



### СЪДЪРЖАНИЕ НА ОФИЦИАЛНИЯ РАЗДЕЛ

#### Народно събрание

- ✓ [Решение](#) за промяна в състава на Комисията по енергетика 2
- ✓ [Решение](#) за промяна в състава на Комисията по образованието и науката 2
- ✓ [Решение](#) за удължаване срока на действие на Временната комисия за проверка на обстоятелствата, довели до спиране на природния газ от ООО „Газпром експорт“, и проведената процедура за избор на алтернативни доставчици от „Булгаргаз“ – ЕАД 2
- ✓ [Решение](#) за създаване на Временна комисия за установяване на факти и обстоятелства относно газопроводи за пренос на природен газ от Руската федерация „Южен поток“ и „Турски (Балкански) поток“ и причините за забавянето на проекта IGB (Междусистемна газова връзка Гърция – България) 2

#### Президент на Републиката

- ✓ [Указ № 144](#) за освобождаване на Петър Стефанов Константинов от длъжността извънреден и пълномощен посланик на Република България в Република Нигер 3
- ✓ [Указ № 145](#) за назначаване на Румен Петров Петров – извънреден и пълномощен посланик на Република България в Алжирската народно-демократична република, и за извънреден и пълномощен посланик на Република България в Република Нигер със седалище в Алжир, Алжирска народно-демократична република 3
- ✓ [Указ № 147](#) за освобождаване на Румен Петров Петров от длъжността извънреден и пълномощен посланик на Република България в Република Суган 3
- ✓ [Указ № 148](#) за назначаване на Деян Ангелов Катрачев – извънреден и пълномощен посланик на Република България в Арабска република Египет, и за извънреден и пълномощен посланик на Република България в Република Су-

ган със седалище в гр. Кайро, Арабска република Египет 3

#### Министерски съвет

- ✓ [Постановление № 116](#) от 9 юни 2022 г. за откриване на поделения на Великотърновския университет „Св. св. Кирил и Методий“ в гр. Свети Никола, Република Северна Македония 4
- ✓ [Постановление № 117](#) от 9 юни 2022 г. за откриване на Научно-внегрителски институт за иновации в туризма в структурата на Икономическия университет – Варна 4
- ✓ [Постановление № 118](#) от 9 юни 2022 г. за допълнение на Методиката за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура, приета с Постановление № 92 на Министерския съвет от 2012 г. 4
- ✓ [Постановление № 119](#) от 9 юни 2022 г. за изменение 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 5
- ✓ [Постановление № 120](#) от 9 юни 2022 г. за одобряване на допълнителни разходи по бюджета на Министерството на културата за 2022 г. 5
- ✓ [Постановление № 121](#) от 9 юни 2022 г. за одобряване на допълнителни разходи по бюджета на Министерството на образованието и науката за 2022 г. 5
- ✓ [Постановление № 122](#) от 9 юни 2022 г. за изменение и допълнение на Наредбата за пенсиите и осигурителния стаж, приета с Постановление № 30 на Министерския съвет от 2000 г. 6

✓ <b>Постановление № 123</b> от 9 юни 2022 г. за изменение и допълнение на Наредбата за таксите за използване на летищата за общественото ползване и за аеронавигационно обслужване в Република България, приета с Постановление № 280 на Министерския съвет от 1998 г.	6	<b>Министерство на транспорта и съобщенията</b>	
✓ <b>Постановление № 124</b> от 10 юни 2022 г. за одобряване на допълнителни разходи по бюджета на Министерството на отбраната за 2022 г.	7	✓ <b>Международен кодекс</b> за безопасност на високоскоростни плавателни съдове, 1994 г. (Кодекс HSC 1994)	7
		<b>Министерство на образованието и науката</b>	
		✓ <b>Наредба № 13</b> от 23 май 2022 г. за придобиване на квалификация по професията „Оператор в производството на облекло“	78

## ОФИЦИАЛЕН РАЗДЕЛ

## НАРОДНО СЪБРАНИЕ

## РЕШЕНИЕ

за промяна в състава на Комисията по енергетика

Народното събрание на основание чл. 79, ал. 1 от Конституцията на Република България и чл. 18, ал. 3 и чл. 19, ал. 4 от Правилника за организацията и дейността на Народното събрание

РЕШИ:

1. Освобождава Фатме Хасан Рамадан като член на Комисията по енергетика.

2. Избира Мюмюн Сали Мюмюн за член на Комисията по енергетика.

Решението е прието от 47-ото Народно събрание на 8 юни 2022 г. и е подпечатано с официалния печат на Народното събрание.

Председател на Народното събрание:  
**Никола Минчев**

3532

## РЕШЕНИЕ

за промяна в състава на Комисията по образованието и науката

Народното събрание на основание чл. 79, ал. 1 от Конституцията на Република България и чл. 18, ал. 3 и чл. 19, ал. 4 от Правилника за организацията и дейността на Народното събрание

РЕШИ:

1. Освобождава Мюмюн Сали Мюмюн като член на Комисията по образованието и науката.

2. Избира Фатме Хасан Рамадан за член на Комисията по образованието и науката.

Решението е прието от 47-ото Народно събрание на 8 юни 2022 г. и е подпечатано с официалния печат на Народното събрание.

Председател на Народното събрание:  
**Никола Минчев**

3533

## РЕШЕНИЕ

за удължаване срока на действие на Временната комисия за проверка на обстоятелствата, довели до спиране на природния газ от ООО „Газпром экспорт“, и проведената процедура за избор на алтернативни доставчици от „Булгаргаз“ – ЕАД

Народното събрание на основание чл. 36 от Правилника за организацията и дейността на Народното събрание

РЕШИ:

Удължава срока на действие на Временната комисия за проверка на обстоятелствата, довели до спиране на природния газ от ООО „Газпром экспорт“, и проведената процедура за избор на алтернативни доставчици от „Булгаргаз“ – ЕАД, с 1 месец.

Решението е прието от 47-ото Народно събрание на 8 юни 2022 г. и е подпечатано с официалния печат на Народното събрание.

Председател на Народното събрание:  
**Никола Минчев**

3534

## РЕШЕНИЕ

за създаване на Временна комисия за установяване на факти и обстоятелства относно газопроводи за пренос на природен газ от Руската федерация „Южен поток“ и „Турски (Балкански) поток“ и причините за забавянето на проекта IGB (Междусистемна газова връзка Гърция – България)

Народното събрание на основание чл. 79, ал. 1 и 3 от Конституцията на Република България и чл. 36 от Правилника за организацията и дейността на Народното събрание

РЕШИ:

1. Създава Временна комисия за установяване на факти и обстоятелства относно газопроводи за пренос на природен газ от Руската федерация „Южен поток“ и „Турски (Балкански) поток“ и причините за забавянето

на проекта IGB (Междусистемна газова връзка Гърция – България).

2. Временната комисия се състои от 14 народни представители, избрани на паритетен принцип – по двама от всяка парламентарна група.

3. Избира ръководство и състав на Временната комисия, както следва:

Членове: Иван Косев Манев  
Петър Николаев Куленски  
Жечо Дончев Станков  
Теменужка Петрова Петкова  
Станислав Димитров Анастасов  
Рамадан Байрам Аталай  
Драгомир Велков Стойнев  
Филип Стефанов Попов  
Андрей Николаев Михайлов  
Виктория Димитрова Василева  
Владислав Панчев Панев  
Петър Ясенов Маринов  
Георги Николаев Георгиев  
Искра Михайлова Михайлова.

4. Временната комисия изготвя доклад за резултатите от работата си и установените факти и обстоятелства.

5. Временната комисия се избира за срок от 1 месец.

Решението е прието от 47-ото Народно събрание на 9 юни 2022 г. и е подпечатано с официалния печат на Народното събрание.

Председател на Народното събрание:  
**Никола Минчев**

3583

## ПРЕЗИДЕНТ НА РЕПУБЛИКАТА

### УКАЗ № 144

На основание чл. 98, т. 6 от Конституцията на Република България

#### ПОСТАНОВЯВАМ:

Освобождавам Петър Стефанов Константинов от длъжността извънреден и пълномощен посланик на Република България в Република Нигер.

Изпълнението на указа възлагам на министъра на външните работи.

Издаден в София на 3 юни 2022 г.

Президент на Републиката:  
**Румен Радев**

Министър-председател:  
**Кирил Петков**

Подпечатан с държавния печат.

3558

### УКАЗ № 145

На основание чл. 98, т. 6 от Конституцията на Република България

#### ПОСТАНОВЯВАМ:

Назначавам Румен Петров Петров – извънреден и пълномощен посланик на Република България в Алжирската народно-демократична република, и за извънреден и пълномощен посланик на Република България в Република Нигер със седалище в Алжир, Алжирска народно-демократична република.

Изпълнението на указа възлагам на министъра на външните работи.

Издаден в София на 3 юни 2022 г.

Президент на Републиката:  
**Румен Радев**

Министър-председател:  
**Кирил Петков**

Подпечатан с държавния печат.

3559

### УКАЗ № 147

На основание чл. 98, т. 6 от Конституцията на Република България

#### ПОСТАНОВЯВАМ:

Освобождавам Румен Петров Петров от длъжността извънреден и пълномощен посланик на Република България в Република Судан.

Изпълнението на указа възлагам на министъра на външните работи.

Издаден в София на 6 юни 2022 г.

Президент на Републиката:  
**Румен Радев**

Министър-председател:  
**Кирил Петков**

Подпечатан с държавния печат.

3560

### УКАЗ № 148

На основание чл. 98, т. 6 от Конституцията на Република България

#### ПОСТАНОВЯВАМ:

Назначавам Деян Ангелов Катрачев – извънреден и пълномощен посланик на Република България в Арабска република Египет, и за извънреден и пълномощен посланик на Република България в Република Судан със седалище в гр. Кайро, Арабска република Египет.

Изпълнението на указа възлагам на министъра на външните работи.

Издаден в София на 6 юни 2022 г.

Президент на Републиката:  
**Румен Радев**

Министър-председател:  
**Кирил Петков**

Подпечатан с държавния печат.

3561

**МИНИСТЕРСКИ СЪВЕТ****ПОСТАНОВЛЕНИЕ № 116  
ОТ 9 ЮНИ 2022 Г.**

за откриване на поделения на Великотърновския университет „Св. св. Кирил и Методий“ в гр. Свети Николе, Република Северна Македония

МИНИСТЕРСКИЯТ СЪВЕТ  
ПОСТАНОВИ:

**Член единствен.** Открива поделения на Великотърновския университет „Св. св. Кирил и Методий“ в гр. Свети Николе, Република Северна Македония, както следва:

1. поделение на Филологическия факултет за обучение на студенти по специалности от професионално направление 2.1. Филология;
2. поделение на Историческия факултет за обучение на студенти по специалности от професионално направление 4.4. Науки за земята;
3. поделение на факултет Математика и информатика за обучение на студенти по специалности от професионално направление 4.6. Информатика и компютърни науки.

**Заклучителна разпоредба**

**Параграф единствен.** Постановлението се приема на основание чл. 9, ал. 3, т. 3, буква „а“ във връзка с § 4, ал. 3 – 5 от допълнителните разпоредби на Закона за висшето образование.

Министър-председател:  
**Кирил Петков**

За главен секретар на Министерския съвет:  
**Росен Кожухаров**

3542

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ № 117  
ОТ 9 ЮНИ 2022 Г.**

за откриване на Научно-внедрителски институт за иновации в туризма в структурата на Икономическия университет – Варна

МИНИСТЕРСКИЯТ СЪВЕТ  
ПОСТАНОВИ:

**Член единствен.** Открива Научно-внедрителски институт за иновации в туризма в структурата на Икономическия университет – Варна.

**Заклучителна разпоредба**

**Параграф единствен.** Постановлението се приема на основание чл. 9, ал. 3, т. 3 от Закона за висшето образование.

Министър-председател:  
**Кирил Петков**

За главен секретар на Министерския съвет:  
**Росен Кожухаров**

3543

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ № 118  
ОТ 9 ЮНИ 2022 Г.**

за допълнение на Методиката за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура, приета с Постановление № 92 на Министерския съвет от 2012 г. (обн., ДВ, бр. 36 от 2012 г.; изм. и доп., бр. 30 и 50 от 2014 г. и бр. 91 от 2019 г.)

МИНИСТЕРСКИЯТ СЪВЕТ  
ПОСТАНОВИ:

§ 1. В т. 3 се създава подточка 3.5:

„3.5. Размерът на ставките за влакилометър, брутотонкилометър и ставката за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия, определен в съответствие с подточки 3.4.2 и 3.4.3, се намалява с 50 на сто за периода от 1 януари 2022 до 30 юни 2022 г. в съответствие с Регламент (ЕС) 2022/312 на Европейския парламент и на Съвета от 24 февруари 2022 г. за изменение на Регламент (ЕС) 2020/1429 по отношение на продължителността на референтния период за прилагането на временни мерки във връзка с налагането на такси за ползване на железопътната инфраструктура (ОВ, L 55 от 28.02.2022 г.) (Регламент (ЕС) 2022/312).“

§ 2. В т. 7 се създава подточка 7.4:

„7.4. Таксата по т. 7 за заявен и неизползван капацитет не се събира за периода от 1 януари 2022 до 30 юни 2022 г. в съответствие с Регламент (ЕС) 2022/312.“

**Допълнителна разпоредба**

§ 3. С постановлението се осигуряват мерки за прилагането на Регламент (ЕС) 2020/1429 на Европейския парламент и на Съвета от 7 октомври 2020 г. за установяване на мерки за устойчив железопътен пазар с оглед на избухването на COVID-19 (ОВ, L 333 от 12.10.2020 г.), изменен с Регламент (ЕС) 2022/312.

**Заклучителна разпоредба**

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

Министър-председател:  
**Кирил Петков**

За главен секретар на Министерския съвет:  
**Росен Кожухаров**

3544



**ПОСТАНОВЛЕНИЕ № 119  
ОТ 9 ЮНИ 2022 Г.**

за изменение 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 (обн., ДВ, бр. 14 от 2016 г.; изм. и доп., бр. 34 от 2016 г., бр. 84 от 2019 г., бр. 36 и 102 от 2020 г. и бр. 38 и 85 от 2021 г.)

**МИНИСТЕРСКИЯТ СЪВЕТ  
ПОСТАНОВИ:**

§ 1. В § 1а, ал. 2 от преходните и заключителните разпоредби след думите „за периода на обявена извънредна епидемична обстановка“ се добавя „и до три месеца след нейната отмяна“, а думите „31 март 2022 г.“ се заменят с „30 юни 2022 г.“.

**Заключителна разпоредба**

§ 2. Постановлението влиза в сила от 1 април 2022 г.

Министър-председател:  
**Кирил Петков**

За главен секретар на Министерския съвет:  
**Росен Кожухаров**

3545

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ № 120  
ОТ 9 ЮНИ 2022 Г.**

за одобряване на допълнителни разходи по бюджета на Министерството на културата за 2022 г.

**МИНИСТЕРСКИЯТ СЪВЕТ  
ПОСТАНОВИ:**

**Чл. 1.** (1) Одобрява допълнителни разходи по бюджета на Министерството на културата за 2022 г. в размер 30 000 000 лв. за финансова подкрепа в областта на културата и изкуствата.

(2) Средствата по ал. 1 да се осигурят за сметка на предвидените разходи по централния бюджет за 2022 г. за изпълнение на политики в област „Култура и изкуства“ за финансова подкрепа в областта на културата и изкуствата в условията на обявена извънредна епидемична обстановка за шест месеца по чл. 1, ал. 5, т. 10.1 от Закона за държавния бюджет на Република България за 2022 г.

**Чл. 2.** (1) Със сумата по чл. 1, ал. 1 да се увеличат разходите по бюджета на Министерството на културата за 2022 г. по „Политика в областта на създаване и популяризиране на съвременно изкуство в страната и в чужбина и достъп до качествено художествено образование“, бюджетна програма „Национален фонд „Култура“, в т. ч. 815 275 лв. разходи за персонал.

(2) Със сумата 29 184 725 лв. да се увеличат утвърдените показатели по чл. 17, ал. 3 от Закона за държавния бюджет на Република България за 2022 г.

**Чл. 3.** Министърът на културата да извърши съответните промени по бюджета на Министерството на културата за 2022 г. и да уведоми министъра на финансите.

**Чл. 4.** Министърът на финансите да извърши произтичащите от чл. 1 промени по централния бюджет за 2022 г.

**Заключителни разпоредби**

§ 1. (1) Администратор на помощта по чл. 1, ал. 1 по смисъла на чл. 9 от Закона за държавните помощи е Национален фонд „Култура“.

(2) Правилата, условията и редът за контрол и проверка по отношение на предоставянето на помощ да бъдат подробно описани в програмите за кандидатстване, разработени от Национален фонд „Култура“.

§ 2. Постановлението се приема на основание чл. 109, ал. 3 от Закона за публичните финанси във връзка с чл. 1, ал. 5, т. 10.1 и чл. 77, ал. 2 от Закона за държавния бюджет на Република България за 2022 г.

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

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

Министър-председател:  
**Кирил Петков**

За главен секретар на Министерския съвет:  
**Росен Кожухаров**

3546

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ № 121  
ОТ 9 ЮНИ 2022 Г.**

за одобряване на допълнителни разходи по бюджета на Министерството на образованието и науката за 2022 г.

**МИНИСТЕРСКИЯТ СЪВЕТ  
ПОСТАНОВИ:**

**Чл. 1.** (1) Одобрява допълнителни разходи по бюджета на Министерството на образованието и науката за 2022 г. в размер на 7 500 000 лв. за финансиране изпълнението на първия етап от Национална програма „Млади учени и постдокторанти – 2“.

(2) Средствата по ал. 1 да се осигурят за сметка на предвидените разходи в централния бюджет за изпълнение на политиките по чл. 1, ал. 5, т. 1.1 от Закона за държавния бюджет на Република България за 2022 г.

**Чл. 2.** (1) Със сумата по чл. 1, ал. 1 да се увеличат разходите по „Политика в областта на равен достъп до качествено висше образование и развитие на научния потенциал“, бюджетна програма „Оценка и развитие на националния научен потенциал за изграждане на устойчива връзка образование-наука-бизнес като основа за развитие на икономика, базирана на знанието“, по бюджета на Министерството на образованието и науката за 2022 г.

(2) Със сумата по чл. 1, ал. 1 да се увеличат показателите по чл. 16, ал. 3 от Закона за

държавния бюджет на Република България за 2022 г.

**Чл. 3.** Министърът на образованието и науката да извърши съответните промени по бюджета на Министерството на образованието и науката за 2022 г. и да уведоми министъра на финансите.

**Чл. 4.** Министърът на финансите да извърши произтичащите от чл. 1 промени по централния бюджет за 2022 г.

#### Заключителни разпоредби

**§ 1.** Постановлението се приема на основание чл. 109, ал. 3 от Закона за публичните финанси, чл. 1, ал. 5, т. 1.1 от Закона за държавния бюджет на Република България за 2022 г. и във връзка с Решение № 206 на Министерския съвет от 2022 г. за одобряване на Национална програма „Млади учени и постдокторанти – 2“.

**§ 2.** Изпълнението на постановлението се възлага на министъра на образованието и науката.

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

Министър-председател:

**Кирил Петков**

За главен секретар на Министерския съвет:

**Росен Кожухаров**

3547

### ПОСТАНОВЛЕНИЕ № 122 ОТ 9 ЮНИ 2022 Г.

за изменение и допълнение на Наредбата за пенсиите и осигурителния стаж, приета с Постановление № 30 на Министерския съвет от 2000 г. (обн., ДВ, бр. 21 от 2000 г.; изм. и доп., бр. 43, 61 и 81 от 2000 г., бр. 36 от 2001 г., бр. 19 от 2002 г.; попр., бр. 21 от 2002 г.; доп., бр. 74 от 2002 г.; Решение № 7581 на Върховния административен съд от 2002 г. – бр. 76 от 2002 г.; Решение № 11701 на Върховния административен съд от 2002 г. – бр. 119 от 2002 г.; изм. и доп., бр. 19 от 2003 г., бр. 25 и 68 от 2004 г., бр. 24 от 2005 г., бр. 48 от 2006 г., бр. 15 от 2007 г., бр. 17 от 2008 г., бр. 1, 16, 79, 84 и 87 от 2009 г., бр. 2 от 2010 г., бр. 13 от 2011 г., бр. 16 и 80 от 2012 г., бр. 33 и 62 от 2013 г., бр. 23 от 2014 г., бр. 19 и 40 от 2015 г., бр. 17 и 54 от 2016 г., бр. 29 и 41 от 2017 г., бр. 21, 49 и 107 от 2018 г., бр. 40 и 62 от 2019 г., бр. 74 от 2020 г., бр. 37 и 67 от 2021 г. и бр. 36 от 2022 г.)

#### МИНИСТЕРСКИЯТ СЪВЕТ ПОСТАНОВИ:

**§ 1.** В чл. 20, ал. 3 се създава т. 4:

„4. от 25 декември 2021 г.:

а) по чл. 70, ал. 1, т. 1 за:

1 месец = 0,113;

2 месеца = 0,225;

3 месеца = 0,338;

4 месеца = 0,450;

5 месеца = 0,563;

6 месеца = 0,675;

7 месеца = 0,788;

8 месеца = 0,900;

9 месеца = 1,013;

10 месеца = 1,125;

11 месеца = 1,238;

12 месеца = 1,350;

б) по чл. 70, ал. 1, т. 2 – в размерите по т. 3.“

**§ 2.** В чл. 29а се създава т. 4:

„4. от 25 декември 2021 г.:

а) за лица с трайно намалена работоспособност/вид и степен на увреждане над 90 на сто – 0,5056;

б) за лица с трайно намалена работоспособност/вид и степен на увреждане от 71 до 90 на сто – 0,4424;

в) за лица с трайно намалена работоспособност/вид и степен на увреждане от 50 до 70,99 на сто – 0,3792.“

**§ 3.** В чл. 80 се правят следните изменения:

1. В ал. 2 т. 1 се изменя така:

„1. по лична сметка в банка, оперираща на територията на държава, с която се прилагат международен договор, по който Република България е страна, или европейските регламенти за координация на системите за социална сигурност;“.

2. В ал. 5 изречение първо се заличава.

#### Заклучителна разпоредба

**§ 4.** Параграфи 1 и 2 влизат в сила от 25 декември 2021 г.

Министър-председател:

**Кирил Петков**

За главен секретар на Министерския съвет:

**Росен Кожухаров**

3548

### ПОСТАНОВЛЕНИЕ № 123 ОТ 9 ЮНИ 2022 Г.

за изменение и допълнение на Наредбата за таксите за използване на летищата за обществено ползване и за аеронавигационно обслужване в Република България, приета с Постановление № 280 на Министерския съвет от 1998 г. (обн., ДВ, бр. 2 от 1999 г.; изм. и доп., бр. 15 от 2000 г., бр. 9 и 62 от 2001 г., бр. 19 от 2002 г., бр. 16 от 2003 г., бр. 32 и 71 от 2004 г., бр. 15 и 96 от 2005 г., бр. 22 от 2006 г., бр. 1 и 25 от 2007 г., бр. 34 и 92 от 2008 г., бр. 28 от 2010 г., бр. 20 и 107 от 2011 г., бр. 94 от 2012 г., бр. 38 от 2013 г., бр. 41 и 67 от 2014 г., бр. 45 от 2015 г., бр. 11 от 2016 г., бр. 21 и 102 от 2017 г., бр. 20 от 2018 г., бр. 46 от 2019 г., бр. 46 от 2020 г. и бр. 91 от 2021 г.)

#### МИНИСТЕРСКИЯТ СЪВЕТ ПОСТАНОВИ:

**§ 1.** В чл. 1а думите „предоставя всеки месец“ се заменят с „превежда всеки месец по сметка“, а накрая се поставя запетая и се добавя „за които е издадена фактура по реда на чл. 5, ал. 4 в срок до 5 дни считано от да-

тата на изтичането на срока за плащане по чл. 5, ал. 2“.

§ 2. В чл. 5 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 3:

а) в т. 2 думите „Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията“ се заменят с „Министерството на транспорта и съобщенията“;

б) в т. 4 думите „Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията“ се заменят с „Министерството на транспорта и съобщенията“.

2. Създава се нова ал. 4:

„(4) Концесионерът по ал. 3, т. 3 и/или летищният оператор по ал. 3, т. 4 издава отделна фактура от името на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ за средствата за независимия надзорен орган, които са част от летищните такси по чл. 3, ал. 1 във връзка с чл. 16д, ал. 5 и 6 от Закона за гражданското въздухоплаване за изпълнение на функциите му.“

3. Досегашната ал. 4 става ал. 5.

4. Досегашната ал. 5 става ал. 6.

#### Заключителна разпоредба

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

Министър-председател:  
**Кирил Петков**

За главен секретар на Министерския съвет:  
**Росен Кожухаров**

3549

### ПОСТАНОВЛЕНИЕ № 124 ОТ 10 ЮНИ 2022 Г.

за одобряване на допълнителни разходи по бюджета на Министерството на отбраната за 2022 г.

#### МИНИСТЕРСКИЯТ СЪВЕТ ПОСТАНОВИ:

**Чл. 1.** (1) Одобрява допълнителни разходи в размер до 60 373 100 лв. по бюджета на Министерството на отбраната за 2022 г. за придобиване, модернизация и поддръжка на въоръжение и техниката, в това число осигуряване на експлоатация на самолети МиГ-29, по чл. 1, ал. 5, т. 7.3 от Закона за държавния бюджет на Република България за 2022 г.

(2) Средствата по ал. 1 да се осигурят за сметка на предвидените разходи по централния бюджет за 2022 г.

**Чл. 2.** Със сумата по чл. 1, ал. 1 да се увеличат разходите по политика в областта на отбранителните способности и бюджетни програми, както следва: „Подготовка и използване на въоръжените сили“ – до 9 423 700 лв., и „Управление на инвестиционни проекти“ – до 50 949 400 лв.

**Чл. 3.** Със сумата по чл. 2 да се увеличат показателите по чл. 11, ал. 3 от Закона за

държавния бюджет на Република България за 2022 г.

**Чл. 4.** Министърът на отбраната на базата на фактически извършените разходи да извърши съответните промени по бюджета на Министерството на отбраната за 2022 г. и да уведоми министъра на финансите.

**Чл. 5.** Министърът на финансите да извърши произтичащите от чл. 1 промени по централния бюджет за 2022 г.

#### Заклучителни разпоредби

§ 1. Постановлението се приема на основание чл. 109, ал. 3 от Закона за публичните финанси във връзка с чл. 1, ал. 5, т. 7.3 от Закона за държавния бюджет на Република България за 2022 г.

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

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

Министър-председател:  
**Кирил Петков**

За главен секретар на Министерския съвет:  
**Росен Кожухаров**

3599

## МИНИСТЕРСТВА И ДРУГИ ВЕДОМСТВА

### МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА И СЪОБЩЕНИЯТА МЕЖДУНАРОДЕН КОДЕКС

за безопасност на високоскоростни плавателни съдове, 1994 г. (Кодекс HSC 1994)

(Приет с Резолюция MSC.36(63) на Комитета по морска безопасност на Международната морска организация на 20 май 1994 г. В сила за Република България от 1 януари 1996 г.)

Комитетът по морска безопасност,

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

Като припомня Резолюция А.373(X), с която Асамблеята прие на 14 ноември 1977 г. Кодекса за безопасност на динамично поддържани кораби (Кодекс DSC) за плавателни съдове като плавателни съдове на подводни криле и превозни средства с въздушна възглавница, използвани в международния транспорт, и упълномощи Комитета по морска безопасност да изменя Кодекса DSC, ако е необходимо,

Като отчита постоянното развитие на нови видове и размери високоскоростни плавателни съдове, които не са непременно динамично поддържани, товарни кораби, пътнически кораби, превозващи по-голям брой пътници или опериращи на по-големи разстояния от местата за убежище, отколкото е разрешено от Кодекс DSC,

Като признава освен това, че подобренията на стандартите за морска безопасност след приемането на Кодекс DSC се изисква да бъдат отразени в разпоредбите за проектирането, конструирането, оборудването и експлоатацията на високоскоростни плавателни съдове, за да се запази сертифицирането и еквивалентност на безопасността с конвенционалните кораби,

Като отбелязва, че Конференцията SOLAS, която ще се проведе от 17 до 24 май 1994 г., е поканена да приеме изменения на Конвенцията SOLAS от 1974 г., които, *inter alia*, включват нова глава X относно мерките за безопасност за високоскоростни плавателни съдове, за да се направят разпоредбите на Международния кодекс за безопасност за високоскоростни плавателни съдове (Кодекс HSC) задължителни съгласно тази конвенция за всички такива плавателни съдове, построени на или след 1 януари 1996 г.,

Като разгледа на своята шестдесет и трета сесия текста на проекта на HSC кодекса, който

беше разработен след задълбочено преразглеждане на HSC кодекса,

1. Приема HSC кодекса, чийто текст е изложен в приложението към настоящата резолюция;

2. Отбелязва, че съгласно предложената глава X от Конвенцията SOLAS от 1974 г. измененията на Кодекса HSC се приемат, въвеждат и влизат в сила в съответствие с разпоредбите на член VIII от тази конвенция, извън глава I;

3. Изисква Генералният секретар да предаде копия от настоящата резолюция и текста на HSC кодекса на всички членове на Организацията и на всички договарящи правителства по Конвенцията SOLAS от 1974 г., които не са членове на организацията;

4. Препоръчва на правителствата да прилагат Кодекса на доброволни начала по отношение на плавателни съдове, построени между приемането на тази резолюция и влизането в сила на измененията на Конвенцията SOLAS от 1974 г., посочена по-долу, както може да бъде приета от SOLAS конференцията от 1994 г.

## Приложение

### МЕЖДУНАРОДЕН КОДЕКС ЗА БЕЗОПАСНОСТ НА ВИСОКОСКОРОСТНИ ПЛАВАТЕЛНИ СЪДОВЕ, 1994 Г. (КОДЕКС HSC 1994)

## Предисловие

1. Международните конвенции, ратифицирани по отношение на конвенционалните кораби, и правилата, прилагани като последица от такива конвенции, са до голяма степен разработени, като се има предвид начина, по който конвенционалните кораби се конструират и експлоатират. Традиционно корабите се строят от стомана и с минимален оперативен контрол. Следователно изискванията за кораби, извършващи дълги международни пътувания, са формулирани по такъв начин, че при условие, че корабът бъде представен за преглед и е издадено свидетелство за безопасност на кораба, той може да отиде навсякъде по света, без да се налагат никакви експлоатационни ограничения. При условие, че корабът не участва в произшествие, необходимо е само да бъде предоставен на администрацията за преминаване на повторен преглед, преди да изтече валидността на свидетелството му за безопасност, за да бъде преиздадено.

2. Традиционният метод за регулиране на корабите не трябва да се приема като единствен възможен начин за осигуряване на подходящо ниво на безопасност. Не трябва също да се предполага, че друг подход, използващ различни критерии, не може да бъде приложен. В продължение на дълъг период от години са разработени и са в експлоатация множество нови дизайни на морски превозни средства. Въпреки че те не отговарят напълно на разпоредбите на международните конвенции, отнасящи се до конвенционалните кораби, построени от стомана, те са демонстрирали способност да работят на еквивалентно ниво на безопасност, когато са ангажирани в ограничени пътувания при ограничени експлоатационни метеорологични условия и с одобрени графици за поддръжка и надзор.

3. Този кодекс е извлечен от предишния Кодекс за безопасност за плавателни съдове с динамична поддръжка (DSC), приет от IMO през 1977 г. Кодексът признава, че нивата на безопасност могат да бъдат значително повишени от инфраструктурата, свързана с редовните услуги по определен маршрут, докато конвенционалната философия за безопасност на кораба разчита на това, че корабът е самоподдържащ се с цялото необходимо аварийно оборудване, носено на борда. Този ревизиран кодекс е изготвен в отговор на нарастването на размера и типа високоскоростни плавателни съдове, които сега съществуват, и има за цел да улесни бъдещи изследвания и развитие на бързия морски транспорт, за да могат те да бъдат приети в международен план.

4. Философията на този кодекс, по отношение на безопасността, се основава на управлението и намаляването на риска, както и традиционната философия за пасивна защита в случай на авария. Управлението на риска чрез реда за настаняване, системи за активна безопасност, ограничена експлоатация, управление на качеството и инженеринг на човешките фактори трябва да се вземат предвид при оценката на безопасността, еквивалентна на настоящите конвенции. Трябва да се насърчава прилагането на математически анализ за оценка на риска и определяне на валидността на мерките за безопасност.

5. Кодексът взема предвид, че високоскоростният плавателен съд е с малка водоизместимост в сравнение с конвенционален кораб. Този аспект на водоизместването е съществен параметър за получаване на бърз и конкурентен морски транспорт и затова този кодекс позволява използването на неконвенционални корабостроителни материали, при условие че е постигнат стандарт за безопасност, поне еквивалентен на конвенционалните кораби.



6. За ясно разграничаване на такива плавателни съдове са използвани критери, базирани на скорост и обемно число на Фруд, за да се разграничат тези плавателни съдове, за които се прилага настоящия кодекс, от други, по-конвенционални плавателни съдове.

7. Изискванията на Кодекса отразяват също допълнителните опасности, които могат да бъдат причинени от плавателни съдове с конвенционална корабен транспорт. По този начин, в допълнение към нормалните изисквания, включително животоспасяващо оборудване, съоръжения, за евакуация и т.н., осигурени в случай на авария, допълнителен акцент се поставя върху максималното на риска от възникване на опасни ситуации. Някои допълнителни проекти от концепцията за висококоростните плавателни съдове, т.е. малкото водоместване осигурява толкова резервна плаваемост по отношение на изместването, намаляващи опасностите, разглеждани от Международната конвенция за товарните водолинии. Последните от други опасности, като например сблъсък при висока скорост, се регулират от по-строги навигационни и оперативни изисквания и специално разработени условия на настаняване.

8. Гореспоменатите концепции за безопасност първоначално бяха отразени в Кодекса за безопасност за плавателни съдове с динамична поддръжка. Развитието на нови видове и размери плавателни съдове доведе до развитието на натиск в морската индустрия за плавателни съдове, които не са динамично поддръжани, такива плавателни съдове, пътнически плавателни съдове, превозващи по-голям брой пътници или опериращи по-далеч, отдалечно, е разработено от този кодекс, за да бъдат сертифицирани в съответствие с тези понятия. Освен това от 1977 г. Насам се изяснява подобренията на стандартите за морска безопасност да бъдат отразени при преразглеждането на Кодекса с цел поддържане на еквивалентност на безопасността с конвенционалните кораби.

9. Съответно бяха разработени два различни принципа на защита и спасяване.

10. Първата концепция касае плавателните съдове, които първоначално са били предвидени по време на разработването на DSC Кодекса. Когато помощта за спасяване е лесно достъпна и общият брой на пътниците е ограничен, може да се разреди намаляване на пасивната и активната защита. Такива плавателни съдове се наричат "подпомогнати плавателни съдове" и представляват основата за "пътнически плавателен съд от категория А" от настоящия кодекс.

11. Втората концепция касае по-нататъшното развитие на висококоростните плавателни съдове в по-големи плавателни съдове. Когато помощта за спасяване не е лесно достъпна или броят на пътниците е неограничен, са необходими допълнителни пасивни и активни мерки за безопасност. Тези допълнителни изисквания предвиждат зона за безопасно убежище на борда, резервиране на жизненоважни системи, повишена водопроницаемост и структурна целост и пълна способност за потушаване на пожар. Такива плавателни съдове се наричат "неподпомогнати плавателни съдове" и представляват основата за "пътнически плавателен съд от категория В" от настоящия кодекс.

12. Тези две понятия от Кодекса са разработени като единен документ, въз основа на който се постига еквивалентно ниво на безопасност на това, което обикновено се очаква при кораби, които отговарят на Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море. Когато прилагането на нова технология или проект показва еквивалентно ниво на безопасност на стриктното прилагане на Кодекса, администрацията има право официално да признае тази еквивалентност.

13. Важно е администрацията да прилага всички раздели на Кодекса, като отчита приложимостта на висококоростните плавателни съдове съгласно настоящия кодекс. Тъй като неспазването на която и да е част от кодекса може да доведе до дисбаланс, който би оказал неблагоприятно въздействие върху безопасността на плавателните съдове, пътниците и екипажа. По подобна причина, промените в съществуващите плавателни съдове, които могат да окажат добро въздействие върху безопасността, следва да бъдат одобрени от администрацията.

14. При разработването на кодекса беше снетоно да се гарантира, че висококоростните плавателни съдове не налагат необосновани изисквания към настоящите плавателни на околната среда или съответно страдат ненужно поради липсата на разумно приспособяване от страна на съществуващите плавателни. Какато и да е тежестта на съвместимостта, тя не трябва непременно да се поставя изцяло върху висококоростните плавателни съдове.

## Глава 1 – Общи бележки и изисквания

### 1.1 Общи бележки

Настоящият кодекс следва да се прилага като пълен набор от подробни изисквания. Той съдържа изисквания за проектиране и изграждане на висококоростни плавателни съдове, извършващи международни пътувания, оборудването, което следва да се осигури, и условията за тяхната експлоатация и поддръжка. Основната цел на Кодекса е да определи нива на безопасност, които са 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 товарните водолинии от 1986 г. (Конвенция за товарните водолинии) чрез прилагането на конструктивните и техническите стандарти във връзка със стриктния контрол на работата.

### 1.2 Общи изисквания

1.2.1. Прилагането на разпоредбите на настоящия кодекс е предмет на следните общи изисквания, че:

1. Кодексът ще се прилага изцяло;
2. ръководството на дружеството, което експлоатира плавателния съд, упражнява строг контрол върху неговото функциониране и поддръжка, чрез система за управление на качеството;
3. ръководството гарантира, че се използват само лица, квалифицирани да експлоатират конкретния вид плавателни съдове, използвани по предвидения маршрут;
4. изминаващите разстояния и най-гощите условия, при които се допускат операции, ще бъдат ограничени чрез налагането на експлоатационни ограничения;
5. плавателният съд по всяко време ще бъде в разумна близост до място за убежище;
6. в зоната на експлоатация са налице подходящи комуникационни съоръжения, прогнози за времето и съоръжения за поддръжка;
7. в предвидената област на експлоатация ще има подходящи спасителни съоръжения, които са лесно достъпни;
8. помещениата с висока опасност от пожар, като машинни отделения и специална категория помещения, са защитени с огнеустойчиви материали и пожарогасителни системи, за да се осигури, доколкото е възможно, херметизиране и бързо потушаване на пожара;
9. са осигурени ефективни съоръжения за бърза и безопасна евакуация на всички лица в спасителните съдове;
10. всички пътници и екипажа са снабдени със седалки;
11. не са предвидени затворени спални места за пътниците;
12. когато администрацията е направила цялостен преглед на адекватността на мерките за пожарна безопасност и процедурите за евакуация на жилищните помещения на екипажа, могат да бъдат разрешени спални места за екипажа.
13. Следва да се забрани влагане на материали, съдържащи азбест, използвани за конструкцията, машините, електрическите инсталации и оборудването на плавателни съдове, за които се прилага настоящият кодекс, с изключение на:
1. лопатките, използвани в центробежните компресори и центробежните вакуум помпи;
2. водонепроницаемите фуги и облицовки, използвани за циркулация на течности, когато при висока температура (над 7 x 10<sup>6</sup> Pa) съществува риск от пожар, корозия или токсичност; и
3. меките и гъвкави топлоизолационни слоеви, използвани за температури над 1000° C.

## 1.4 Определения

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

1.4.1. "Администрация" означава правителството на държавата, под чието знаме плавателните съдове имат право да плават.

1.4.2. "Превозно средство на въздушна възглавница" (ACV) е плавателен съд, който може да поддържа цялата или значителна част от телото си, независимо дали в покой или в движение, чрез постоянно генерирана въздушна възглавница, която зависи от неговата ефективност, от близостта на повърхността, върху която плавателният съд работи.

1.4.3. "Спомагателни машинни отделения" са помещения, съдържащи двигатели с вътрешно горене с изходна мощност до и включително 110 kW генератори на двигатели, пръскачки, дреннери или противопожарни помпи, помпи за трюма и др., станции за зареждане с гориво, разпределителни табла с общ капацитет над 800 kW, подобни помещения и шахти към тези помещения.

1.4.4. "Спомагателни машинни отделения с малка или никаква опасност от пожар" са помещения като хладилни, стабилизирани, вентилационни и климатични инсталации, разпределителни табла с общ капацитет 800 kW или по-малко, подобни помещения и шахти към такива помещения.

1.4.5. "Базов порт" е специфичен порт, посочен в ръководството за експлоатация на маршрута и снабден със:

1. подходящи съоръжения, осигуряващи непрекъсната радиовръзка с плавателния съд по всяко време, докато е в пристанища и в морето;

2. средства за получаване на надеждна прогноза за времето за съответния регион и нейното предаване на всички плавателни съдове в експлоатация;

3. достъп до съоръжения, снабдени с поддържащо оборудване за спасяване и оцеляване за плавателни съдове от категория А, и

4. достъп до услуги по техническо обслужване на плавателни съдове с подходящо оборудване.

1.4.6. "Държава на базовото пристанище" означава държавата, в която се намира базовото пристанище.

1.4.7. „Широчина (В)“ означава широчината на най-широката част от формованата водонепроницаема обвивка на твърдия корпус, с изключение на придаъците, при или под проектната водолиния в режим на водоизместимост, без да действат подемни или задвижващи механизми.

1.4.8. "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 независимите пространства след повреда в местото и да е отделение на борда.

1.4.9. "Товарни пространства" са всички пространства, различни от специалната категория пространства, използвани за превоз на товари и шахтите към такива пространства.

1.4.10. "Плавателен съд от категория А" е всеки високоскоростен пътнически плавателен съд:

1. плаващ по маршрут, по който е доказано, удовлетворително за държавите флага и пристанището, че има голяма вероятност в случай на евакуация в която и да е точка на маршрута, всички пътници и екипаж да могат да бъдат спасени безопасно в рамките на най-малко:

- времето за предаване на лицата в спасителните съдове от излагане, причиняващо хипотермия при най-лошите предвидени условия,
- подходящото време, по отношение на условията на околната среда и географските характеристики на маршрута, или
- 4 часа; и

2. превозващ не повече от 450 пътници.

## 1.3 Приложение

1.3.1. Настоящият кодекс се прилага за високоскоростни (бързоходни) плавателни съдове, които извършват международни пътувания.

1.3.2. Настоящият кодекс се прилага за:

1. пътнически плавателни съдове, които не плават на повече от 4 часа, с експлоатационна скорост, от място за убежище, когато са напълно натоварени; и

2. товарни плавателни съдове с бруто тонаж равен или надвишаващ 500 тона, които не плават на повече от 8 часа при експлоатационна скорост от място за убежище, когато са напълно натоварени.

1.3.3. Настоящият кодекс, освен ако изрично не е предвидено друго, не се прилага за:

1. Военни кораби, спомагателни, военни кораби или други плавателни съдове, прилежаващи или експлоатирани от договарящо правителство и използвани само за правителствени нетърговски цели;

2. плавателни съдове, които не се задвижват с механични средства;

3. примитивно построени дървени съдове;

4. плавателни съдове за развлечение, които не са ангажирани в търговията; и

5. риболовни кораби.

Въпреки това военните кораби, спомагателните военни кораби или други плавателни съдове, прилежаващи или експлоатирани от договарящо правителство и използвани само за правителствени нетърговски цели, се насърчават да действат по начин, който е съвместим, доколкото това е разумно и възможно, с настоящия кодекс.

1.3.4. Този кодекс не се прилага за плавателни съдове, които плават единствено по Големите езера на Северна Америка и река Сейнт Лорънс на изток по права линия от Ка де Розие към Уест Пойнт, остров Антикости и от северната страна на остров Антикости, 63-ти меридиан.

1.3.5. Прилагането на настоящия кодекс следва да бъде проверено от администрацията и да бъде приемливо за правителствата на държавите, към които плавателният съд ще функционира.

- 1.4.28. „Машинни отделения“ 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.
- 1.4.29. „Максимално работно тегло“ означава общото тегло, до което администрацията разрешава работа в предвидения режим.
- 1.4.30. „Максимална скорост“ е скоростта, постигната при максималната непрекъсната задвижваща мощност, за която плавателният съд е сертифициран при максимално работно тегло в спокойни води.
- 1.4.31. „Сборен пункт“ е зона, в която пътниците могат да бъдат събрани в случай на авария, да им бъдат дадени инструкции и подготвени да изостават плавателния съд, ако е необходимо. Пътниците помещения могат да служат като сборни пунктове, ако всички пътници могат да бъдат инструктирани и подготвени да напуснат плавателния съд.
- 1.4.32. „Режим на глисах“ означава нормалният работен режим на плавателен съд, когато хидродинамичните сили изцяло или основно изравняват теглото на плавателния съд.
- 1.4.33. „Агрегат за течно гориво“ е оборудването, използвано за подготвянето на течно гориво за доставка до котли, работещи на тасова, или оборудването, използвано за подготвянето за доставяне на подготвено гориво до двигателя с вътрешно горене, включващо наметателните горивни помпи, горивни филтри и нагреватели, работещи под налягане над 0.18 N/m<sup>2</sup>.
- 1.4.34. „Открити пространства за превозни средства“ са пространства:
1. до които пътниците на борда имат достъп;
  2. предназначени за превоз на моторни превозни средства с гориво в техните резервоари за собствено задвижване; и
  3. или отворени в двата края, или отворени в единия край и снабдени с подходяща естествена вентилация, ефективна по цялата им дължина през постоянните отвори в бордовата обшивка или горната палуба, или над тях.
- 1.4.35. „Работно помещение“ означава затворената зона, от която се осъществява навигацията и управлението на плавателния съд.
- 1.4.36. „Работно място“ означава обособена зона в работното помещение, оборудвана с необходимите средства за навигация, маневриране и комуникация, и от където се изпълняват функции на навигация, маневриране, комуникация, командване, управление и наблюдение.
- 1.4.37. „Работна скорост“ е 90% от максималната скорост.
- 1.4.38. „Организация“ означава Международната морска организация.
- 1.4.39. „Пътник“ е всяко лице, различно от:
1. капитанът и членовете на екипажа или други лица, заети или ангажирани в каквото и да е качество на борда на плавателно средство по отношение на работата на това плавателно средство; и
  2. дете на възраст под една година.
- 1.4.40. „Пътнически плавателен съд“ е плавателен съд, който превозва повече от дванадесет пътници.
- 1.4.41. „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.
- 1.4.42. „Обществени пространства“ са тези пространства, предназначени за пътниците и включват барове, павилиони, помещения за пушачи, основни места за седане, салони, трапезарии, помещения за отдих, фойета, тоалетни и други подобни постоянно затворени помещения, предназначени за пътниците.
- 1.4.43. „Сервизни помещения“ са тези затворени помещения, използвани за килери, съдържачи оборудване за затопляне на храни, но не и помещения за готвене с открити отоплителни повърхности, шкафчета, търговски магазини, складови помещения и затворени помещения за багаж.
- 1.4.11. „Плавателен съд от категория Б“ е всеки високоскоростен пътнически плавателен съд, различен от плавателен съд от категория А, с машини и системи за безопасност, разположени така, че в случай на повреда, която обхвата основни машини и системи за безопасност в едно отделение, плавателният съд запазва способността си да се движи безопасно.
- 1.4.12. „Постоянно обслужван пункт за управление“ е контролен пункт, който постоянно се обслужва от отговорен член на екипажа, докато плавателният съд е в нормално работно състояние.
- 1.4.13. „Пунктове за управление“ са помещенията, в които са разположени радио- или навигационното оборудване на плавателния съд или аварийният източник на електрическо и аварийно разпределително табло, или където е централизирано оборудването за запис и контрол на пожар, или където са разположени други функции, които са от съществено значение за безопасната експлоатация на плавателния съд, като управление на силовата уредба, корабна високоворителна уредба, система за стабилизирание и др.
- 1.4.14. „Конвенция“ означава Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г., както е изменена.
- 1.4.15. „Жилищни помещения на екипажа“ са помещенията, предназначени за използване от екипажа, и включват каюти, лазарети, офиси, тоалетни, всекидневни салони и подобни пространства.
- 1.4.16. „Критични конструктивни условия“ означава граничните специфични условия, избрани за целите на проектирането, които плавателният съд следва да поддържа в режим на водозаместимост. Тези условия следва да бъдат по-тежки от най-лошите предвидени условия, с подходящ диапазон, за да се осигури адекватна безопасност в условия на оцеляване.
- 1.4.17. „Проектна водолиния“ означава водолинията, съответстваща на максималното работно тегло на плавателния съд без действащ подемен или задвижващ механизъм и се ограничават от изискванията на глави 2 и 3.
- 1.4.18. „Режими на водозаместимост“ означава режимът, независимо дали в покой или в движение, при който теглото на плавателния съд е изцяло или предимно в равновесие с хидростатичните сили.
- 1.4.19. „Анализ на характера и последствията от неизравненостите (FMEA)“ е преглед, в съответствие с приложение 4, на системите и оборудването на плавателния съд, за да се определи дали има основателно вероятна повреда или неправилна работа, която може да доведе до опасен или катастрофален ефект.
- 1.4.20. „Клапа“ означава елемент, образуван като съставна част или удължение на крило, използван за регулиране на хидро- или аеродинамичното повдигане на крилото.
- 1.4.21. „Точка на възпламеняване“ означава температурата на възпламеняване, определена чрез изпитване с помощта на апарат със затворен калък, посочен в Международния кодекс за опасни морски товари (IMDG).
- 1.4.22. „Крило“ означава профилирана плоча или триизмерна конструкция, при която се генерира хидродинамична подемна сила, когато плавателният съд е в ход.
- 1.4.23. „Напълно потопено крило“ означава крило, което няма носещи компоненти над повърхността на водата в режим на работа на крилото.
- 1.4.24. „Високоскоростен плавателен съд“ е плавателен съд, който може да има максимална скорост в метри в секунда (m/s), равна на или надвишаваща:
3.  $\sqrt{0.167}$
  - където:  $V$  = водоизместимостта, съответстваща на проектната водолиния
- 1.4.25. „Кораб с подводни криле“ е плавателен съд, който се поддържа над водната повърхност в режим на глисах, чрез хидродинамични сили, генерирани от крила.
- 1.4.26. Дължина (L) означава общата дължина на подводната водонепроницаема обвивка на твърдия корпус, без издъдените навън части, при или под проектната водолиния в режим на водозаместимост, без активен подемен или задвижващ механизъм.
- 1.4.27. „Лек тегло“ е водозаместимостта на плавателния съд в точево без товар, гориво, сезонно масло, баластна вода, прясна и питейна вода в резервоарите, припаси за консумация, пътници и екипаж и техните вещи.

1.5.3. Периодичните прегледи, посочени в точка 1.5.1.3, следва да бъдат отбелязани в свидетелството 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 даupplyнормации 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 признава организация.

1. да изискват ремонт на плавателните съдове; и
2. да извършват проверки и прегледи, ако това бъде поискано от съответните органи на държавата на пристанището.

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

1.5.6. Когато назначен инспектор или признава организация определи, че състоянието на плавателния съд или неговото оборудване не съответства в значителна степен на данните от свидетелството или е такова, че плавателният съд не е годен да оперира без риск за плавателния съд или лицата на борда, инспекторът или организацията незабавно осигурява предприемати такива коригиращи действия и съвременното уведомява Администрацията. Ако не бъдат предприети такива коригиращи действия, уведомлението следва да бъде отгледено и администрацията следва да бъде незабавно уведомена; и ако плавателният съд се намира в зона под юрисдикцията на друго правителство, съответните органи на държавата пристанището следва да бъдат незабавно уведомени. Когато служителите на администрацията, номинирани инспектор на признава организация е уведомил съответните органи на държавата на флага, правителството на съответната държава на флага оказва задължението им по настоящия раздел. Когато е приложимо, правителството на съответната държава на пристанище следва да гарантира, че плавателният съд не следва да продължава да функционира. Докато това не е безопасно за плавателния съд или лицата на борда.

1.5.7. Във всички случаи администрацията гарантира пълнотата и ефикасността на проверката и прегледа и се задължава да осигури необходимите мерки за изпълнение на това задължение.

## 1.6 Одобрения

Собственикът на плавателно средство следва да приеме задължението да предостави достатъчно информация, за да даде възможност на администрацията да оцени пълно характеристиките на конструкцията. Препоръчително е компанията и Администрацията и, когато е уместно, държавата или държава по пристанище да започнат обсъждания на възможно най-ранен етап, за да е в състояние Администрацията да оцени цялото конструкцията 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 състоянието на кораба след прегледа

1.7.1. Състоянието на плавателния съд и неговото оборудване следва да се поддържа в съответствие с разпоредбите на настоящия кодекс, за да се гарантира, че плавателният съд във всяко отношение ще остане годен за експлоатация без опасност за него 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 Административния, назначен инспектор или признава 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 назначават инспектор или признава организация следва да проверят дали такъв доклад е бил изпосван на Кодекса.

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

1.4.45. „Помещения от специална категория“ са тези затворени помещения, предназначени за превоз на моторни превозни средства с гориво в техните резервоари за собствено задвижване, към и от които тези превозни средства могат да се движат и до които пътниците имат достъп, включително помещенията, предназначени за превоз на товарни превозни средства.

1.4.46. Кораб с повърхностен ефект (КПЕ) е превозно средство на въздушна възглавница, чиято възглавница е изцяло или частично поддържана от постоянно потопени твърди конструкции.

1.4.47. „Преходен режим“ означава режимът между режимите на водоземистост и писаж.

1.4.48. „Най-неблагоприятни предвидени условия“ са специфичните условия на околната среда, в рамките на които е предвидена експлоатацията на плавателния съд в свидетелството. 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. Всяко плавателно средство следва да бъде обект на посочените по-долу прегледи:

1. първоначален преглед преди въвеждане на плавателния съд в експлоатация или преди издаването на свидетелството за пътни път;
2. периодичен преглед на интервали, определени от Администрацията, но не надвишаващи 5 години с изключение когато се прилагат 1.8.5 или 1.8.10;
3. периодичен преглед в рамките на три месеца преди или след всяка годишна на свидетелството; и
4. допълнителен преглед, при необходимост.

1.5.2. Прегледите, посочени в точка 1.5.1, следва да се извършват, както следва:

1. първоначалният преглед следва да включва:
  - 1.1. оценка на направените допускания и предложените ограничения по отношение на натоварванията, околната среда, скоростта и маневреността;
  - 1.2. оценка на данните за безопасността на проекта, получени при нужните изчисления, изпитвания и опити;
  - 1.3. анализ на характера и последиците от неизправностите, както се изисква от настоящия кодекс;
- 1.4. проучване на адекватността на различните ръководства, които трябва да бъдат предоставени на плавателния съд; и

1.5. пълна проверка на конструкцията, оборудването за безопасност, радиосъоръженията и друго оборудване, устройства, съоръжения и материали, за да се гарантира, че те отговарят на изискванията на Кодекса, са в задоволително състояние и са годни за предназначението на плавателния съд;

2. подновяването и периодичните прегледи следва да включват пълна проверка на конструкцията, включително външната страна на дъното на плавателния съд и свързаните с него елементи, оборудване за безопасност, радиосъоръжения и друго 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 предначертан 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. допълнителен 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 работната сила при тези ремонти, или обновявания са задоволителни във всяко едно отношение и че плавателният съд отговаря във всяко едно отношение на изискванията на Кодекса.



## 1.8 Свидетелство за безопасност на високоскоростни плавателни съдове

1.8.1. Свидетелството, наречено свидетелство за безопасност на високоскоростни плавателни съдове, се издава след извършване на първоначален преглед или подновителен преглед на плавателен съд, който отговаря на изискванията на Кодекса. Свидетелството следва да бъде издадено или заверено или от Администрацията, или от лице или организация, признати от нея. Във всеки случай тази Администрация поема пълната отговорност за свидетелството.

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

1.8.3. Свидетелството трябва да бъде издадено по образец, посочен в приложение 1 към Кодекса. Ако използваният език не е английски или френски, текстът трябва да включва превода на един от тези езици.

1.8.4. Свидетелството за безопасност на високоскоростни плавателни съдове следва да се издава за период, определен от Администрацията, който не трябва да надвишава пет 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 издаденото свидетелство, новото свидетелство важи от датата на приключването на подновителния преглед до дата, не по-късно от 5 години след датата на изтичането на валидността на наличното свидетелство.

1.8.6. Когато подновителният преглед е приключил след датата на изтичането на валидността на издаденото свидетелство, новото свидетелство важи от датата на приключването на подновителния преглед до дата, не по-късно от 5 години след датата на изтичане на валидността на наличното свидетелство.

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

1.8.8. Ако свидетелството е издадено 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 свидетелство за срок от 5 години.

1.8.9. Ако след приключването на подновителния преглед ново свидетелство не може да бъде издадено или да бъде предоставен на плавателния съд преди датата на изтичане на валидността на наличното свидетелство, лицето или организацията, упълномощени от Администрацията, може да завери наличното свидетелство, като това свидетелство се счита за валидно 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 свидетелството му, плавателният съд не се намира на място, на което ще се извърши преглед, Администрацията може да удължи валидността на свидетелството, но това удължаване се разрешава единствено, за да се даде възможност на плавателния съд да отиде до мястото, на което следва да се извърши прегледа, и то единствено в случай че тази мярка изглежда навременна и разумна. Валидността на свидетелството не може да бъде удължавана за повече от един месец и плавателният съд, на който е разрешено удължаването, няма право въз основа на това удължаване, след пристигането на мястото, на което следва да се извърши прегледа, да отпътува оттам, без да е получил ново свидетелство. Когато приключи подновителния преглед, новото свидетелство е валидно до дата, не по-късна от 5 години след датата на изтичане на валидността на наличното свидетелство, преди да е било предоставено удължаването.

1.8.11. При особени обстоятелства, определени от Администрацията, не е необходимо новото свидетелство да бъде датирено от датата на изтичане на валидността на съществуващото такова, както се изисква в 1.8.6 или 1.8.10. При тези обстоятелства новото свидетелство е валидно до дата, която не надвишава пет години от 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 свидетелството, 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

11

3. датата на изтичането на валидността може да остане непроменена, при условие че един или повече периодични прегледа бъдат извършени така, че да не бъдат надвишени максималните интервали между прегледите, предписани в 1.5.1.3.

1.8.13. Свидетелството, издадено по 1.8.1 или 1.8.2, престава да бъде валиден в който и да е от следните случаи:

1. ако свидетелството не е заверено в съответствие с 1.5.3, или

2. ако свидетелството не е заверено в рамките на периодите, посочени в 1.5.1;

3. при преизвършване на плавателния съд под знаме на друга Държава. Ново свидетелство се издава само когато правителството, издаващо новото свидетелство, е напълно убедено, че плавателният съд отговаря на изискванията на 1.7.1 и 1.7.2. В случай на преизвършване между правителство, което са договарящи се правителства по Конвенцията, при посочване в срок от 3 месеца след преизвършването, правителството на Държавата, под чието знаме плавателният съд преди това е имал право да плава, изрично във възможно най-кратък срок на Администрацията колкото е свидетелството на плавателния съд преди преизвършването и, ако има такова, колкото е доподлите от съответните прегледи.

1.8.14. Правата по Кодекса не могат да се предявят в полза на плавателни съдове, освен ако те не притежават валидно свидетелство.

## 1.9 Разрешение за експлоатация на високоскоростни плавателни съдове

1.9.1. Плавателният съд не следва да се експлоатира с Търговска цел, освен ако не е издадено валидно разрешение за експлоатация на високоскоростни плавателни съдове, в допълнение към свидетелството за безопасност на високоскоростни плавателни съдове. Третието приемане без пълници или товари може да се извършва без разрешение за експлоатация на високоскоростни плавателни съдове.

1.9.2. Разрешението за експлоатация на високоскоростни плавателни съдове следва да бъде издадено от Администрацията с цел удостоверяване на съответствието им с 1.2.2 до 1.2.7 и определени условията за експлоатация на плавателните съдове и се изготвят 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 следва да се консултира с всеки пристанционна Държава, за да получи подробности за всички условия за експлоатацията на плавателния съд в тази държава. Всички такива условия следва да бъдат посочени от Администрацията в разрешителното за експлоатация и включени в ръководството за експлоатация на маршрута.

1.9.4. Пристанционната държава може да инспектира плавателния съд и да провери неговата документация единствено с цел проверка на съответствието с фрагти, 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 разрешението 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 английски или френски, текстът трябва да включва превода на един от тези езици.

## 1.10 Контрол

Разпоредбите на правило 1/9 от Конвенцията следва да се прилагат, за да се включи разрешението за експлоатация на високоскоростни плавателни съдове в допълнение към свидетелството, издадено съгласно точка 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

3. характеристики за устойчивост в режим глскаж и преходен режим, подходящи за безопасно преминаване на плавателния съд в режим на водонеместимост в случай на неизправност на системата.

2.1.2. При изчисляването на стабилността трябва да се вземе предвид въздействието на запледването. Пример за установена практика за допустими 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 плавачемост, докато плавателният съд е в неповредено или повредено състояние и се накланя под ъгъл, надхвърлящ ъгъла на равновесие.

2. „Напълно потопено крило“ означава крило, което няма носещи компоненти над повърхността на водата в режим на работа на крилото.

3. „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 обособена зона.

4. „Пропускливост“ на дадено помещение е процентът от обема на това пространство, който може да се наводни.

5. „Престилка“ означава издъващата се надолу, гъвава структура, използвана за задържане или разделяне на въздушна възглавница.

6. „Водонепроницаем“ по отношение на конструкцията означава способност за предотвратяване преминаването на вода през конструкцията, в която и да е посока под налягането от водния стълб, който е вероятно да съществува в изправно състояние или в условията на повреда.

7. „Непроницаемост“ означава, че водата няма да проникне в плавателния съд до определените като критични за конструкцията вятър и вълнение.

## 2.2 Пълна плавучест

2.2.1. Водички плавателни съдове трябва да имат достатъчно резерв от плавучест по проектната водолиния, за да отговорят на изискванията за устойчивост в повредено и изправно състояние от настоящата глава. Администрацията може да изиска по-голям резерв на плавучест, за да позволи на плавателния съд да работи в която и да е от предвидените режими. Този резерв от плавучест следва да се изчислява, като се включат само онези отделивания, които са:

1. водонепроницаеми;
2. премея се, че имат размери и съоръжения, подходящи за поддържане на тяхната водонепроницаемост; и
3. разположени на места под отпранна равнина, които могат да бъдат водонепроницаема палуба или еквивалентна конструкция на водонепроницаема палуба, покрита с водонепроницаема конструкция, както е определено в 2.2.3.1.

2.2.2. Следва да се предвидят мерки за проверка на непроницаемата цялост на тези отделивания, взети предвид в 2.2.1.

2.2.3. Когато навлизането на вода в конструкции над отпраната равнина, определени в точка 2.2.1.3, би повлияло значително върху устойчивостта и плавучестта на плавателния съд, тези конструкции следва да бъдат:

1. с подходяща здравина за поддържане на устойчивостта на атмосферни влияния и снабдени с херметично затварящи се устройства; или
2. снабдени с подходящи дренажни съоръжения; или
3. равностойно съчетание от двете мерки.

2.2.4. Устройствата за затваряне на отворите по непромокаемите конструкции следва да бъдат такива, че да поддържат устойчивост на атмосферни влияния при всички работни условия.

Организацията подробностите и причините за заместването, които Организацията разпространява до правителствата членки за сведение.

## 1.12 Информация, която трябва да бъде предоставена

1.12.1. Администрацията параграфи, че ръководството на компанията, експлоатираща плавателния съд, е предоставило на плавателния съд подходяща информация и насоки под формата на ръководства, които да позволят безопасна експлоатация и поддръжка на плавателния съд. Тези ръководства трябва да включват ръководство за експлоатация на маршрута, Ръководство за експлоатация на плавателния съд, ръководство за техническо обслужване и график за обслужване. Тази информация следва да се актуализира при необходимост.

1.12.2. Наръчниците трябва да съдържат най-малко информацията, посочена в глава 18 и да са на език, разбираем за екипажа. Когато този език не е английски, следва да се предостави превод, на английски език поне на ръководството за експлоатация на маршрута и 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 ограничаваш 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 еквивалентия 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 доклад да 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, собствениците 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 проследят 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.

## Глава 2 - Плаваемост, устойчивост и делене на отсеци

### Част А - Общи положения

#### 2.1 Общи положения

2.1.1. Плавателният съд следва да бъде снабден със:

1. характеристики за устойчивост и системи за стабилизиране, подходящи за осигуряване на безопасност, когато плавателният съд се експлоатира в режим глскаж 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 водонеместимост, както в неповредено, така и в повредено състояние; и

### 2.3 Цялостна стабилност в режим на водоизместимост

2.3.1. Крилните съдове, с наводно работещи и/или подводно работещи крила, трябва да имат достатъчна стабилност при всички разрешени случаи на натоварване, за да отговарят на съответните разпоредби на приложение 6 и по-специално да поддържат ъгъл на наклон по-малък от 10°, когато са подложени на по-голямата от наклоняващите моменти на 1.1.2 и 1.1.4 от това приложение.

2.3.2. Многокорпусните плавателни съдове следва да отговарят на съответните изисквания на приложение 7 за всички разрешени случаи на натоварване.

2.3.3. При спазване на точка 2.3.4, всички останали плавателни съдове трябва да отговарят на следните критерии при всички разрешени условия на натоварване:

1. Резолуция A.562(14) (кригерий за време);

2. пространството под кривата на лоста за изправяне (GZ кривата) не трябва да бъде по-малко от 0.07 m.rad до  $\theta = 15^\circ$ , когато се получи максимален десен лост (GZ) при  $\theta = 15^\circ$  и 0.055 m.rad до  $\theta = 30^\circ$ , когато се получи максимален десен лост при  $\theta = 30^\circ$  или повече. Когато максималният лост за изправяне се достига при ъгли между  $\theta = 15^\circ$  и  $\theta = 30^\circ$ , съответното пространство под кривата на лоста за изправяне следва да бъде:

$$A = 0.055 + 0.001 (30^\circ - \theta_{\max}) \text{ (m.rad)}$$

където:

$\theta_{\max}$  е ъгълът на наклона в градуси, при който кривата на лоста за изправяне достига своя максимум;

3. пространството под кривата на лоста за изправяне между  $\theta = 30^\circ$  и  $\theta = 40^\circ$  или между  $\theta = 30^\circ$  и ъгъла на наводняване  $\theta$ , ако този ъгъл е по-малък от  $40^\circ$ , не трябва да бъде по-малък от 0.03 m.rad;

4. кривата на лоста за изправяне GZ трябва да бъде най-малко 0.20 m при ъгъл на наклон, равен на или по-голям от  $30^\circ$ ;

5. максималната крива на лоста за изправяне трябва да се получи при ъгъл на наклон не по-малък от  $15^\circ$  и

6. първоначалната метациентрична височина GM<sub>0</sub> не трябва да бъде по-малка от 0.15 m.

2.3.4. Когато характеристиките на плавателния съд не са подходящи за прилагане на точка 2.3.3, Администрацията може да приеме алтернативни критерии, еквивалентни на тези, предвидени в точка 2.3.3, съответстващи на типа плавателен съд и зоната на експлоатация.

### 2.4 Стабилност при изправност при глизаж

2.4.1. Изискванията на настоящия раздел и на раздел 2.12 следва да се прилагат при допускане, че всички метирани системи за стабилизиране са напълно работещи.

2.4.2. Трябва да се извършат подходящи изчисления и/или да се проведат изпитвания, за да се докаже, че при работа в режими глизаж и преходни режими в рамките на одобрените експлоатационни ограничения, плавателният съд след смущение, причиняващо преобръщане, заимване на нос, издигане на нос или наклон поради завъртане или комбинация от тях, се връща в първоначалното положение.

2.4.3. Напречната и надлъжна устойчивост на първия и/или всеки друг плавателен съд от серия следва да бъде оценена качествено по време на изпитванията за експлоатационна безопасност, както се изисква в глава 18 и приложение 8. Резултатите от тези изпитвания могат да покажат необходимостта от налагане на експлоатационни ограничения.

2.4.4. Когато плавателните съдове са оборудвани с наводни конструкции или допълнения, се вземат предпазни мерки срещу опасно накланяне и нарушаване на устойчивостта след сблъсък с потопен или плаващ обект.

2.4.5. 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 по отношение на скоростта или положението на плавателния съд.

2.4.6. В случай на превозно средство с въздушна възглавница, оборудвано с гъвкави престили, следва да се покаже дали престилите остават стабилни при експлоатационни условия

15

### 2.5 Цялостна стабилност в преходен режим

2.5.1. И при най-лошите предвидени метеорологични условия времето за преминаване от режим на водоизместимост към глизаж и обратно трябва да бъде сведено до минимум, освен ако не се докаже, че по време на този преход няма съществено намаляване на стабилността.

2.5.2. Крилните плавателни съдове следва да отговарят на съответните разпоредби на приложение 6.

### 2.6 Плавуцест и устойчивост в режим на водоизместимост след повреда

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

2.6.2. За целите на изчисляването на устойчивостта при повреди обемът и повърхностната пропускливост трябва да бъдат по принцип, както следва:

Помещения	Пропускливост ост
Подходящи за товари или складове	60
Заети с наставяване	95
Заети от машини	85
Предназначени за течности	0 от 95*
Подходящи за товарни превозни средства	90
Празни пространства	95

\* което води до по-тежки изчисления

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 пена с ниска плътност или друга среда за осигуряване на плавуцест в празни помещения, при условие че са представени удовлетворителни доказателства, че всяка предложена среда е най-подходящата алтернатива и е.

1. форма на затворена клетка ако е от пена, или по друг начин непроницаема за вода;

2. структурно стабилна при експлоатационните условия на обслужване;

3. химически инертна по отношение на материалите на конструкцията, с които е в контакт, или други вещества, с които е вероятно да влезе в контакт (вижте 7.4.3.7); и

4. правилно закрепена и лесно подвижна за проверка на празните пространства.

2.6.5. Разследва се и всяка повреда в по-малка степен от предвидената в 2.6.6 до 2.6.8, в зависимост от случая, която би довела до по-тежко състояние. Формата на повредата се приема за паралелепипед.

2.6.6. Надлъжният размер по периферията на плавателния съд за борбови повреди трябва да се приемат следните :  
1. надлъжният размер на повредата трябва да бъде 0.1L, или 3 m + 0.03L, или 11 m, в зависимост коя от стойностите е по-малка;

2. напречният размер на проникването в плавателния съд трябва да бъде 0.2B или 0.05L, или 5 m, в зависимост от това коя от стойностите е най-малка. Когато обаче плавателният съд е оборудван с напоялни престили или с неплаващи странични конструкции, стелена на напречно проникване следва да бъде най-малко 0.12 от ширината на основния корпус за плавуцест или конструкцията на резервоара; и  
3. вертикалният размер на повредата трябва да се вземе за цялата дълбочина на плавателния съд.

16

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

2.7.4. На Администрацията се представя за одобрение доклад за всяко измерване на накланянето или телото на празния плавателен съд, извършено в съответствие с настоящата глава, както и за изчислението на данните при празен плавателен съд, заедно с тълкуване. Одобреният доклад се завежда 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 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 установяване или измерване при тепло "празен", капитанът трябва да получи информация за изменената устойчивост или Администрацията го изисква. 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 натоварването му и начина на работа. Посочват се всички затворени надстройки или покрити палуби, включени в напречните криви на устойчивостта и критичните точки и ъгли на заливане.

2.7.7. Всеки плавателен съд трябва да има скали на газене, маркирани ясно на носа и кърмата. В случай че маркировките за газене не са посочени на място, където да са ясно четливи, или по оперативни съображения за конкретната дейност различането 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 да, точно определено 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 излитването 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 подробно средство.

## 2.9 Маркиране и записване на проектната водолиния

Проектната водолиния трябва ясно да бъде маркирана в средата на кораба от външната страна на плавателния съд и да бъде записана в Свидетелството за безопасност на високоскоростни плавателни съдове. Тази водолиния трябва да се отчита по системата за обозначаване Н

## Част Б — Изисквания за пътнически плавателни съдове

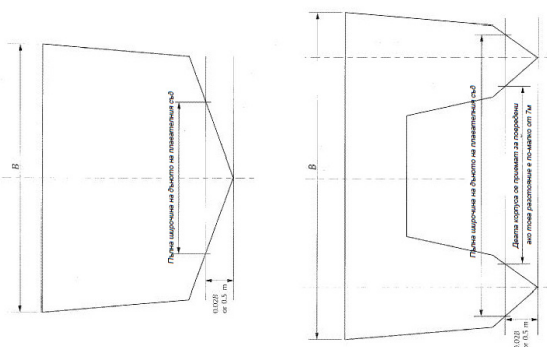
### 2.10 Общи положения

Когато спазването на настоящата глава изисква отчитане на въздействието на телото на пътниците, следва да се използва следната информация:

1. Разпределението на пътниците е 4 души на квадратен метър.
2. Всеки пътник е с маса 75 кг.
3. Вертикалният център на тежестта на седящите пътници е на 0,3 м над седалката.
4. Вертикалният център на тежестта на правостоящите пътници е на 1,0 м над палубата.
5. Премаха се, че пътниците и багажът са разположени в обикновените 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-голям момент на накланяне.

2.6.7. При спазване на точка 2.6.8, шетите по дъното се приема, че са по цялото дъно на плавателния съд, когато:

1. надлъжният размер на повредата е 0,1L, или 3 m + 0,03L, или 11 m, в зависимост коя от стойностите е по-малка;
2. напречният размер на повредата трябва да бъде пълната широчина на дъното на плавателния съд или 7 m, в зависимост от това коя от двете стойности е по-малка, както е показано на фигура 2.6.7.2; и
3. размерът на вертикално проникване в плавателния съд, трябва да бъде 0,2B или 0,05L, или 0,5 m, в зависимост от това коя от стойностите е най-малка.



Фигура 2.6.7.2

2.6.8. При плавателни съдове от категория Б дължината на предполагаемата повреда, посочена в точка 2.6.7, трябва да се увеличи с 50% в случай на повреда в предната 0,5L на плавателния съд.

## 2.7 Информация за накланяне и устойчивостта

2.7.1. Всеки плавателен съд, при завършване на строителството, трябва да бъде наклонен и да се определят елементите на неговата устойчивост. Когато точното накланяне не е практически възможно, водонепроницаемостта без товар и центърът на тежестта се определят с изпитване при тепло "празен кораб" и точно изчисление.

2.7.2. Капитанът следва да получи от собственика надеждна информация относно устойчивостта на плавателния съд в съответствие със следните 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.



## Част В — Изисквания за товарните плавателни съдове

### 2.15 Плавуест и устойчивост в режим на водоизместимост след повреда.

След всяка от предпологаемите повреди, описани подробно в 2.6.5 до 2.6.7, плавателният съд трябва да има достатъчна плавуест и положителна устойчивост в спокойни води, за да се гарантира едновременно, че:

1. след като наводнението е спряно и е достигнато състояние на равновесие, крайната водолиния е на 150 mm под нивото на всеки отвор, през който може да се случи последващо наводняване;
2. възълът на наклона на плавателния съд спрямо хоризонталата обикновено не надвишава 15° в която да е посока. Когато обаче това очевидно е непрактично, се допускат ъгли на наклон до 20° непосредствено след повредата, но намаляващи до 15° в рамките на 15 минути, при условие че са осигурени ефективни нехлъзгави палубни повърхности и подходящи точки за хващане, напр. отвори, пръти и др.;
3. има положителна запасна височина от водолинията до местата за качване на спасителните съдове;
4. основното аварийно оборудване, аварийните радиа, ذخранващи устройства и корабната високоговорителна уредба, необходими за организиране на евакуацията, остават достъпни и оперативни;
5. остатъчната устойчивост на многокорпусни плавателни съдове отговаря на съответните критерии, посочени в приложение 7, и
6. остатъчната устойчивост на всеки друг плавателен съд отговаря на изискванията на правило II-1/8 от Конвенцията.

### 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 Якост на конструкцията

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 тези от вибрации, които могат да възникнат на плавателния съд, не трябва:

### 2.11 Устойчивост при изправност в режим на водоизместимост

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

### 2.12 Устойчивост при изправност при гласаж

2.12.1. Общият кренящ възъл в спокойни води, дължащ се на движението на пътници или на напречен напор на вятъра, както е посочено в точка 1.1.4 от приложение 6, не трябва да надвишава 10°.

2.12.2. При всички условия на натоварване възлът на наклона, дължащ се на завиване, не трябва да надвишава 6°, а общият наклон, дължащ се на напречен вятър съгласно 1.1.4 от приложение 6 и на завиването, не трябва да надвишава 12° в посока на центростремителните сили.

### 2.13 Плавуест и устойчивост в режим на водоизместимост след повреда

След всяка от предпологаемите повреди, описани подробно в 2.6.5 до 2.6.8, плавателният съд трябва да има достатъчна плавуест и положителна устойчивост в спокойни води, за да се гарантира едновременно, че:

1. след като наводнението е спряно и е достигнато състояние на равновесие, крайната водолиния е 300 mm под нивото на всеки отвор, през който може да се случи последващо наводняване;
2. възълът на наклона на плавателния съд спрямо хоризонталата обикновено не надвишава 10° в която и да е посока. Когато обаче това очевидно е непрактично, се допускат ъгли на наклон до 15° непосредствено след повредата, 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.;
3. има положителна запасна височина от водолинията до местата за качване на спасителните съдове;
4. наводняването на пътническите отделения или аварийните маршрути, което може да възникне, няма да възпрепятства значително евакуацията на пътниците.
5. основното аварийно оборудване, аварийните радиа, ذخранващи устройства и корабната високоговорителна уредба, необходими за организиране на евакуацията, остават достъпни и оперативни;
6. остатъчната устойчивост на многокорпусни плавателни съдове отговаря на съответните критерии, посочени в приложение 7, и
7. остатъчната устойчивост на всеки друг плавателен съд отговаря на изискванията на правило II-1/8 от Конвенцията.

### 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 предоставя за одобрение доклад за всяко изследване на накланянето или телото празен кораб, извършено в съответствие с 2.7.1, както и за изчисленото на данните при телото плавателния съд, заедно с тясно копие за ползване. Одобреният доклад се заема 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 при телото "празен кораб", получавани по този начин, се използват от капитана, вместо предварително одобрените данни, при изчисляването на устойчивостта на плавателния съд.

2.14.3. След накланяне или измерване при телото "празен", капитанът трябва да получи информация за изменената устойчивост, ако Администрацията го изиска. 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.

4.2.5. Инструкциите за аварийни ситуации, включително общата схема на плавателния съд, показваща местоположението на всички люкове, марширулите за евакуация, аварийното оборудване, спаренното оборудване и илюстрациите на спасителното оборудване на спасителните жилетки, следва да бъдат на разположение на всеки пътник и да се поставят близо до всяка пътническа седалка.

### 4.3 Конструктивни 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 облъсъка по отношение на безопасността в и напускането на обществени помещения, жилищните помещения на екипажа и марширулите за евакуация, включително по отношение на спасителните средства и аварийни източници на енергия. Размерът и видът на плавателния съд, заедно със скоростта, водоземистимостта и строителния материал, се вземат предвид при определяне на натоварването при облъсък. Състоянието на конструкцията при облъсък трябва да се разглежда на основата на член облъсък с плавателна скорост с вертикална скала с максимална височина 2 m над водолинията.

4.3.3. Като се вземат предвид разпоредбите на точка 4.3.2, натоварването при облъсък трябва да се определя от:

$$g_{\text{max}} = 1.2 \left( \frac{P}{g \cdot \Delta} \right)$$

натоварването P се приема за по-малкото от:

$$P = 460 \text{ (M.c.)} / (E \cdot C_H) \text{ and}$$

$$P = 9000 \text{ M.c.} / (C_H (T + 20)^2)$$

коэффициентът M на материала на корпуса се приема като:

$$M = 1.3 \text{ за стомана с висока}$$

$$\text{якост } M = 1.00 \text{ за алуминиева}$$

$$\text{сплав}$$

$$M = 0.95 \text{ за мека стомана}$$

$$M = 0.8 \text{ за пластмаси, подсилени с влакна, където коэффициентът на дължина } C_L \text{ на плавателния съд е:}$$

$$C_L = \frac{(1.65 + L)}{245} \left( \frac{L}{80} \right)^{0.4}$$

където коэффициентът на височина  $C_H$  на плавателния съд е:

Коэффициент	Катамаран/кораб акрибия	Еднокорпусен/Хи дроп	Превозно средство на въздушна възглавница
$C_H$	$\frac{Y + 2 + \sqrt{(D)^2}}{3D}$	$\frac{Y + 2 + \sqrt{(D)^2}}{3D}$	$\frac{Y}{4}$
където: H=0 за	$T + 2 < D - H_T$	$T + 2 < D$	$-H_T > 2$
където: H=1 за	$D > T + 2 \geq D - H_T$	$T + 2 \leq D$	$H_T$
където: H=2 за	$T + 2 \geq D$	-	-

където кинетичната енергия на плавателния съд при скорост V е:

$$E = \frac{1}{2} \Delta \cdot V^2 \quad (K \cdot H \cdot m)$$

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 средата на долния ръб на кила до върха на ефяктивната носеща греда на корпуса (m)

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

### 3.5 Критерии при проектиране

Администрацията следва да се увери, че изборът на проектни натоварвания и приети коэффициенти за безопасност съответства на предвидените експлоатационни условия, за които се търси сертифициране.

### 3.6 Изпитвания

Ако администрацията прецени, че е необходимо, тя трябва да изиска извършването на пълни изпитвания, при които да се определят натоварванията. Трябва да се обърне внимание на резултатите, които показват, че допусканята за натоварване при изчисленията на конструкцията са били неподходящи.

## Глава 4 — Мерки за настаняване и евакуация

### 4.1 Общи положения

4.1.1. Помещенията за пътниците и екипажа следва да бъдат проектирани и разположени така, че да предпазват пътниците от неблагоприятни условия на околната среда и да се сведе до минимум рискът от нараняване на пътниците при нормални и аварийни ситуации.

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 обществени помещения не трябва да има работни органи за управление, освен ако те са така защитени и разположени, че задвижването им от член на екипажа да не се възпрепятства от пътниците при нормални и аварийни ситуации.

4.1.4. Прозорците в помещенията за пътниците и екипажа трябва да бъдат достатъчно здравина и да са подходящи за най-неблагоприятните предвидени условия, посочени в разрешителното за експлоатация, както и да са изработени от материал, който спъване 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 Високоскорителна и информационна уредба

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

4.2.2. Трябва да е налична високоскорителна уредба за всички зони, до които пътниците и екипажът имат достъп, аварийните маршрути и местата за качене 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 и части.

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

4.2.4. Капитанът, посредством високоскорителната уредба и визуалната информационна система, може да помогне пътниците да седнат, когато прецени, че това е нужно за защитата им и винаги когато е превъзможно ниво на безопасност 1, съгласно таблица 1 от приложение 3.

1.4 Не се изискват предпазни колани	
2 Принципно позволени маси	
3 Подложки на изградени обекти	
4 Павлиони, барове и т. н., няма специални ограничения	
5 Багаж, без специални изисквания	
6 Предмети със значителна маса, фиксиране	
Ниво на проектиране 2: $g_{calc}$ от 3 до 12	
1 Седалки/Предпазни колани	
1.1 Висока облегалка със защитна форма и подложка	
1.2 Посока на седане напред или назад	
1.3 Не се допускат използването на дивани като седалки	
1.4 Надберен колан за седалките, когато няма защитна конструкция отпред	
2 Маса с разрешени защитни елементи. Динамично изпитване	
3 Подложки на изградени обекти	
4 Павлион, барове и др. от задната страна на вертикалните прегради или други специално одобрени съоръжения	
5 Пред наредения багаж има защита	
6 Предмети със значителна маса фиксиране и безопасност	
Ниво на проектиране 3: $g_{calc}$ над 13	
1 Седалки/Предпазни колани	
1.1 Висока облегалка със защитна форма и подложка	
1.2 Посока на седане напред или назад	
1.3 Не се допускат използването на дивани като седалки	
1.4 Предпазен колан, необходим за получаване на необходимата защита	
— Няма ремъци в обърнатите назад седалки	
— 3-точков колан или колан с раменна оброчка за обърнатите напред седалки	
2 Не са разрешени маси	
3 Подложки за специално одобрени извисени обекти	
4 Павлион, барове и др., специално одобрени	
5 Пред наредения багаж има защита, специално одобрена	
6 Предмети със значителна маса фиксиране и безопасност, специално одобрени	
* Други мерки могат да бъдат използвани, когато се постига еквивалентно ниво на безопасност	

T = просвет на резервоара за плавучест до върха на възглавницата (m, отрицателен) за превозни средства на въздушна възглавница; поддигнат просвет от кила до водната повърхност (m, отрицателен) за подводни криле и газене на плавателни съдове до долната част на кила на корабите за всички други плавателни съдове (m)

$N_t$  = минимална височина от дъното на тунела или долната палуба до горната част на ефективния корпусен пояс на катамараните и корабите с повърхностен ефект и D за превозно средство на въздушна възглавница (m)

$\Delta$  = водоземистост на плавателния съд, което е средната стойност на "празен кораб"

(m/s) и максималното работно тегло (t) v = експлоатационна скорост на плавателния съд

$g =$  Земното ускорение = 9.806 (m/s<sup>2</sup>)

За хидрокрела, ако резултатът е по-голям от отрицателното ускорение,  $g_{calc}$  се приема като:

$$g_{calc} = 1 - \frac{F}{g \cdot \Delta}$$

където:

F = натоварване при откъс на комплекта носово крило, приложено върху работната водолиния(kN)

4.3.4. Като алтернатива на изчисленията на точка 4.3.3, отрицателното ускорение при сблъсък може да се определи чрез извършване на анализа на натоварването при сблъсък на плавателния съд, 4.3.3, в съответствие с допусканията на точка 4.3.2. Ако ускоренията на сблъсъка се определят както от използването на формулата, посочена в точка 1, така и от анализа на натоварването при сблъсък, като отрицателно ускорение на сблъсъка може да се използва по-ниската получена стойност.

4.3.5. Съответствието с разпоредбите на 4.1.5 и 4.3.1 се доказва за действителния вид плавателен съд, както е описано в приложение 6.

4.3.6. 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. На борда следва да има оперативна информация за насочване или плавателния съд следва да има приборна система за моментална проверка на експлоатационните показатели. Като минимум, системата трябва да измерва ускоренията по три оси близо до надлъжния център на тежестта на плавателния съд.

#### 4.4 Конструкция на жилищните помещения

4.4.1. Обществените помещения и помещенията за екипажа на високоскоростните плавателни съдове следва да бъдат разположени и проектирани така, че да предпазват пътниците и екипажа при разчетните условия на сблъсък. В тази връзка тези помещения не трябва да са разположени в радиуса на:

$$\frac{V^2}{20 \cdot g_{calc} \cdot R}$$

най-далечния преден край на горната част на ефективния корпусен пояс на плавателния съд, където термините V и  $g_{calc}$  са определени в точка 4.3.3. За тази цел  $g_{calc}$  не трябва да се приема като по-малко от 3, и не трябва да се приема като по-голямо от 12.

4.4.2. Жилищните помещения следва да бъдат проектирани в съответствие с указанията, дадени в таблица 4.4.2, и с изискванията за експлоатационните характеристики, посочени в приложение 9, или с други методи, за които е доказано, че дават равностойни защитни качества.

#### Табл. 4.4.2 Преглед на общи насоки за проектиране

Ниво на проектиране 1: $g_{calc}$ по-малко от 3	
1 Седалки/Предпазни колани	
1.1 Нисък или висок гръб	
1.2 Няма ограничения за местата за седане	
1.3 Допускат се дивани	

4.7.3. Обществените помещения, маршрутите за евакуация, изходите, изходите, местата на спасителните жилетки, 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. Изходите следва да бъдат безопасно достъпни и да осигуряват маршрут до нормална точка на качване или слизане от плавателния съд.

4.7.5. Деленото 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 B7.11.1.

4.7.6. Вратите на изходите трябва да могат лесно да се отварят от вътре и отвън на плавателния съд през деня и през нощта. Механизмите за работа трябва да са на видими места, с бърз достъп и достатъчна здравина.

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 пряка видимост, така и чрез маркировка. Конструкцията на външните врати трябва да бъде такава, че да свежда до минимум вероятността да бъдат блокирани от заледяване или отломки.

4.7.8. Плавателният съд следва да разполага с достатъчен брой изходи за успяване, на бързото и безпрепятствено евакуиране на лицата, носещи спасителни жилетки в аварийни ситуации като повреди 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, звездно с техните устройства за отваряне, следва да бъдат подходящо маркирани за насочване на пътниците. Трябва да има и подходяща маркировка за ориентация на спасителния персонал, намиращ се извън плавателния съд.

4.7.11. Опорите за краката, стъпалата и т.н., които осигуряват достъп от вътрешната страна до изходите, следва да бъдат със стабилна конструкция и трайно закрепване. Където е необходимо, се осигуряват постоянни ръкохватки за подпомагане на лицата, които използват изходите, като те следва да бъдат пригодени за възможните ъгли на крен или надлъжен наклон на кораба.

4.7.12. За всяко лице се осигуряват най-малко два маршрута за евакуация без препятствия. Маршрутите за евакуация се разполагат по такъв начин, че в случай на евентуални повреди или аварийни ситуации да има на разположение подходящи съоръжения за евакуация, като пътниците за евакуация трябва да са с нужното осветление от основните и аварийните източници на енергия.

4.7.13. Размерите на проходите, вратите и стълбищата, които са част от маршрутите за евакуация, следва да позволяват лесно придвижване на хора, когато носят спасителни жилетки. По пътниците за евакуация не трябва да има издатини, които биха могли да пречат за навлизане, да захванат дрехи, да повредят спасителните жилетки или да ограничат евакуацията на лица с увреждания.

4.7.14. Трябва да бъдат поставени подходящи надписи 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 съдове. Това осигуряване следва да включва ръкохватки, обработка срещу плъзгане по палубата за качване и подходящо пространство, което е чисто от клинове, кнекове и други подобни приспособления.

## 4.8 Време за 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 противопожарна защита на конструкцията, предвидено в 7.4.2 за зони с висок риск от пожар, след изваждане на период от 7 минути за дейността по първоначално откриване и потушаване.

$$\text{Evacuation Time} = \frac{(SFP - T)}{3} \quad (m \pm 3\%)$$

където:

SFP = времето за противопожарна защита на конструкцията (min)

26

4.4.3. Оборудването и багажът в обществените места и в отделените на оператора трябва да бъдат разположени и обезопасени така, че да останат в прибрано положение, когато са изложени на разчетните ускорения при сблъсък съгласно 4.3.3 и 4.3.4.

4.4.4. Мониторинга на големи масиви като основни двигатели, спомогателни двигатели, подедни вентилатори, трансмисии и електрическо оборудване трябва да се докаже чрез изчисления, че могат да издържат на разчетните ускорения при сблъсък, съгласно 4.3.3 и 4.3.4, без разрушаване.

4.4.5. Седалките, животноспасяващите уреди и предметите със значителна маса и тжнната носеща конструкция не трябва да се деформират или да се откъсват при натоварвания по-малки от посочените в 4.3.3 и 4.3.4 по начин, който би попречи на последващата бърза евакуация на пътниците.

4.4.6. От двете страни на всеки проход трябва да има подходящи ръкохватки, които да позволяват на пътниците да се държат, докато се движат.

## 4.5 Конструкция на местата за сядане

4.5.1. За всеки пътник и член на екипажа, които плавателният съд е лицензиран да превозва, се осигурява седалка.

4.5.2. Седалките, монтирани в допълнение към тези, изисквани съгласно 4.5.1, и които не е разрешено да се използват при рисков 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 4.4.5 и да имат ясно обозначение, че не могат да се използват в опасни ситуации

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 каяците 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, че да са разположени така, че да се сведе до минимум вероятността от навреждане и заключване на пътници след евентуална повреда при разчетен сблъсък съгласно 4.4.1. Опасните издатини и гъбиди ръбове се отстраняват или им се поставя облицовка.

4.5.5. Седалките, предпазните колани, разположените на седалките и прилежащите им части, като например маски, се проектират за реално различно ускорение при сблъсък, както е посочено в 4.3.3.

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 9.

## 4.6 Предпазни колани

4.6.1. За всички седалки, от които плавателният съд бива управляван, за всички плавателни съдове с ускорение  $\geq 1$  на разчетното ускорение при сблъсък, надвишаващо 3 g, се осигуряват предпазни колани с триточково захвашане, които се освобождават с една ръка или с раменна сбирка, както е посочено в 4.3.3.

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 9.

## 4.7 Изходи и средства за евакуация

4.7.1. По същата причина следва да се осигури лесен, безопасен и бърз достъп от работното отделение до мястото за настаняване на пътниците. 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.

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 всякакви критични условия, през деня 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.

25



4.8.6. При плавателни съдове, при които половината от излитването не е осъществимо, Администрацията може да разгледа възможността за частична евакуация по маршрут, за който анализът на възможностите за евакуация е показан, 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 котени, ако е необходимо, следва да бъдат заключени.
4. Маршрутите за евакуация за всички пътници и екипажа следва да бъдат такива, че да не е необходимо човек да влиза във водата по време на евакуацията.

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 свидетелството, 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, провизи и предмети в товарните отделения, като надлежно се вземат предвид характеристиките на отделенията и усукренитата, които е вероятно да възникнат. Ако поставеното им в стабилна позиция не е практически осъществимо, се осигуряват подходящи средства за ограничаване на движението на багажа, провизиите и товара. Работните 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, възпроводите или други елементи, които повреди 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 възможно, 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 въздушните отвори на багажното и товарното отделение, както и на помещението от специална категория, следва да бъдат установени 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 високоскоростната 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 въздушните радиокомуникации.

28

4.8.2. Разработва се процедура за евакуация, включително анализ на възможностите за евакуация, за сведение на Администрацията във връзка с одобряването на плановете за изолация на пожари и за подпомагане на собствениците и строителите при планирането на евакуационната демонстрация, предвидена в 4.8.3.

Евакуационните процедури включват:

1. спешното съобщение, направено от капитана;
2. контакт с базовия порт;
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
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 цялостно 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 избрано 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 може 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 една и съща страна, за които анализът на възможностите за евакуация показва най-доброто време за евакуация, докато пътниците и екипажът се разпределят.

29

## 5.4 Пост за управление

5.4.1. Всички системи за управление на посоката обикновено се управляват от работната станция на плавателния съд.

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 реакциите или неизправности. Индикациите за реакция на рулевата уредба или за въгле 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 апарати и индикации, така че при аварийна ситуация вероятността операторите да се обърнат да бъде малка.

## Глава 6 - Закотвяне, теглене и заставане на стоянка

### 6.1 Общи положения

6.1.1. Основното предположение, направено в тази глава, е, че високоскоростните плавателни съдове ще се нуждаят от котва само в аварийни ситуации.

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 вързала, кнеховете, кнеховете и шарнирните болтове се изграждат 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 обновен с подходящи и безопасни механизми за осъществяване на котвата и нейното въже.

6.2.2. При проектирането на всяко затворено помешение, 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 помешения, пътните, 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 осъществяването на котвата.

6.2.4. Механизмите за закотвяне следва да бъдат такива, че всяка повърхност, върху която въжето може да се протрие (например котвени кнехтове и прилягания на корпуса), са протектирани така, че да предотвратяват повреждането и деформирането на въжето. Осигуряват се подходящи мерки за закрепване на котвата при всякакви експлоатационни 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 тегленето може да се протрие (например кнехтове), 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.

## 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 движението 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 скорост и условия, за които плавателният съд ще бъде сертифициран. Експлоатационните показатели се проверяват в съответствие с приложение 8.

5.1.2. Управлението на посоката може да се постигне с помощта на въздушен или воден руп, криле, кляпи, управляеми вилги или стрик, отвори за контрол на отклонението от курса или странични тласкащи устройства, диференциална тяга, променлива геометрия на плавателния съд или компонентите на неговата подвенна 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 всички 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 такова 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.

### 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, сблъсък или голям пожар.

5.2.2. Конструкция, включваща двигателен механизъм или система за задействане, използваща задействани 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 задействат ръчно, ако Администрацията се увери, че това е подходящо, като се вземат предвид размерът и конструкцията на плавателния съд и ентуалните 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 прихваждане на плавателния съд в безопасна позиция. Администрацията може да предостави кратък период от време за свързването на вторично устройство за управление, когато конструкцията на плавателния съд е такава, че подробно забавяне няма да постави в опасност плавателния съд.

5.2.5. Анализът на характера и последствията от неизправностите включва и системата за управление на посоката.

5.2.6. Ако е необходимо плавателният съд да се приведе в безопасна състояние, задвижващите механизми 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 аварийни 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 неговата подвенна 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 8.

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.

## 6.4 Заставане на стоянка

6.4.1. Когато е необходимо, се осигуряват подходящи клязове, 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 определят разпоредбите на настоящата глава и са включени в нея, според случая, като се има предвид категорията на плавателния съд и потенциалната опасност от пожар:

1. поддържа на основните функции и системи за безопасност на плавателния съд, включително за задвижване и управление, отстраняване на пожари, аларми и възможности за пожарогасене на незащитените помещения, след пожар в което и да е отделение на борда;

2. разделяне на обществените помещения за плавателните съдове от категория Б по такъв начин, че пътниците в което и да е отделение да могат да се придвижат 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;

5. откриване, ограничаване и потушаване на пожар в мястото на възникване;

6. защита на аварийните изходи и вратите за достъп за 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 приважда 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 от този Кодекс.

4. Не се разрешават затворени помещения с намалено осветление като кина, дискотеки и подобни помещения. Могат да бъдат разрешени осветителни павилиони, които не съдържат уреди за готвене с открити нагриващи повърхности. Камбузите, ако са монтирани такива, следва да бъдат в пълно съответствие с глава II-2 от Конвенцията.

5. Опасни товари могат да бъдат превозвани, при условие че са спазени съответните разпоредби на правила II-2/53 и 54 от Конвенцията.

6. Достъпът на пътниците до помещенията на превозното средство е забранен по време на пътуването, освен когато е придружен от член на екипажа, отговорен за противопожарната безопасност. Само упълномощени членове на екипажа следва да имат право да влизат в товарните помещения по време на плаване.

#### 7.2 Определения

7.2.1. Пожароустойчиви прегради" са преградите, които са изградени от вертикалните прегради и палубите и отговарят на следните изисквания:

1. Да са изградени 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. Да са подсилени по подходящ начин.

3. Да са конструирани така, че да могат да предотвратяват преминаването на дим и пламъци до края на времето, необходимо за потушаване на пожара.

4. да осигуряват товарносимост, когато е необходимо, за времето, необходимо за потушаване на пожара.

5. да бъдат с такова топлинна характеристика, че средната температура на страната, където не е избухнал пожар, да не надвишава с повече от 139°C първоначалната температура, нито температурата, която и да е точка, включително съединенията, да не надвишава с повече от 180°C първоначалната температура през времето, необходимо за потушаване на пожара.

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, ограничавачи огъня" са тези материали, които имат свойства, отговарящи на стандартите, разработени от Организацията по отношение на следното:

1. притежават ниски характеристики на разпространение на пламъка;

2. ограничават топлинния поток, като е обрънато необходимото внимание върху риска от запалване на мебели в отделеното;

3. ограничават степента на отделяне на топлина, като се отчита риска от разпространение на пожар в съседно отделение; и

4. не отделят газ и дим в количества, които могат да бъдат опасни за пътниците в плавателния съд.

7.2.3. "Местен пожар", стандартите за съответствие с 7.2.2.2 се разработват от Организацията, приложими за материалите за повърхности по вертикалните прегради, стените и облицовката на тавана, включително тяхната носеща конструкция, според необходимостта.

7.2.4. "Незапалим материал" е материал, който не изгаря и не отделя запалими пари в достатъчно количество за самозапалване, когато се нагрява до приблизително 750°C, като това се определя по начин, удовлетворяващ администрацията чрез установена процедура на изпитване. Всеки друг материал е запалим материал.

7.2.5. "Стандартно изпитване за пожар" е изпитване, при което образци от съответните вертикални прегради, палуби или други конструкции се излагат в изпитателна пещ по специфичен метод за изпитване съгласно стандартите, разработени от Организацията.

7.2.6. 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).

7.2.7. "Слабо разпространение на пламъка" означава, че така описаната повърхност адекватно ограничаваша разпространението на пламъка, което се определя чрез установена процедура на изпитване, разработена от организацията.

7.2.8. "Димонепропусклив" или "способен да предотврати преминаването на дим" означава, че преградата, изградена от незапалими или огнеупорни материали, може да предотврати преминаването на дим.

### 7.3 Класификация на използването на пространствата

7.3.1. За целите на класифицирането на използването на пространствата, в съответствие с рисковете от пожар следва да се прилага следното групиране:

1. "Зони с голяма опасност от пожар", посочени в таблици 7.4-1 и 7.4-2 от А, включват следните пространства:

- Машинни отделения
- Открити пространства на превозното средство
- Пространства, съдържащи опасни товари
- Специална категория помещения
- Складови помещения, съдържащи запалими течности

2. "Зони с умерена опасност от пожар", посочени в таблици 7.4-1 и 7.4-2 от А, включват следните пространства:

- Спомагателни машинни отделения, както са определени в точка 1.4.3
- Млтинически складове, съдържащи пакетирани напитки със съдържание на алкохол, не превишаващо 24%
- Помещения за настаняване на екипажа
- Сервизни помещения

3. "Зони с малка опасност от пожар", посочени в таблици 7.4-1 и 7.4-2 от А, включват следните пространства:

- Спомагателни машинни отделения, както са определени в точка 1.4.4
- Товарни пространства
- Отделения за горивните танкове
- Обществени пространства
- Танкове, празни помещения и зони с малка или никаква опасност от пожар

4. "Пунктове за управление", посочени в таблици 7.4-1 и 7.4-2 от г, както са определени в 1.4.13.

5. "Евакуационни пунктове и външни маршрути за евакуация", посочени в таблици 7.4-1 и 7.4-2 от Д, включват следните зони:

- Външни стълби и открити палуби предназначени за маршрути за евакуация
- Сборни пунктове, вътрешни и външни
- Открити палубни пространства и закрити фойлета, образуващи пунктове за качване в спасителните лодки и салове и слусване
- Страната на плавателния съд, към водолинията при плаване с най-малко тегло, страните на надстройката и горната палуба, разположени под и в близост до зоните за качване на спасителните салове и евакуационните пързалки

6. "Откритите пространства", посочени в таблици 7.4-1 и 7.4-2 от Е, включват следните зони:

- Открити пространства, различни от пунктове за евакуация и външни маршрути за евакуация и пунктове за управление.

### 7.4 Противопожарна защита на конструкцията

	A	B	C	D	E	F
Зони с голяма риск от пожар	60 1,2 1,2	30 60 1,8	60 3,4 1,7,9	60 3,4 1,7,9	60 3,4 1,7,9	60 3,4 1,7,9
Зони с умерен риск от пожар	30 2 3	30 2 3	30 2 3	30 2 3	30 2 3	30 2 3
Зони с малък риск от пожар	3 3,4 3,0	3 3,4 3,0	3 3,4 3,0	3 3,4 3,0	3 3,4 3,0	3 3,4 3,0
Пунктове за управление D				3,4 3,4	3,4 3,4	3 3
Евакуационни пунктове и аварийни маршрути E					3 3	3 3
Открити пространства F						-

Таблица 7.4-1 Време за противопожарна защита на конструкцията при разделяне на вертикалните прегради и палубите на пътническите плавателни съдове

	A	B	C	D	E	F
Зони с голяма риск от пожар	60 1,2 1,2	30 60 1,8	60 3,4 1,7,9	60 3,4 1,7,9	60 3,4 1,7,9	60 3,4 1,7,9
Зони с умерен риск от пожар	30 2,6	30 2,6	30 2,6	30 2,6	30 2,6	30 2,6
Зони с малък риск от пожар	3 3,4	3 3,4	3 3,4	3 3,4	3 3,4	3 3,4
Пунктове за управление D				3,4 3,4	3,4 3,4	3 3
Евакуационни пунктове и аварийни маршрути E					3 3	3 3
Открити пространства F						-

Таблица 7.4-2 Време за защита при разделяне на вертикалните прегради и палубите на товарните плавателни съдове

### 7.4.1 Основна структура

7.4.1.1. Изискванията по-долу се прилагат за всички плавателни съдове, независимо от строителния материал. Времето за противопожарна защита на конструкцията за разделяне на вертикалните прегради и палубите са в съответствие с таблици 7.4.1 и 7.4.2 и 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 противопожарна защита на конструкцията, тогава времето, посочено по-долу в 7.4.2.2 и 7.4.2.3, могат да бъдат изменени пропорционално. Времето за противопожарна защита на конструкцията 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 третираат като помещения в рамките на съответната категория, които имат най-строги изисквания за границите.

7.4.1.3. Корпусът, надстройката, вертикалните прегради, палубите, покритите палуби и колоните на конструкцията се изграждат от одобрени неалуминиеви материали с подходящи структурни свойства. Изполването 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 изпитания.

### 7.4.2 Пожароустойчиви прегради

7.4.2.1. Зоните с висок и умерен риск от пожар се изграждат с пожароустойчиви прегради, отговарящи на изискванията на 7.2.1, освен когато липсва такава преграда, но би се отразила 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 телото 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 към 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 зоните с умерен риск от пожар и 60 минути за зоните с голям риск от пожар, с изключение на предвиденото в 7.4.2.1.

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 времето на 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, разработено от Организацията, до такава до степен, в която товароносимостта, в съответствие с времето на 7.4.1.1 и 7.4.2.3, ще бъде нарушена.

7.4.2.6. Конструкцията на всички врати и каси на вратите в пожароустойчиви прегради, със средствата за тяхното обособяване, когато са затворени, следва да осигурява устойчивост на огън, както и на преминаване на дим и пламък, електричната на тази на вертикалните прегради, в които са разположени. Не е необходимо водонепроницаемите врати от стомана да бъдат изолирани. Също така, когато огнеустойчива преграда е пробита от тръби, канали, органи за управление, електрически кабели или за други цели, трябва да се предприемат мерки и необходимите тестове, за да се гарантира, че огнеустойчивата цялост на преградата не е нарушена.

### 7.4.3 Ограничено използване на запалителни материали

7.4.3.1. Всички разделителни прегради, тавани или облицовки, които не са пожароустойчиви прегради, следва да бъдат изработени от неалуминиеви материали или материали за ограничаване на пожари.

7.4.3.2. Когато има поставена изолация в зони, в които тя може да влезе в контакт със запалими течности или технически пари, нейната повърхност следва да бъде непроницаема за такива запалими течности или пари. Откритите повърхности на барьери за изпарения и лепила, използвани заедно с изолационни материали, следва да имат характеристики на слабо разпространение на пламък.

7.4.3.3. Мебелите и обзавеждането в обществените помещения и жилищните помещения на екипажа отговарят на следните стандарти:



## 7.5 Горивни и други танкове и системи за запалими течности

7.5.1. Резервоарите, съдържащи гориво и други запалими течности, трябва да бъдат отделени от отделенията за пътници, екипажи и багажи с парустойчиви заграждения или с кофердама, които са подходящо вентилирани и източени.

7.5.2. Резервоарите за течно гориво не трябва да се намират в или в близост до зони с голяма опасност от пожар. Запалими течности от точка на възпламеняване, не по-ниска от 60°C, могат обаче да се намират в такива зони, при условие че резервоарите са изработени от стомана или друг евивалентен материал.

7.5.3. Всяка тръба за течно гориво, която ако е повредена, може да причини течове на гориво от местото за съхранение, угледен резервоар или резервоар с ежедневно обслужване, следва да бъде снабдена с кран или клапан директно върху резервоара, който да може да се затваря от място навън 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 помещениата, в които са 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 смукателните 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 плавянето съдове, използвани с температура на възпламеняване под 43°C, мерките за съхранение, разпределение и използване на горивото следва да гарантират безопасността на плавятелния съд и плащата на борда, като се има предвид опасността от пожар и експлозия, до която може да доведе използването на такова гориво. Освен на изискванията в 7.5.1 до 7.5.5, мерките трябва да отговарят и на следните разпоредби:

1. резервоарите за съхранение на талкова гориво се разполагат извън машинните отделения и на разстояние, не по-малко от 760 mm навътре от борда на корпуса и обшивката на дъното, както и от палубите и вертикалните прегради;
2. предприемат се мерки за предотвратяване на свързването на горивните резервоари или във всяка част от горивната система, включително и в захранващите тръби. Вочички предпазни клапани и въздушни или преливни тръби се разполагат в място, което по мнението на Администрацията е безопасно;

3. помещениата, в които са разположени резервоарите за гориво, са с механична вентилация, като се използват смукателни вентилатори, осигуряващи не по-малко от шест сменя 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 място, което по мнението на Администрацията е безопасно. На входа на тези помещения се поставят табели „Горивенето забранено“;

4. не се използват заземени електрозапределителни системи, с изключение на заземени електрически 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 такива пространства се монтират само електрически съоръжения и приспособления, които са от съществено значение за целите на експлоатацията;

6. във всяко пространство, през което преминават горивопроводи, се инсталира стационарна система за откриване на пари с осигурени аларми в пунктовете за управление с постоянно присъствие;

7. резервоарите за гориво, които е необходимо, са оборудвани с „уловители“ или улеи, които да поемат горивото, което евентуално може да изтече;

8. предвидат се безопасни и ефективни средства за определяне на количеството гориво, съдържащо се в даден танк. Смукателните тръби не следва да се прекъсват в помещениа, където има опасност от възпламеняване на възникнал теч от тези тръби. По-специално краищата на смукателните тръби не трябва да бъдат в помещениата на пътниците и екипажа. Забранява се използването на шийдронни стъклени манометри. Други устройства за определяне на количеството течно гориво, съдържащо се във всеки резервоар, могат да бъдат газразшири, ако тези устройства не прекъсват стената под горната част на танка и при условие че повредата или претъпяването на танка няма да причини разливане на гориво;

1. вочички корпусни мебели са изработени изцяло от одобрени незапалими материали или материали за ограничаване на пожара, с изключение на възпламенятелни покрития с calorichност, непревишаваща 45 MJ/m<sup>2</sup>, които могат да се използват върху откритата повърхност на такива изделия;

2. вочички други мебели като столове, кенялета и маси са изработени с рамки от незапалими материали или материали за ограничаване на пожара;

3. вочички драперии, завеси и други окачени текстилни материали имат качества на устойчивост на разпространение на пламък в съответствие със стандартите, разработени от Организацията;

4. вочичката мека мебел има характеристики на устойчивост на запалване и разпространение на пламък в съответствие със стандартите, разработени от организацията;

5. вочички постелки и завивки отговарят на стандартите, разработени от Организацията; и

6. вочички покрития материали на палубата отговарят на стандартите, разработени от организацията.

7.4.3.4. Като минимум стандарт, следните повърхности следва да бъдат от материали с ниски характеристики на разпространение на пламък:

1. открити повърхности в коридорите и стълбищните заграждения, както и на вертикалните прегради, облицовката на стените и тавана във всички жилищни и сервизни помещения и пунктове за управление;
2. скрити или недостъпни помещения в жилищните помещения, сервизните помещения и пунктовете за управление.

7.4.3.5. Вочички топлоизолационни и акустични материали, които не отговарят на изискванията в 7.2.1 или 7.2.2, трябва да са изработени от незапалими материали.

7.4.3.6. Материалите, използвани в плавятелния съд, когато са изложени на пожар, не трябва да отделят дим или токсични газове в количества, които могат да бъдат опасни за хората, както е определено при изпитанията по стандарта, разработен от организацията.

7.4.3.7. Празните отделения, в които за осигуряване на плавятелност се използват огнеупорни материали с ниска плътност, следва да бъдат защитени от прилежащите пожаропасни зони чрез огнеупорни прегради, в съответствие с таблици 7.4-1 и 7.4-2. Също така, пространството и затварянията към него трябва да бъдат газонепропускливи, но трябва да се проветряват в атмосферата.

7.4.3.8. Отделения, където пушенето е разрешено, следва да се осигурят подходящи незапалими контейнери за пепел. В отделенията, в които пушенето не е разрешено, следва да бъдат поставени подходящи предупредителни табели.

7.4.3.9. Тръбите за отработени газове трябва да бъдат разположени 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 Разположение

7.4.4.1. Вътрешните стълбища, които обслужват повече от две палуби за настаняване, следва да бъдат затворени на всички нива с херметични прегради от незапалими материали или материали, ограничаващи огъня, а когато се обслужват само две палуби, тези механизми за затваряне следва да бъдат осигурени на най-малко едно ниво. Стълбищата могат да бъдат разположени на открито в публично помещение, при условие че се намират изцяло в него.

7.4.4.2. Асансьорните шахти са разположени така, че да предотвратят преминаването на дим и пламъци от една 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 пътни пожарозащитни прегради на не повече от 14 m една от друга.

1. Всяка задължителна стационарна система за откриване и извествяване за пожар с ръчни пожарозвестители следва да може да функционира 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 сигнализация за авария в пулта 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 и сигнализация за пожар, като единият е аварен източник. Захранването се осигурява от самостоятелни фидери, предвидени единствено за тази цел. Тези фидери се свързват към автоматичен превключвател, разположен в или непосредствено до пункта за управление на системата за откриване на пожар.
4. Детекторите и ръчните пожарозвестители се групират в секции. Активирането на всеки детектор или ръчен пожарозвестител предизвиква визуална и звукова противопожарна аварияна сигнализация в пулта за управление и в индикаторните елементи. Ако на сигналите не се обрне внимание в рамките на 2 минути, в жилищните и сервизните помещения на екипажа, в пунктовете за управление и в машинните отделения автоматично се включва звукова сигнализация. Не е необходимо тази алармена звукова система да е част от системата за откриване.
5. Контролният панел е разположен в работното отделение или в главния противопожарен пункт за управление.
6. Индикаторите обозначават като минимум сектора, в който се е задействал детектор или ръчен пожарозвестител. 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 панел е разположен в помещение, различно от работното отделение.
7. На или в непосредствена близост до всеки блок за индикация трябва да се показва ясна информация за пространствата в обхвата му и местоположението на секциите.
8. Когато системата за откриване на пожари не включва средства за дистанционно разпознаване на всеки отделен детектор, включено не се разрешава нито един сектор, който обхваща повече от една палуба в обществени помещения, жилищните помещения на екипажа, коридорите, сервизните помещения и пунктовете за управление, с изключение на сектора, който обхваща някоя затворено стъпелце. За да се избегне забавяне при идентифициране на източника на пожара, броят на затворените помещения, включени във всеки сектор, се ограничават 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 дистанционно разпознаване на отделни детектори, секторите могат да обхващат няколко палуби и да обслужват всякаква 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 помещениата 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 стъпелцино 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, сочещи възникване на пожар, при условие че те не са по-малко чувствителни от горепосочените топлина. Детекторите за пламък се използват единствено в допълнение на детекторите за дим и топлина.
12. Осигуряват се необходимите инструкции и резервни части за капитане 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, 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.

9. по време на операциите по зареждане с гориво на борда на плавателния съд или в близост до системата за зареждане с гориво не трябва да има пътници, като се поставят подходящи табели „Плушенето забранено“ и „Незащитен пламък забранен“. Горивните връзки кораб-брак трябва да бъдат от затворен тип и правилно заменени по време на операциите по зареждане с гориво;

10. разполагането на системи за откриване и гасене на пожари в пространствата, в които се намират отделни резервоари за гориво, е в съответствие с изискванията на 7.7.1 до 7.7.3; и

11. презареждането с гориво на плавателния съд се извършва в одобрени съюзения за презареждане с гориво, описани подробно в ръководството за експлоатация на маршрута, 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 с дебит, не по-малък 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 въглероден 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 трябва да могат да се затварят от външната страна на помещениата, които се вентилират. Освен това тези отвори към силно пожароопасни зони следва да могат да се затварят от постоянно обслужван пункт за управление.

7.6.2. Всички вентилатори следва да могат да бъдат спирани извън пространствата, които обслужват, и извън помещенията, в които са монтирани. Вентилаторите, обслужващи силно пожароопасни зони, 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 пространства.

7.6.3. Зоните с висок риск от пожар и помещениата, служещи като сборни пунктове, имат незапасими вентилационни системи и вентилационни тръби. Вентилационните тръби за силно пожароопасни зони не трябва да преминават през други пространства, и вентилационните тръби на други помещения не преминават през силно пожароопасни зони.

7.6.4. Когато, по необходимост, вентилационен канал преминава през огнеустойчива или димонепропусклива преграда, в непосредствена близост до нея следва да се инсталира обезопасен автоматичен затварящ се противопожарен клапан. Тръбопроводът между преградата и клапана трябва да е изработен от стомана или друг еквивалентен материал и да е изолиран по същия стандарт, който се изисква за пожароустойчива преграда.

7.6.5. Когато вентилационните системи преминават през палубите, мерките следва да бъдат такова, че ефективността на палубата да издържа на пожара да не се нарушава и следва да се вземат предпазни мерки за намаляване на вероятността от преминаване на дим и горещи газове от едно междупалубно пространство към друго през системата.

7.6.6. Всички регулатори, монтирани на огнеупорни или димонепропускливи прегради, трябва да могат, също така, да бъдат ръчно затваряни от всяка достъпна страна на преградата, в която са монтирани, и дистанционно затваряни от постоянно обслужвания пункт за управление.

## 7.7 Системи за откриване и гасене на пожари

7.7.1. Зоните с висок и умерен риск от пожар и другите затворени помещения, които не се обитават редовно, в рамките на обществени помещения и жилищни помещения на екипажа, като например туалети, стъпелцино заграждение, коридори и аварийни изходи, се оборудват с одобрена автоматична система за откриване на дим и пунктове за ръчни противопожарни кракове с цел посочване в пункта за управление мястото на възникване на пожар при нормални експлоатационни условия на инсталацията. В допълнение главната запал(и) на двигателния механизъм следва да има детектори, различни от дим, и да бъде наблюдавана чрез телевизионни камери, наблюдавани от работното отделение. Ръчните пожарозвестители следва да бъдат инсталирани във всички жилищни помещения, сервизни помещения и, когато е необходимо, пунктове за управление. На всеки изход от тези помещения и от зоните с голяма опасност от пожар следва да се разполага по един ръчен пожарозвестител.

7.7.2. Стационарните системи за откриване и извествяване за пожар следва да отговарят на следните изисквания.

7.7.2.1. Общи изисквания

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 7.7.2.1.11, са достатъчно чувствителни, за да определят наличието на пламък на фона на осветено помещение и системата за идентификация на фалшиви сигнали.

7.7.3. Една фиксирана система за откриване на пожар и пожароизвестяване за периодично безвахтени машинни помещения трябва да 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 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 звукова, където употребата им определено е предпоръчителна. Системата за откриване предизвиква звукови и визуални сигнализации, като и двете също се различават от същите сигнализации на всяка друга система, която не предизвиква за пожар, разположени на подходящи места, откъдето могат да бъдат чути и видени на широкосричан мостик и от отговорния инженер. Когато в работното отделение няма членове на екипажа, звукуът на оповестяване се чува на място, където има дежурен член на екипажа.

2. След монтажа системата трябва да се изпитва при различни режими на работа на двигателя и вентилацията.

7.7.4. Зоните с голяма опасност от пожар следва да бъдат защитени от одобрена стационарна пожарогасителна система, която може да се управлява от мястото за управление и която е подходяща за опасността от пожар, която може да съществува. Системата трябва да може да се управлява ръчно и дистанционно от пунктове за управление в постоянна вахта.

7.7.5. Във всички плавателни съдове, където се използва газ като пожарогасителен агент, количеството газ следва да бъде достатъчно, за да осигури две независими гасителни магистрали. Втората магистрала в помещението се активира само ръчно от място извън защитено помещение. Когато в помещението има монтирани втори стационарни средства за гасене, не трябва да се изисква втора магистрала.

7.7.6.1. Стационарните пожарогасителни системи следва да отговарят на следните изисквания:

1. Не се разрешава използването на пожарогасителен агент, който по мнението на администрацията, самостоятелно или при очаквани условия на употреба, ще повлияе неблагоприятно на озоновия слой на земята или ще образува токсични газове в количества, които застрашават хората.

2. Тръбите, необходими за пренос на пожарогасителен агент в защитените помещения, следва да бъдат снабдени с регулиращи клапани, мерквани така, че ясно да укават помещенията, към които водят тръбите. Върватните клапани трябва да се монтират в изпускателните тръби между цилиндричните и колеловите. Следва да се предвидят подходящи мерки за предотвратяване на случайното допускане на агента в което и да е пространство.

3. Тръбите за разпределение на пожарогасителния агент и разпръскващите дюзи следва да бъдат разположени така, че да се получат равномерно нанасяне на веществото.

4. Трябва да се осигурят средства за затваряне на всички отвори, които могат да пропускат въздух или да позволят да изтече газ от защитеното пространство.

5. Когато обемът на свободния въздух, съдържащ се в буферните съдове за въздух на дадено пространство, е такъв, че ако бъде освободен в такъв обем в случай на пожар, това би повлияло сериозно на ефективността на стационарната пожарогасителна система, Администрацията следва да изиска предоставянето на допълнително количество пожарогасителен агент.

6. Следва да се предвидят средства за автоматично подаване на звуков сигнал при изпускане на пожарогасителен агент във всяко помещение, в което персоналът обикновено работи или до което има достъп. Алармата трябва да работи определен период от време преди изпускането на гасещия агент.

7. Следствателно и контрол на всяка стационарна пожарогасителна система с газ следва да бъдат леснодостъпни и лесни за работа и да бъдат групирани заедно на възможно най-малко места, където няма вероятност да бъдат пресъснати от пожара в защитено помещение. На всяко място трябва да има ясни инструкции за работата на системата, като се има предвид безопасността на персонала.

8. Не се разрешава автоматично освобождаване на пожарогасителния агент.

42

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.

7.7.2.2. Изисквания за монтаж:

1. Ръчните пожароизвестители следва да бъдат инсталирани във всички жилищни помещения, сервизни помещения и пунктове за управление. На всеки изход трябва да има един ръчен пожароизвестител. Ръчните пожароизвестители следва да бъдат леснодостъпни в коридорите на всяка палуба, така че никой част от коридора да не е на повече от 20 m от тях.

2. Детекторите за дим трябва да се инсталират на всички стълбища, коридори и маршрути за евакуация в жилищните помещения. Следва да се обърне внимание на инсталирането на детектори за дим със специално предназначение в вентилационните тръби.

3. Когато за защитата на помещения, различни от посочените в 2, се изисква стационарна система за откриване и известяване за пожар, във всяко такова помещение следва да се инсталира най-малко един детектор, отговарящ на изискванията на точка 7.7.2.1.11.

4. Разположението на детекторите трябва да осигурява оптималната им работа. Местата в близост до треди и вентилационни канали или други места, където моделите на въздушния поток биха могли да намалят ефективността и местата, където има вероятност от удар или физическа повреда, следва да се избягват. По принцип детекторите, които са разположени отгоре, трябва да са на минимално разстояние 0.5 m от вертикалните прегради.

5. Максималното разстояние между детекторите трябва да бъде в съответствие с таблицата по-долу:

Тип на детектора	Максимална разляната площ на детектор	Максимално разстояние между центровете	Максимално разстояние от вертикалните прегради
Топлина	37 m <sup>2</sup>	9 m	4.5 m
Дим	74 m <sup>2</sup>	11 m	5.5 m

Администрацията може да изиска или да разреши други разстояния въз основа на данни от изпитвания, които показват характеристиките на детекторите.

6. Електрическата инсталация, която е част от системата, се разполага по начин, при който се избягват машинните отделения с висока пожароопасност и другите затворени помещения с висока висока пожароопасност, освен когато в тези помещения е необходимо да се осигуряват детектори за пожар и противопожарна връщайна сигнализация или да се осигурява връзка към подходящия енергиен източник.

7.7.2.3. Изисквания за проектиране:

1. Системата и оборудването са проектирани да издържат на съответните колебания в захраването, промените в температурата на околната среда, вибрации, влага, електрически удар, сблъсък и корозия, които са характерни за плавателните съдове.

2. Детекторите за дим, изисквани по параграф 7.7.2.2 трябва са сертифицирани да се задействат преди пълнотата на дима да превиши 12,5% замъгляване на метър, но не преди пълнотата на дима да превиши 2% замъгляване на метър. Детекторите за дим, които се инсталират в други помещения, се експлоатират в рамките на граници на чувствителност, определени от Администрацията, като се очича, че нечувствителността или свърхчувствителността 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 покачане детекторът за топлина работи в температурните граници, като се очича, че нечувствителността или свърхчувствителността на детекторите следва да се избягва.

1. Трябва да бъдат монтирани най-малко две самостоятелно задвижвани помпи. Всяка помпа следва да има най-малко две трети от капацитета на трюмната помпа, определен в точки 10.3.5 и 10.3.6, но не по-малко от 25 m<sup>3</sup>/h. Всяка противопожарна помпа трябва да може да доставя достатъчно количество и налягане вода, за да управлява едновременно хидрантите, както се изисква от 4.

2. Разположението на помпите трябва да бъде такова, че в случай на пожар в което и да е отделение всички противопожарни помпи да са работещи.

3. Използващите клапани за отпелене на противопожарния тръбопровод в машинното отделение, съдържащо главната противопожарна помпа или помпи, от останалата част на противопожарния тръбопровод, следва да бъдат монтирани на леснодостъпно и защитено място извън машинните отделения. Противопожарните тръбопроводни следи да бъдат разположени така, че когато изолвиращите клапани са затворени, всички хидранти на плавателния съд, с изключение на тези в машинното отделение, посочени по-горе, може да бъдат затворени с вода от противопожарна помпа, която не се намира в това машинно отделение, през тръби, които не влизат в него.

4. Хидрантите трябва да бъдат разположени така, че всяко място на плавателния съд да може да бъде достигнато от водните струи от два противопожарни шланга от два различни хидранта, като едната от струите е от един шпел маркър. Хидрантите за специална категория пространства трябва да бъдат разположени така, че всяко място в помещението да може да бъде достигнато от две водни струи от два различни хидранта, като всяка струя се доставя от един шпел маркър.

5. Всеки противопожарен шланг трябва да е от нетрайни материали и да има максимална дължина, одобрена от Администрацията. Противопожарните шлангове, заедно с всички необходими принадлежности и инструменти, следва да бъдат готови за употреба, на видно място, в близост до хидрантите. Всеки противопожарни шлангове във вътрешните помещения трябва да са свързани постоянно към хидрантите. За всеки хидрант се осигурява по един противопожарен шланг съгласно изискванията на 4.

6. Всеки противопожарен шланг следва да бъде снабден с навършиък от одобрен тип с двойно предзнаменование (т.е. тип спрей/струя), включващ кран за спирене.

## 7.8 Защита на пространствата от специална категория

### 7.8.1 Защита от конструкция

1. Границите на пространствата от специална категория следва да бъдат изолирани в съответствие с таблици 7.4-1 и 7.4-2. Ако е необходимо, стоящите палуби на помещениата от специална категория трябва да се изолират само от долната страна.

2. На шурманския мостик следва да бъдат осигурени индикатори, които да указват кога е затворена врата, водеща към или от помещениата специална категории.

### 7.8.2 Стационарни системи за гасене на пожари

Всички помещения от специална категория се оборудват с одобрена стационарна система за разгръскане 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 пълномощно 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 пожар

7.8.3.1. В помещениата специална категория следва да се поддържа непрекъснат противопожарен патрул, освен ако е осигурена стационарна система за детектори за пожар и противопожарна аварийна сигнализация, отговаряща на изискванията на 7.7.2, и система за телевизионно наблюдение. Стационарната система за откриване на пожар следва да може бързо да открие възникването на пожара. Разстоянието и местоположението на детекторите следва да се изпитват, като се вземат предвид ефектите на вентилацията и други значими фактори.

7.8.3.2. Ръчните пожарогасители следва да се осигуряват при необходимост в помещениата от специална категория, а в близост до всеки изход от тези помещения следва да се постави по един.

### 7.8.4 Пожарогасително оборудване

7.8.4.1. Във всяко помещение от специална категория трябва да са подготвени:

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

9. Когато е необходимо количество пожарогасителен агент за защита на повече от едно пространство, количеството наличен агент не трябва да е повече от най-голямото количество, необходимо за всяко едно така защитено пространство.

10. Контейнерите под налягане, необходими за съхраняване на пожарогасителния агент, следва да бъдат разположени извън защитените помещения в съответствие с точка 7.7.6.1.13.

11. Следва да се предвидят средства, чрез които екипажът да проверява безопасно количеството на агента в контейнерите.

12. Контейнерите за съхраняване на пожарогасителния агент и свързаните с него компоненти под налягане следва да бъдат проектирани така, стрямо практическите правилници за налягането, които отговарят на изискванията на Администрацията, като се вземат предвид текущото местоположение и максималните температури на околната среда, които се очакват при експлоатацията.

13. Когато пожарогасителното вещество се съхранява извън защитено помещение, то се съхранява в помещение, което е разположено на безопасно и леснодостъпно добре проверявано 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 трябва да се отварят навън, като вертикалните прегрести и палубите и други средства за затваряне на отворите в тях, които съставляват границите между тези помещения и прилежащите към тях затворени помещения, трябва да са газонепропускливи. Тези складови помещения трябва да се третират като пунктове за управление.

14. Резервните части за системата трябва да се съхраняват на борда или в базовото пристанище.

#### 7.7.6.2. Системи с въглероден диоксид

1. По отношение на товарните пространства, освен ако не е предвидено друго, наличното количество въглероден диоксид следва да бъде достатъчно, за да осигури минимален обем свободен газ, равен на 30 % от общия обем на най-голямото товарно пространство, което е така защитено в плавателния съд.

2. За машинните отделения количеството на преминация въглероден диоксид трябва да е достатъчно, за да осигури минимален обем свободен газ, равен на по-големия от следните обеми:

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 корпуса; или

2.2. 35% от общия обем на най-голямото защитено машинно отделение, включително корпуса,

при условие че горепосочените проценти могат да бъдат намалени съответно до 35% и 30% за товарни плавателни съдове с брутен тонаж, по-малък от 2000 бруто тона, при условие също така, че ако две или повече машинни отделения не са напълно отделени, те се считат за образувачи едно помещение.

3. За целите на настоящия параграф обемът на свободния въглероден диоксид се изчислява на 0.56 m<sup>3</sup>/kg.

4. За машинните отделения, стационарната тръбопроводна система трябва да бъде такава, че 85% от газа да може да се изпразни в помещението в рамките на 2 минути

5. За осъществяването 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 осъществяване на газ от неговите контейнери за съхранение. Вторият се използва за отваряне на клапана на тръбопровода, който отвежда газа в защитените помещения.

6. Двата органа за управление се разполагат в кутия, която е ясно обозначена за конкретното помещение, от която се осъществява газът. Ако кутията, съдържаща органите за управление, се заключва, ключът се пази в друга кутия със стъкло, което се чули, за да се вземе ключът, и е разположена на видно място непосредствено до кутията на органите за управление.

7.7.7. Пунктовете за управление, жилищните помещения и сервизните помещения следва да бъдат снабдени с преносими пожарогасители от подходящ вид. Трябва да се осигурят най-малко пет преносими пожарогасителя, разположени така, че да бъдат леснодостъпни за незабавна употреба. Освен това, най-малко един пожарогасител, подходящ за пожари в машинното отделение, трябва да бъде разположен вън, до всеки вход на машинно отделение.

7.7.8. Противопожарните помпи и съответното оборудване или алтернативните ефективни пожарогасителни системи следва да бъдат инсталирани, както следва:



7.9.2. Дубликат на плановете за борба с огъня или книжката, съдържаща такива планове, следва да се съхранява постоянно в ясно обозначено водонепропускливо заграждение извън рубката за подпомагане на противопожарния персонал на брега.

7.9.3. Отвори в пожароустойчивите прегради

7.9.3.1. С изключение на люковете между помещения, помещениата от специална категория, складовите и багажните помещения и между тези помещения и откритите палуби, всички отвори се оборудват с трайно прикрити механизми за затваряне, които са поне толкова устойчиви на пожари, колкото преградите, 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 заграждения трябва да отговарят на следните изисквания:

1. Вратите трябва да бъдат самозатварящи се и да могат да се затварят с противоположен на затварящото зъб на наклон до 3,5° и да имат приблизително еднакво време на затваряне, не по-голямо от 40 s и не по-малко от 10 s, когато плавателният съд е в изправено положение.

2. Управлението от разстояние плъзгачи се или електрически задвижвани врати следва да бъдат оборудвани със сигнални звънци, които звучат най-малко 5 s, но не повече от 10 s преди вратата да започне да се движи и да продължи да звучи, докато вратата бъде напълно затворена. Вратите, проектирани да се връщат в отворено положение при контакт с предмет при затварянето им, следва да се отварят достатъчно, за да се позволи преминаване на разстояние най-малко 0,75 m, но не повече от 1 m.

3. Вончии врати могат да се освобождават дистанционно от главен пункт за управление с постоянна вахта, едновременно или по групи, както и поотделно от място от двете страни на вратата. Следва да бъдат осигурени индикации при индикаторния панел в пункта за управление с постоянна вахта, които показват дали всяка от дистанционно контролираните врати е затворена. Механизъмът 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 рестартиране на системата. Забранява се инсталирането на задържащи скоби, които не могат да се освобождават от пункта за управление.

4. 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 локалните органи за управление.

5. Режете на двете криле врати, което е необходимо за пожароустойчивостта им, се активира автоматично от действието на вратите, когато системата ги освободи.

6. 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 сигналниците и с механизмите за дистанционно освобождаване съгласно 2 и 3.

7.9.3.4. Изискванията за цялост на противопожарните отделения на външните граници, разположени срещу откритите пространства на плавателния съд, не се прилагат за стълбни прегради, прозори 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.

## 7.10 Пожарникарски екипировки

7.10.1. На всички плавателни съдове, различни от пълническите 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 приблизително, на пълническите плавателни съдове от категория Б, за сумарната дължина на всички пълнически и сервисни помещения на палубата, в които 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 пълническите 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. Администрацията може да изиска допълнителни комплекти от лични предпазни средства и дихателни апарати, като се отчетат размера и типа на плавателния съд.

46

един резервен резервоар. Дюзата следва да може да произвежда ефективна пена, подходяща за потушаване на пожар от гориво при норма най-малко 1,5 m<sup>3</sup>/min. Плавателният съд разполага с най-малко два преносими пожарогасителя с пена за използване в такава 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 достъпните до това помещение има поне един преносим пожарогасител.

## 7.8.5 Вентилационна система

7.8.5.1. За помещенията от специална категория се осигурява ефективна електрическа вентилационна система, която може да осигурява най-малко 10 сменни на въздуха на час по време на плаване и 20 сменни на въздуха на час на земя по време на операции 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 могат ефективно да се затварят херметически, са отделни за всяко такова помещение. Системата следва да може да се управлява от място извън тези помещения.

7.8.5.2. Вентилацията не трябва да допуска насряване на въздуха и образуването на въздушни ями.

7.8.5.3. В работното отделение трябва да се осигуряват средства за сигнализиране на всяка загуба или намаляване на необходимия вентилационен капацитет.

7.8.5.4. Трябва да се осигуряват 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.

## 7.8.6 Шпигати, изломване на трюма и дренаж

7.8.6.1. С оглед на сериозната загуба на стабилност, която може да възникне поради натрупване на големи количества вода на палубата или палубите вследствие на работата на стационарната система за пряскане на вода под налягане, шпигатите следва да бъдат монтирани така, че да се гарантира бързото зауставяне на тази вода директно зад борда. Като алтернатива, трябва да се осигурят помпени и дренажни съоръжения в допълнение към изискванията на глава 10.

## 7.8.7 Предпазни мерки срещу възпламеняване на запалителни изпарения

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 въздухопласни пари, с изключение на платформите с размери на отворите, позволяващи пропускането на петролни газове надолу, оборудването, което може да представлява източник на възпламеняване на запалителни пари, и последващото, електрическото оборудване и обектите, се монтира на най-малко 450 mm над палубата или платформата. Електрическото оборудване, монтирано на повече от 450 mm над палубата или платформата, трябва да бъде покрито и обезопасено, за да се предотврати хвърчането на искри. Въпреки това, ако монтираното е електрическо оборудване и обектите на плавателния съд, такива електрически оборудване е необходимо за безопасната експлоатация на плавателния съд, такова електрическо оборудване и обектите могат да бъдат инсталирани, при условие че са от тип, одобрен за използване в условията на въздухопласна смес от петрол и въздух.

7.8.7.2. Електрическото оборудване и обектите, които са разположени в смутелна вентилационна тръба, са от тип, който е одобрен за използване в условията на въздухопласна смес от петрол и въздух, а изпускателният отвор от всяка смутелна тръба е разположен на безопасно място, като се вземат предвид и други възможни източници на възпламеняване.

## 7.9 Разни

7.9.1. За сведения на капитана и офицерите на плавателния съд има постоянно изложени планове за борба с пожари, които ясно показват следните позиции за всяка палуба: пунктите за управление, секторите на плавателния съд, които са отредени от пожароустойчиви отделения, заедно с подробности за противопожарната сигнализация, системите за откриване на пожари, пръскачите инсталации, стационарните и преносимите пожарогасителни 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 бргова връзка, ако има такава, и местоположението на всички средства за управление, посочени в 7.5.3, 7.6.2, 7.7.1 и 7.7.4. Текстът на тези планове е на официалния език на държавата на флага.

Ако използваният език или езиките не са английски или френски, се включва превод на един от тези езици.

45



## 7.12 Вентилация

Вентилаторите на всяка зона в жилищните помещения също следва да могат да бъдат независимо контролирани от пункт за управление с постоянна вахта

## 7.13 Стационарна пръскаща система

7.13.1. Обществените помещения и сержанските помещения, складовите помещения, различни от тези, в които има запалими течности, и подобни помещения се защитават с фиксирана пръскаща система, отговаряща на стандартите, разработени от Организацията. Ръчно задействаните пръскащи системи трябва да се разпределят на секции с подходящ размер, а клапаните за всеки сектор, стартовият механизъм на помпите за пръскащите и апаратите трябва да могат да се задействат от две помещения, разположени колкото е възможно по-отдалечено едно от друго, едното от колото е пункт за управление с постоянна вахта. При плавателни съдове от категория Б секция на системата не може да обслужва повече от една от зоните, посочени в 7.1.1.

7.13.2. Плаповете на системата трябва да бъдат показани във всяка работна станция. Трябва да се вземат подходящи мерки за отводняване, когато системата е активирана.

## Част В — Изисквания за товарните плавателни съдове

### 7.14 Пункт за управление

Пунктовете за управление, местата за съхранение на спасителното оборудване, маршрутите за евакуация и местата за качване в спасителните съдове се разполагат в близост до жилищните помещения на екипажа.

### 7.15 Товарни пространства

Товарните пространства, с изключение на откритите палубни пространства или хладилните трюмове, се оборудват с одобрена автоматична система за откриване на дим, отговаряща на изискванията на 7.7.2, която указва в инструкта за управление местоположението на огнището на пожара при всички нормални работни условия на инсталациите и е защитена с одобрена стационарна пожаросигнална система с бързо действие, отговаряща на изискванията на 7.7.6.1, която може да се задейства от пункта за управление.

## Глава 8 - Спасителни средства и приспособления

### 8.1 Общи положения и определения

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, трябва да отговарят на подробните спецификации, определени в глава III от Конвенцията 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-малко 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, оценени и изпитвания, които по същество са еквивалентни на настоящите препоръки.

48

7.10.2. Пожарникарските екипировки или комплектите с 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 разделени. В пътническите плавателни съдове следва да има най-малко две екипировки на пожарникарите и един комплект лично оборудване във всеки един пункт за управление.

7.10.3. Пожарникарската екипировка трябва да се състои от:

1. лично предпазни средства, което включва:
  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;
  2. бутуши и ръкавици от гума или друг материал, който не е проводник на електричество;
  3. твърда каска, осигуряваща ефективна защита срещу удар;
  4. електрически фенер (ръчен фенер) от одобрен тип, който може да работи в продължителност на поне 3 часа, и
  5. брадва.
2. Дихателен апарат от одобрен тип, който може да бъде или:
  1. димна каска или маска за дим, снабдени с подходяща въздушна помпа и дължина на въздушния маршук, достатъчни да се достигне от откритата палуба, без люкове или врати, до която и да е част от трюмовете или машинните отделения. Ако, за да се спазва настоящата точка, е необходим въздушен маршук с дължина над 36 м, се доставя или осигурява допълнително автономно дихателен апарат, определен от Администрацията, или
  2. автономен дихателен апарат със състен въздух, при който обемът на въздуха, съдържащ се в бутилките, е най-малко 1200 л, или друг автономен дихателен апарат, който може да функционира в продължение на поне 30 минути. На борда трябва да има няколко резервни зареждания, предназначени за използване с предоставените апарати.
3. За всеки дихателен апарат се осигурява огнеупорно спасително въже с достатъчна дължина и здравина, което се прикачва със закопчалка 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 за пътнически плавателни съдове

### 7.11 Разположение

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 м.
  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 пожара, простиращи се от палуба до палуба. Алтернативната безопасна зона може да бъде друга зона за пътници, в зависимост от допълнителния брой пътници, които може да бъдат настанени при аварийна ситуация.
  3. Алтернативната безопасна зона следва, доколкото е възможно, да бъде разположена в близост до зоната за пътници, която е предназначена да обслужва. Трябва да има най-малко два изхода от всяка пътническа зона, разположени възможно най-далеч един от друг, водещи до алтернативната безопасна зона. Следва да се осигурят маршрути за евакуация, за да се даде възможност на 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 съхраняване на спасителното оборудване, маршрутите за евакуация и местата за качване в спасителните съдове не следва, доколкото е възможно, да са разположени в близост до зони с голяма или умерена опасност от пожар.

47

15. „Спасителен съд“ е плавателен съд, способен да поддържа безопасността на хора в беда от момента на напускане на плавателния съд.
16. „Предпазно термично средство“ е чанта или костюм от водоустойчив материал с ниска топлопроводимост.

## 8.2 Коммуникации

8.2.1. Плавателните съдове трябва да са оборудвани 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 брутото 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 брутото тона, се пренася най-малко едно локализиращо устройство. Това локализиращо устройство съответства на стандарти за функциониране, които са поне толкова стриктни, колкото са тези, приети от Организацията. Локализиращите устройства 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 едно локализиращо устройство.

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. обща аварийна алармена система, отговаряща на изискванията на правило III/50 от Конвенцията, която да се използва за призоваване на пътниците и екипажа към сборните пунктове и за предприване на действията, включени в поимения списък на сборните пунктове. Системата следва да бъде допълнена от корабната високоговорителна уредба или други подходящи средства за комуникация. Системите трябва да могат да се управляват от работното отделение.

8.2.3. Сигнално оборудване

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 следва да бъдат оборудвани с не по-малко от 12 сигнални ракети, тип „парашут“, отговарящи на изискванията на правило III/35 от Конвенцията, съхранявани в или близо 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 самоактивиращ се светлина и самоактивиращ се димен сигнал. Разположението и обезопасяването на самоактивиращия 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 открита 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. Спасителни пояси, монтирани в близост до всеки нормален изход от плавателния съд, трябва да бъдат снабдени със спасителни въжета с дължина най-малко 30 м.

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. Следва да се предвиди спасителна жилетка, отговаряща на изискванията на правило III/32.1 или III/32.2 от Конвенцията, за всяко лице на борда на плавателния съд 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;

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.

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 одобрения прототип.

8.1.8. Процедураите, приети от Администрацията за одобрение, включват и условията, при които одобрението ще продължи да бъде валидно или ще бъде оттеглено.

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. „Съгуба за качване“ е съгуба, 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 дейностите на сборния пункт могат безопасно да се извършват там.
4. „Спускане чрез свободно изплаване“ 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 малко 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 човека, който го носи в студена вода.
7. „Надуваем уред“ е уред, чиято плаваемост зависи от неподвижни газови камери и който обикновено се държи нечудат до момента, в който е готов за употреба.
8. „Надувен уред“ е уред, чиято плаваемост зависи от неподвижни газови камери и който обикновено се поддържа надув 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 прехвърляне на голям брой лица от пункт за качване на борда чрез преминаване 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. „Изтегляне“ е безопасното спасяване на оцелелите лица.
14. „Светлоотражателен материал“ е материал, който отразява в противолопложна посока насочен към него светлинен лъч.

## 8.6 Съхраняване на спасителните съдове

8.6.1. Спасителните съдове се съхраняват отвън 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 водолазни 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 регулирани въжета за обезопасяване и/или притягане при изхода, 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 освобождаването 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 еднаква capacitet от двете страни на плавателния съд.

8.6.4. Процедурата за спускане на наддувани спасителни плотове, доколкото е възможно, започва с наддуване. Когато не е възможно да се осигури автоматично наддуване 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 степеня, 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 стръжните 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 вскоко 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 полването 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 правило III/38.6 от Конвенцията, така че, доколкото е възможно, спасителният плот да плава свободно и, ако е наддуваем, да се напълва автоматично при потъване на вискокодростния плавателен съд.

8.6.11. Дежурните лодки трябва да 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 другите пунктове за спускане.

2. всеки пътнически плавателен съд разполага със спасителни жилети за не по-малко от 5% от общия брой лица на борда. Тези спасителни жилети се съхраняват на видни места на палубата или в сборните пунктове;

3. следва да се осигурят достатъчно на брой спасителни жилети за хората на вахта и за използване в отдалечените зони на спасителните съдове и дежурните лодки; и

4. всички спасителни жилети следва да бъдат снабдени със светлинна сигнализация, която отговаря на изискванията на правило III/32.3 на Конвенцията.

8.3.6. Спасителните жилети се разполагат така, че да са леснодостъпни и местата им да са ясно обозначени.

8.3.7. Следва да се предвиди водолазен костюм с подходящ размер, отговарящ на изискванията на правило III/33 от конвенцията, за всяко лице, което е определено да е екипаж на спасителната лодка.

8.3.8. За всеки член на екипажа от списъка на екипажа, следва да се предвиди водолазен или предпазен костюм, при използване на задължения по SME за качване на пътници в спасителни съдове. Не е необходимо да се изискват такива водолазни или предпазни костюми, ако плавателният съд непрекъснато извършва плавания в топъл климат, където по мнението на Администрацията такива костюми са ненужни.

## 8.4 Списък със задълженията на екипажа, инструкции при аварийни ситуации и ръководства

8.4.1. За всяко лице на борда следва да се предоставят ясни инструкции, които да се следват в случай на извънредна ситуация.

8.4.2. Списъкът със задълженията, които отговарят на изискванията на правило III/53 от Конвенцията, следва да бъдат изложени на видно място в целия плавателен съд, включително в отделението за управление, машинното отделение и жилищните помещения на екипажа.

8.4.3. Илюстрациите и инструкциите на съответните езици следва да се публикуват на обществени места и да са изложени на видно място в сборните пунктове, в други пътнически помещения и близо до всяка седалка, за да информират пътниците за:

1. техния сборен пункт;
2. основните действия, които те трябва да предприемат при извънредни ситуации;
3. начинът на поставяне на спасителните жилети.

8.4.4. Всеми пътнически плавателен съд трябва да има сборни пунктове за пътници:

.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 помещение за отход следва да се осигури наръчник за обучение, отговарящ на изискванията на точка 18.2.3.

## 8.5 Инструкции за експлоатация

8.5.1. 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;
2. се забелязват лесно при условия на аварийно осветление;
3. използват символи в съответствие с препоръките на Организацията.

8.6.12. Дежурните лодки и спасителните съдове се обезпосават и закрепват към палубата така, че да издържат най-малко на натоварванията, които е вероятно да възникнат в резултат на определен хоризонтален сблъсък на плавателния им съд и вертикалното проектно натоварване на мястото на съхранение.

## 8.7 Съоръжения за спускане и прибиране на спасителните съдове и дежурните лодки

8.7.1. Пунктовете за качване следва да бъдат леснодостъпни от жилищните и работните места. Ако определените сборни пунктове са различни от пътниците места, сборните пунктове следва да бъдат леснодостъпни от пътниците места, а пунктовете за качване следва да бъдат леснодостъпни от сборните пунктове.

8.7.2. Маршрутите за евакуация, изходите и пунктовете за качване следва да отговарят на изискванията на точка 4.7.

8.7.3. Пътеките, стълбищата и изходите, които осигуряват достъп до сборните пунктове и пунктовете за качване, следва да бъдат подходящо осветени чрез осветление, осигурявано от основния и аварийен източник на електрическа енергия, съгласно изискванията на глава 12.

8.7.4. Когато не са монтирани спасителни съдове, спускани с подбалка, се осигуряват система за морска евакуация или екивалентни 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 екивалентните средства за евакуация трябва да бъдат проектирани така, че да позволяват на лицата да се качат на борда на спасителните съдове при всякакви експлоатационни условия, както и при всякакви условия на наводняване след повреда до степеня, 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 водоплинцията е не повече от 1,5 m. Администрацията може да одобри система, при която лицата се качват директно в спасителните плотове.

8.7.6. Приспособленията за качване в дежурните лодки са такива, че на борда на дежурните лодки да могат да се качат лица и те да се спускат директно от мястото за съхранение и да се прибират бързо, когато са напълно ономилетковани с екипаж и оборудване.

8.7.7. На всяка станция за качване от СМЕ трябва да се осигури безопасен нож.

## 8.8 Устройство за хвърляне на въже

8.8.1. Следва да бъде предвиден устройство за хвърляне на въже, който отговаря на изискванията на правило III/49 от Конвенцията.

## 8.9 Оперативна готовност, поддръжка и проверки

8.9.1.1. Общи положения

Предм плавателното средство до напусне пристанището и във всеки момент от плаването, всички спасителни средства следва да бъдат в работно състояние и готови за незабавна употреба.

8.9.1.2. 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.

8.9.1.3. Администрацията, която позволява удължаване на интервалите за предоставяне на спасителни плотове в съответствие с точка 8.9.1.2, следва да уведоми организацията в съответствие с правило I/5, буква б) от Конвенцията.

8.9.2. Поддръжка

8.9.3. Поддръжка на пусковите механизми

Крайщата на механизмите, използвани при спускане на вода, се обръщат през интервали от не повече от 30 месеца и се подновяват при необходимост поради влошаване състоянието на релсите или през интервали от не повече от пет години, в зависимост от това кое от двете събития настъпи по-рано.

8.9.4. Резервни части и ремонтно оборудване

Резервни части и ремонтно оборудване следва да се предоставят за животноославащи средства и техните компоненти, които са подложени на прекомерно износване или консумация и трябва да се подменят редовно.

8.9.5. Седмични инспекции.

Следните изпитвания и инспекции трябва да се извършват ежеседмично:

1. всички спасителни съдове, дежурни лодки и спускателни съоръжения трябва да се проверяват визуално, за да се гарантира, че са готови за употреба;
2. всички двигатели в дежурни лодки трябва да пороботят в режим "ход" напред и назад за не по-малко от 3 min, при условие че температурата на околната среда е над минималната температура, необходима за пускане на двигателя;
3. изпитва се системата за обща сигнализация в аварийни ситуации.

8.9.6. Месечни инспекции

Проверката на спасителните средства, включително оборудването на спасителните съдове, се извършва ежеседмично, като се използва контролният списък, изложен съгласно правило III/52.1 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 и надувни дежурни лодки

1. Всеки надуваем спасителен плот, надуваема спасителна жилетка и морска евакуационна система се обслужват:

1.1. през интервали, ненадвишаващи 12 месеца, но ако това е практически невъзможно, Администрацията може да удължи този срок с един месец;

1.2. на одобрен сервиз, който е компетентен да ти обслужва, поддържа поддържащи сервизи съоръжения и използва само добре обучен персонал.

8.9.7.2. В допълнение или във връзка с интервалите на обслужване на системите за морска евакуация, изисквани по-горе, всяка система за морска евакуация се използва от плавателния съд на ротационен принцип през интервали, съгласувани с Администрацията, под условията, че всяка система се използва най-малко веднъж на всеки шест години.

8.9.8. Всички ремонти и поддръжка на надувни дежурни лодки трябва да се извършват в съответствие с инструкциите на производителя. Аварийни ремонти могат да се извършват на борда на плавателния съд, но постоянните ремонти трябва да се извършват в одобрен сервиз.

8.9.9. Периодично обслужване на хидростатични разединители. Хидростатичните разединители се обслужват:

1. през интервали, ненадвишаващи 12 месеца, но ако това е практически невъзможно, Администрацията може да удължи този срок с един месец;

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;

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 счита 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 наддувани двустранни спасителни плотове, отговарящи на изискванията на приложение 10 за плавателните съдове от категория А като алтернатива на спасителните плотове, отговарящи на правила III/39 или III/40 от Конвенцията.

## Глава 9 — Машини

### Част А- Общи положения

#### 9.1 Общи положения

9.1.1. Машините, съответните тръбопроводни системи и принадлежности, свързани с главните машини и спомогателните захранващи блокове са с такъв дизайн и конструкция, които са подходящи за предназначаването им, и се инсталират и предпазват по начин, при който се намалява до минимум всякава опасност за лицата на борда, като се вземат предвид и движещите се части, горещите повърхности и всякакви други опасности. При посектирането 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. Вончки повърхности с температури над 220 °С, върху които може да попаднат 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.

9.1.4. Следва да се предвидят средства, чрез които нормалната работа на задвижващия механизъм може да бъде поддържана или възстановена, дори ако един от основните спомогателни механизми откаже. Необходимо е да се обрне 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 буферен съд за целите на задействане или управление; и
6. хидравличните, пневматичните или електрическите средства за управление на главния задвижващ механизъм, включително вилката 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.

2. в сервиз, който е компетентен да ги обслужва, поддържа, поддържа подходящи сервизни съоръжения и използва само подходящо обучен персонал.

#### 8.9.10. Периодично обслужване на спасителни съоръжения

Устройствата за спускане на вода:

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 обстойно изследване по време на годишните прегледи, изисквани по точка 1.5.1.3; и

3. след приключване на прегледа по 2 се подлагат на изпитване при динамично натоварване на спирачката на лебедката при максимална скорост на спускане. Приложенят товар трябва да бъде масата на спасителния съд или на дежурната лодка без лица на борда, с изключение на това, че на интервали, които не надвишават 3 години, изпитването следва да се провежда с изпитателен товар, равен на 1.1 пъти телото на спасителния съд или дежурната лодка и пълния му набор от хора и оборудване.

#### 8.9.11. Нововъведени спасителни средства или приспособления

Администрация, която одобрява нови и нововъведени наддувани спасителни салове съгласно точка 8.9.1.2, може да разреши удължаване на интервалите за обслужване при следните условия:

1. новите и нововъведени спасителни плотове следва да поддържат същия стандарт, както се изисква от процедурите за изпитване, през удължените сервизни интервали;

2. системата за спасителни плотове трябва да се проверява на борда от сертифициран персонал съгласно точка 8.7; и

3. обслужването на интервали, които не надвишават пет години, следва да се извършва в съответствие с препоръките на Организацията.\*

8.9.12. Администрация, която позволява удължаване на интервалите за предоставяне на спасителни плотове в съответствие с точка 8.9.1.1, следва да уведоми организацията в съответствие с правило I/5, буква б) от Конвенцията.

### 8.10 Спасителни съдове и дежурни лодки

8.10.1. Вончки плавателни съдове трябва да разполагат със:

1. спасителни съдове с достатъчен капацитет, в които да се настанят не по-малко от 100% от общия брой на лицата, които плавателният съд е лицензиран да превозва, при условие 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. в случай на спасителен съд, който е загубен или негоден за експлоатация, достатъчно спасителни съдове, които да поберат общия брой хора, които плавателният съд е сертифициран да превозва;

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 20 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. спасването на човек в беда може да бъде наблюдавано от шурманския мостик; и

5.3. плавателният съд е достатъчно маневрен, за да се приближи и спаси хора при най-неблагоприятните предвидени условия.



## 9.2 Двигател (общо 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. Главателните 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 обслужвано машинно отделение, включително автоматична система за откриване на пожари, система за алармена сигнализация към санитните, 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. Такова устройство трябва да могат да бъдат изпитвани.

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.

9.1.5. Трябва да са осигурени механизми за включване на машините 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. Предвидат 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 предначертаното 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. че проектирането, изграждането, изпитването, монтажа и предписаната поддръжка са поддържащи за използването им в морска среда; и

.2. че ще бъде постигнато еквивалентно ниво на безопасност.

9.1.10. Анализът на характера и последиците от неизправностите включва машинните системи и свързаните с тях органи за управление.

9.1.11. Проектирелите предоставят необходимата информация, за да се гарантира, че машините могат да бъдат инсталирани правилно във връзка с експлоатационните 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 ъъл включително 15° към всяка от страните при статични условия и 22,5° при динамични условия (сплатене) към всяка от страните и едновременно динамично наклоняване (надлъжно сплатене) със 7,5° към носа или къмлата. Администрацията може да разреши отклонение от тези ъгли, като се вземат предвид типът, размерът и работното състояние на плавателния съд.

9.1.13. Всички 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 достатъчен 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 свързването 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 котло 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.

налягане и горивните дози са защитени с изолирана с кожух тръбна система, която може да задържа горивото в случай на повреда в горивопроводите под високо налягане. Изолираната с кожух тръбна система включва устройства за събиране на течове, като се осигурява и сигнализиция, която се задейства при повреда в горивопровода.

9.4.3. Двигателите с диаметър на цилиндъра от 200 mm или картер с обем  $\geq 0.6 \text{ m}^3$  се осигуряват с противозвонени предпазни капани на картера от подходящ вид и с достатъчен обем за съсобждаване. Предпазните капани се оборудват с елементи, 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 наймалко се отчита необходимостта от поддържане на вмукуването 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. Подобен 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 пускани в режим заден ход или управлявани със състен въздух, работата на въздушния компресор, буферния съд и системата за подаване на въздух трябва да бъде такава, че да свежда до минимум риска от пожар или експлозия.

## 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 валовите, 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 основния движител.

9.5.3. Якостта и изработката на трансмисията трябва да бъдат такива, че вероятността от опасна повреда поради пренатоварване под действието на мисогратни натоварвания с променлива величина, очаквани по време на експлоатация, да е изключително малка, през целия й 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 точния работен проект. Горнионни 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 задействане на съединителя не трябва да причинява прекомерни натоварвания в трансмисията или задвижващите елементи. Непреднамерното задействане 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 пресяване на подаването на смазочна течност или загуба на налягането на смазочната течност може да повреди до опасни състояния, се вземат мерки тази неизправност да бъде посочена на работещия екипаж в подходящ срок, за да им се даде възможност, доколкото е възможно, да предприемат подходящи действия преди възникването на опасно 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.

9.2.4. Основните компоненти на двигателя трябва да имат достатъчна якост, за да издържат на термични и динамични условия на нормална работа. Двигателът не трябва да се поврежда от ограничена работа при скорост или при температура, 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 изтищото гориво и масло на безопасното място, за да се избягне опасност от пожар.

9.2.7. Вземат се мерки, за да се гарантира, че когато е практически възможно, неизправността на задвижващите 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 защитените отделения на двигателя са принудително вентилирани към атмосферата, преди двигателът да може да бъде стартиран.

9.2.9. Всички двигатели се инсталират така, че да се избягват 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 неперпектно 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 отлагане върху компресорите и турбините и, ако е необходимо, за предотвратяване на заледяването на въздухозаборника.

9.3.5. В случай на повреда на вал или слабо звено, случилният 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.

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 излъпя газова генератор и горивопроводите под високо налягане, за акустичното заграждение се осигурява система за откриване и гасене на пожари.

9.3.8. Заедно с анализа на характера и последствията от неизправностите се предоставят подробности за предпажните от произволителя 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 от главната силова уредба и основните спомагателни устройства

9.4.1. Всяка главна дизелова система за задвижване следва да има задволителни характеристики на торсионни и други вибрации, проверени посредством индивидуален и комбиниран анализ на торсионните и другите вибрации на системата и нейните компоненти от силовия агрегат до задвижващия механизъм.

10.1.2. Максимално допустимото работно натоварване във всяка част на системата с течна среда не трябва да е по-голямо от проектирото натоварване, като се вземе предвид допустимото натоварване върху материалите. Когато максимално допустимото работно натоварване на компонента на системата, като клапан или филтинг, е по-малко от изчисленото за тръбата или тръбопровода, натоварването в системата се ограничава до най-ниското от максимално допустимото работно натоварване на компонента. Всяка система, която може да бъде изложена на натоварвания, по-високи от максимално допустимото работно натоварване на системата, трябва да бъде защитена с подходящи предпазни устройства.

10.1.3. Танковете и тръбопроводите се изпитват под натоварване до натоварване, което осигурява резерв за безопасност, надвишаващо работното натоварване на елемента. При изпитването на цистерна или резервоар трябва да се отчита всяко възможно статично натоварване в състояние на преливане и динамичните сили, произтичащи от движението на плавателните съдове.

10.1.4. Материалите, използвани в тръбопроводните системи, трябва да са съвместими с пренасяната и избрана течност, като надлежно се отчита 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.

10.1.5. За целите на настоящата глава терминът „отправна равнина“ означава отправната равнина, описана в 2.2.1.3.

## 10.2 Уредба за течно гориво, смазочно масло и други запалими нефтени продукти

10.2.1. Разпоредбите на точка 7.1.2.2 следва да се прилагат за използването на местно като гориво.

10.2.2. Проводите на гориво, смазочно масло и други запалими масла се изолират или се предпазват по друг подходящ начин, за да се избегне, доколкото е възможно, разпръскване или теч на течно гориво върху горещи повърхности, във въздухопроводника на двигателя или други източници на възпламеняване. Броят на съединенията по тези тръбопроводни системи трябва да е сведен до минимум. Гъвкавите тръбопроводи, пренасящи запалими течности, следва да бъдат от одобрения тип.

10.2.3. Тръбите за гориво, смазочни масла и други запалими масла не трябва да преминават пред обществените помещения и жилищните помещения на екипажа.

Уредба 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, частите от системата за течно гориво, съдържащи нагорещо гориво под натоварване, превишаващо 0,18 Mpa<sup>abs</sup> не се конструират в загворени помещения, където не могат лесно да се забележат дефекти или течове. Таква 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. Виж изискванията за противпожарна безопасност в 7.5.

10.2.4.5. Тръбите за течно гориво трябва да бъдат снабдени с кранове или клапани в съответствие с 7.5.3.

10.2.4.6. Всеки таж за гориво, когато е необходимо, да е оборудван с „уловители“ или улеи, които да поемат горивото, което евентуално може да изтече.

10.2.4.7. Да са предвидени безопасни и ефективни средства за определяне на количеството течно гориво, съдържащо се в даден горивен таж.

10.2.4.7.1. Когато се използват сондажни тръби, те не трябва да завършват в пространствата, където може да възникне риск от запалване на разливане от сондажната тръба. По-специално, краищата им не следва да бъдат в обществени помещения, жилищни помещения или машинни помещения. Крайните устройства следва да бъдат снабдени с подходящи средства за запалване и приспособления за предотвратяване на разливане по време на зареждане с гориво.

3. Подемните устройства, по смисъла на настоящия раздел, са тези части от машините, които директно повишават натоварването на въздуха и го придвижват с основна цел осигуряване на подемна сила за превозно средство на въздушна възглавница.

9.6.2. Задвижаващите и подемните устройства трябва да бъдат с достатъчна якост и твърдост. Конструктивните данни, изчисленията и изпитванията, когато е необходимо, установяват способността на устройството да издържа на натоварванията, които могат да възникнат по време на изпълнението на операцията, 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 отчитат 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, обледеняване 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 натоварване, което би могло да се развие в резултат на запушване на тръбите, на постоините и шкивните натоварвания, на натоварванията, дължащи се на външни сили, и на използването на устройствата при маневриране и движение на заден ход, както и на осевото разположение на врътящите се части.

9.6.5. Вземат се подходящи мерки, за да се гарантира, че:

1. потлъщането на отломки или чужди тела е сведено до минимум;
2. вероятността от нарастване на персонала от трансмисионните или въртящите се части е сведена до минимум; и
3. когато е необходимо, проверката и отстраняването на отломките могат да се извършват безопасно по време на експлоатация

## Част Б — Изисквания за пътнически плавателни съдове

### 9.7 Независими механизми за задвижване на плавателни съдове от категория Б

Плавателните съдове от категория Б следва да бъдат оборудвани с най-малко два независими начина на задвижване, така че повреда на един двигател или на неговите поддържащи системи да не причинява повреда на другия двигател или системи, както и с допълнителни механизми за управление на двигателя в машинното отделение или в близост до него.

### 9.8 Средства 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 Происшествия в едно отделение на борда, плавателният съд да може да се върне в пристанище за убежище на собствен ход.

## Част В — Изисквания за товарните плавателни съдове

### 9.9 Основни машини и управление

Товарните плавателни съдове следва да могат да поддържат основните машини и управление в случай на пожар или други Происшествия в едно от отделенията на борда. Не е необходимо плавателният съд да може да се върне на място за убежище на собствен ход.

## Глава 10 - Спонагателни 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 функционален поток на течностите при предписаните дебити и натоварване, при всички условия на работа 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 течове или счупване на тръбите.

10.2.4.7.2. Други горивомерни уреди могат също да се използват вместо сондажни тръби. Те следва да отговарят на следните условия:

.1. При пътническите плавателни съдове тези механизми не проникват под горната част на резервоара и тяхната непроникваемост или препълняването на резервоарите не позволяват изпускането на гориво.

.2. Забранява се използването на цилиндрични стъклени манометри. При товарните плавателни съдове Администрацията може да разреши използването на манометри за горивомери с плоски стъкла и самозатварящи се клапани между манометрите и резервоарите за гориво. Такива други прибори следва да бъдат притети 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 свързването на 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 безопасно място и, при гориво с температура на възпламеняване, по-ниска от 43°C, заваряват с ограничителни 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 надринци трябва да са изработени от одобрени огнеупорни материали с подходяща здравина и конструкция им е одобрена от Администрацията.

. Разпоредби за смазочното масло

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 10.2.4.1 и от 10.2.4.4 до 10.2.4.8 с изключение на това че:

.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.

. Мерки 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, управлението и активирани системи и системите за стопление, 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.

. Мерки в машинните отделения

10.2.7. В допълнение към изискванията от 10.2.1 до 10.2.6, системите за течно гориво и смазочни масла трябва да отговарят на следните изисквания:

10.2.7.1. Когато ежедневно обслужваните резервоари за гориво се пълнят автоматично или чрез дистанционно управление, следва да се осигурят средства за предотвратяване на преливни разливи.

10.2.7.2. Друго оборудване, което автоматично обработва запалимите течности, като пречистватели на течно гориво, които, когато е възможно, следва да бъдат инсталирани в специално пространство, предназначено за пречистватели и техните нагреватели, следва да има механизми за предотвратяване на разливи при препълване.

10.2.7.3. Когато ежедневно обслужваните резервоари за течно гориво или углетелни резервоари са оборудвани с отоплителни уреди, следва да се осигури сигнализация за висока температура, ако температурата на възпламеняване на горивото може да бъде достигната поради повреда на термостатичния контрол.

### 10.3 Системи за изпомпване и дренаж на трюма

10.3.1. Следва да се предвидят мерки за отводняване на всяко непромокаемо отделение, различно от отделенията, предназначени за постоянно съхранение на течност. 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 такова, 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 странчен и надлъжен наклон, след като плавателният съд е претърпял повреда, посочена в 2.6.5 до 2.6.8. 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, данните. Всички разпределителни кутии и ръчно управлявани клапани, отнасящи се до изпомпващите системи в трюма, са леснодостъпни при нормални условия.

10.3.4. Електрическите самозасмукващи помпи за изпомпване на вода от трюма могат да се използват за други цели, като противопожарна защита или общо обслужване, 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 m<sup>3</sup>/s.

10.3.6. 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:

$$d = 25 + 1.68 \left( L \cdot (B + D) \right)^{0.5}$$

където:

d е вътрешният диаметър на трюмния тръбопровод (mm);

L е дължината на плавателния съд (m), както е определено в глава 1;

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 проектаната водолиния (m); и

D е профилната дълбочина на плавателния съд спрямо отравната равнина (m).

10.3.7. Вътрешните диаметри на смукателните сектори трябва да отговарят на изискванията на Администрацията, но не трябва да бъде по-малко от 25 mm. Смукателните разклонения трябва да бъдат снабдени с ефективни мрежести филтри.

10.3.8. За всяко машинно отделение, в което има движител, следва да се предвиди аварийна смукателна помпа в трюма. Тя трябва да води до най-голямата налична електрическа помпа, различна от трюмна помпа, задвижваща или маслена помпа.

10.3.9. Шпindelите на входните клапани за морска вода се простират над плочите на пода на машинното отделение.

10.3.10. Всички тръби за изсмукване от трюма трябва да са независими от други тръбопроводи до свързването им с помпите.

10.3.11. Помещенията, разположени над нивото на водата в най-тежките предвидени условия на повреда, могат да се източват директно зад борда чрез шпигати, снабдени с възвратни клапани.

10.3.12. Всяко необслужвано помещение, за което се изискват приспособления за изпомпване на вода от трюма, следва да бъде снабдено със система за подаване на алармен сигнал от трюма.

10.3.13. За плавателни съдове с отделни осушителни помпи общият капацитет Q на осушителните помпи за всеки корпус не трябва да бъде по-малък от 2.4 пъти от капацитета на помпата, определен в 10.3.5 и 10.3.6.

10.3.14. При трюмна осушителна уредба, където не е предвиден трюмен тръбопровод, с изключение на помещениата пред обществени 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 отделни помещения. Капацитетът на всяка потопяема помпа Q<sub>н</sub> не трябва да е по-малък от:



## Част Б — Изисквания за пътнически плавателни съдове

### 10.9 Системи за изпомпване и дренаж на трюма

10.9.1. При плавателните съдове от категория Б се монтират най-малко три, а при плавателните съдове от категория А - най-малко две осушителни помпи с електрическо захранване, свързани с трюмния тръбопровод, едната от които може да се задвижва от задвижващия механизъм. Като алтернатива, уредбата може да бъде в съответствие с изискванията на 10.3.14.

10.9.2. Мерките следва да са такива, че да има поне една електрическа осушителна помпа за използване при всички условия на наводняване, на които плавателното средство е необходимо да издържа, както следва:

1. една от необходимите трюмни помпи е аварийна помпа от потопяем тип, която има аварирен 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 неговредено отделение.

10.9.3. При многокорпусните плавателни съдове всеки корпус трябва да бъде снабден с най-малко две осушителни помпи.

10.9.4. Разпределителните ютии, 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, поведя в помпата или трюмата ѝ, която я свързва с основният трюмен тръбопровод, не следва да може да извади осушителната система извън строя. Когато в допълнение към основната осушителната система има аварийна такава, тя трябва да е независима от основната и да е инсталирана така, че помпите да са в състояние да работят 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 отравната равнина.

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 отравната равнина, следва да имат ясно маркировка Дали са отворени или затворени.

## Част В — Изисквания за товарните плавателни съдове

### 10.10 Системи за изпомпване на вода от трюма

10.10.1. Следва да бъдат осигурени най-малко две електрически помпи, свързани към основната осушителна система, едната от които може да се задвижва от задвижващия механизъм. Ако Администрацията се увери, че безопасността на плавателния съд не е нарушена, в определени отделения може да няма осушителни съоръжения. Като алтернатива, уредбата може да бъде в съответствие с изискванията на 10.3.14.

10.10.2. При многокорпусни плавателни съдове всеки корпус следва да бъде снабден с най-малко две електрически помпи, освен ако трюмната помпа в единия корпус е в състояние да изпомпва трюма в другия корпус. Най-малко една помпа във всеки корпус трябва да бъде с независимо захранване.

## Глава 11 - Системи за дистанционно управление, аларма безопасност

### 11.1 Определения

11.1.1. "Системи за дистанционно управление" включват цялото оборудване, необходимо за управление на устройствата от място за управление, където операторът не може да наблюдава пряко ефекта от действията си.

11.1.2. "Резервни системи за управление" включват цялото оборудване, необходимо за поддържане на контрола на основните функции, необходими за безопасната експлоатация на плавателния съд, когато основните системи за управление са отказали или повредени.

### 11.2 Общи положения

11.2.1. Отказът в системите за дистанционно или автоматично управление задейства звукова и визуална сигнализация и не възпрепятства нормалното ръчно управление.

68

. Q<sub>n</sub> = Q/(N-1) точнѝ с минимум 8 точнѝ където: N = броят поподемни помпи

. Q = общият капацитет, както е определен в 10.3.13.

10.3.15. Трябва да се монтират възвратни клапани в следните компоненти:

1. колектори на трюма;
2. връзките на смукателния тръбопровод на трюма, когато са монтирани директно към помпата или към главната смукателна тръба на трюма; и
3. директни тръби за изпомпване на вода от трюма и помпени връзки към основната тръба за изкуване от трюма.

### 10.4 Баластни системи

10.4.1. Баластът за вода не трябва по принцип да се пренася в резервоари, предназначени за течно гориво. При плавателни съдове, в които не е възможно да се избягне вкарването на вода в резервоарите за течно гориво, следва да се монтира оборудване за отделяне на омазнена вода или да се предвидят други алтернативни средства, като например източване в брегови съоръжения за изхвърляне на баласт от омазнена вода. Разпоредбите на настоящия параграф не засягат разпоредбите на действащата международна конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби.

10.4.2. Когато за целите на баластирнето се използва система за пренос на гориво, системата следва да бъде изолирана от всяка система за воден баласт и да отговаря на изискванията за горивни системи и на действащата международна конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби.

### 10.5 Охладителни системи

Предвидените охлаждателни системи трябва да са подхолодици 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 Въздухозаборни системи на двигателя

Мерките следва да осигуряват достатъчно въздух за двигателя и следва да осигуряват адекватна защита срещу повреда, различна от дължащите се на промиване на чужди тела.

### 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. Смазателните машинни отделения се вентилират по подходящ начин за 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 уредби

10.8.1. Всички изпускателни уредби на двигателя следва да осигуряват правилното функциониране на машината, така че да не застрашават безопасната експлоатация на плавателния съд.

10.8.2. Изпускателните уредби се разполагат така, че да свеждат до минимум постъпването на отработени газове в обслужваните помещения, климатичните инсталации и входящите устройства на двигателите. Изпускателните уредби не трябва да се отвеждат във забронирените на въздушната възглавница.

10.8.3. Трябва, през които отработените газове се изпускат през корпуса в близост до водолинията, следва да бъдат снабдени с клапи за изключване или други устройства, устойчиви на ерозии/корозия, върху корпуса или края на тръбата, и с нужните механизми за предотвратяване на наводняване на пространството или навлизане на вода в изпускателния колектор на двигателя.

10.8.4. Изпускателните уредби 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, когато е на котвена стоянка.

67

1. превишаване на граничната стойност на всеки параметър на плавателния съд, машина или система, различен от превишаване на скоростта на двигателя;

2. неизправност на нормалното захранване на задвижваните устройства за управление на посоката или диферента;

3. работа на автоматичните помпи на санитините;

4. отказ на компасната система;

5. ниско ниво на горивото в резервоара;

6. претрпване на резервоара за течно гориво;

7. газене на бордов, топови или кърмови навигационни светлини;

8. ниско ниво в 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 запалливи пари;

11. повреда в горивопровода на дизеловия двигател, както се изисква в 9.4.2.

11.4.1.3. Вълчки предупреждения по 11.4.1.1 и 11.4.1.2 се подават към вълчки пунктове, в които се изпълняват контролни функции.

11.4.2. Алармената система трябва да отговаря на съответните конструктивни и експлоатационни изисквания за съответните апарати.

11.4.3. Дюпелите е възможно, оборудването за наблюдение на пътните системи, товарите и машинните отделения за пожари и наводнение е част от интегриран пол-център, включващ контрол на наблюдението и акцирването за вълчки аварийни ситуации. За този пол-център може да е необходим инструментариум за обратна връзка, за да се поиска, 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 такава, че да изключват неволно задействане. Когато системата за изключване е задействана, в пълнота 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.

## Глава 12 - Електрически инсталации

### Част А- Общи положения

#### 12.1 Общи положения

12.1.1. Електрическите инсталации следва да бъдат такава, че:

1. всички електрически спомогателни мощности, необходими за поддържане на плавателния съд в нормални условия на експлоатация и обитаване, да бъдат осигурявани без прибегане до аварийна източник на електрическа енергия;
  2. електрическите мощности от съществено значение за безопасността да бъдат осигурени при различни аварийни ситуации; и
  3. безопасността на пътниците, екипажа и плавателния съд, по отношение на електричеството, да бъде гарантирана.
- АХПН трябва да включва електрическата система, като се отчита въздействието на електрическите некавалентни върху зарежданите 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.

70

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 управлението на задвижването или маневрирането се осъществява в пунктoвете в близост до, но извън работното отделение, прекарването на контрола се извършва само от пункта, който е поел управлението. Осигурява се двупосочна гласова комуникация между вълчки пунктове, от които могат да се изпълняват контролни функции, както и между всеки такъв пункт и позицията за наблюдение. Поведа в системата за управление или за прекарване на управлението 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 Б и товарни плавателни съдове системите за дистанционно управление на задвижващия механизъм и за управление на посоката на посоката се дублират 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 работното отделение.

## 11.3 Аварийни органи за управление

11.3.1. При всички плавателни съдове местото или местата в работното отделение, от които се извършва контрол върху маневрирането на плавателния съд и/или на главния двигател, се оборудват така че да са леснодостъпни за членовете на екипажа за този пункт, с устройства за управление, които в аварийна ситуация, осигуряват:

1. задействане на стационарни пожарогасителни системи;
2. затваряне на вентилационните отвори и спиране на вентилационните машини, обслужващи помещениата, включени в обхвата на стационарните пожарогасителни системи, ако не са включени в 1;
3. спиране на подаването на гориво към двигателите в главните и спомогателните машинни отделения;
4. изключване на вълчки източници на ел енергия от основната електрическа разпределителна система (работен орган за изпълнение 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 пунктoвете извън работното отделение, тези пунктoве трябва да имат пряка връзка с работното отделение, което трябва да бъде пункт за управление с постоянна вахта.

## 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. Сигнализацията трябва да продължава 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 трябва да се виждат от всички членове на екипажа в работното отделение, като сигнализират за следното:

1. задействане на система за откриване на пожари;
2. пълна загуба на нормалното електрическо захранване;
3. превишаване на оборотите на основните двигатели;
4. топлинно претоварване на трайно монтирана никел-нидмиева батерия.

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:

69

12.3.2. Аварийният източник на електрическа енергия, съответното преобразуващо оборудване, ако има такова, преходният източник на електрическа енергия, аварийното разпределително табло и разпределителното табло на аварийното осветление следва да се разполагат над водопониата в крайното състояние на повреда, както е посочено в Глава 2, които могат да се задействат при това състояние и 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, аварийния 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 помещениата, 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 храненето, 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 граничат с главните машинни отделения или помещениата, 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 хранене на вериги, които не са аварийни.

12.3.5. Разпределителните системи се разполагат така, че храняващите устройства от основните и аварийните източници да бъдат разделени вертикално и хоризонтално и колкото е възможно на по-голяма дистанция.

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 трябва да бъде:
  - 1.1. задвижен от подходящ първичен двигател с независимо подаване на гориво с точка на възпламеняване, която отговаря на изискванията на 7.1.2.2;
  - 1.2. стартиращ автоматично при повреда на електрическото хранене от основния източник на електрическа енергия и трябва да бъде автоматично свързан към аварийното разпределително табло. След това мощностите, посочени в 12.7.5 или 12.8.3, следва да бъдат прехвърлени мрежата на аварийния генератор. Системата за автоматичен пуск и характеристиката на пусковия двигател следва да бъдат такива, че да позволяват на аварийния генератор да пренася пълния си номинален товар възможно най-бързо и безопасно, но максимум 45 s; и
  - 1.3. да бъде снабден с аварийен преходен източник на 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 същевременно се поддържа 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 хранене най-малко за функциите, посочени в 12.7.5 или 12.8.3.

12.3.7. Аварийното разпределително табло е разположено възможно най-близко 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, оборудана 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.

12.1.2. Електрическата система се проектира и инсталира така, че вероятността плавателният съд да бъде изложен на риск от повреда в храненето да е изключително малка.

12.1.3. Когато загубата на важна функция би довела до сериозен риск за плавателния съд, функцията се защитава от най-малко две независими вериги, хранявани по такъв начин, че повреда в електрохраняващите 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 храненето 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. Следва да се осигури основен източник на електрическа енергия с достатъчен капацитет за доставка на всички мощности, посочени в точка 12.1.1. Основният източник на електрическа енергия трябва да се състои от най-малко два генераторни комплекта.

12.2.2. Капацитетът на тези генераторни агрегати следва да бъде такъв, че в случай на спирање или повреда на който от тях тези мощности да е възможно да се предоставят, необходими за осигуряване на нормални експлоатационни условия на задвижване и безопасност. Следва също така да се осигурят минимални условия за удобство, които включват най-малко нужните мощности за готвене, отопление, охлаждане в домашни условия, механична вентилация, битова и пилейна вода.

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 захранва едновременно с функциите по 12.1.3.1 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 храняваща 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 хранят от основния източник на електроенергия.

12.2.7. Основната електрическа осветителна система трябва да бъде изработена така, че пожар или друга повреда в помещениата, съдържащи аварийен източник на електрическа енергия, свързано преобразуващо оборудване, ако има такова, аварийното разпределително табло и разпределителното табло на аварийното осветление не трябва да водят до прекъсване на основната електрическа осветителна система, изисквана по 12.2.6.

12.2.8. Основното разпределително табло следва да бъде разположено по такъв начин спрямо една главна генерираща станция, че доколкото е възможно, целостта на нормалното електрозахранване да може да бъде засегната от пожар или друга повреда само в едно помещение. Кутията на главното разпределително табло, като тези, осигурявани в машинно контролно помещение, разположена в основните граници на помещението, не следва да се счита за преграда между електрическите табла и генераторите.

12.2.9. Основните шини обикновено се подразделят на най-малко две части, които трябва да бъдат свързани чрез прекъсвач или други одобрени средства. Доколкото е възможно, възможно е свързването на генераторни агрегати и всяко друго дублирано оборудване следва да бъде разделено по време на частите. Еквивалентни договорености могат да бъдат разрешени, за да бъде удовлетворена Администрацията.

## 12.3 Аварен източник на електрическа енергия

12.3.1. Трябва да се осигури самостоятелен аварийен източник на електрическа енергия.

12.5.3. Когато тези системи не зависят основно от непрекъснатото електрозахранване, но е инсталирана поне една алтернативна система, която не зависи от електрическото захранване, електрическата или контролните системи 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 стабилизация на плавателния съд.

## 12.6 Предпазни мерки срещу токов удар, пожар и други опасности от електрически произход

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 55 V прав ток или 55 V средна квадратна стойност на корен между проводниците; за получаването на това напрежение не могат да се използват автономни трансформатори; или
2. захранвани с напрежение, което не надвишава 250 V от обезопасени изолирани трансформатори, захранващи само едно консумиращо устройство; или
3. проваждени 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 проваждат 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. Открилите заземени части със заземяващо напрежение над това, определено от Администрацията, не се инсталират в предната част на тези разпределителни табла. При необходимост се използват непроводими пластмаси или решетки в предната и в задната част на разпределителното табло.

12.6.3. Когато за електрозахранване, отопление или осветление, се използва първична или вторична незаземена разпределителна система, тя се оборудва с устройство, контролиращо равнището на заземяващата изолация, което издава звукова или визуална сигнализация при недостатъчно ниски стойности на изолацията. При ограничени вторични разпределителни системи Администрацията може да приеме устройство за ръчна проверка на нивото на изолацията.

### 12.6.4 Кабели и проводници

12.6.4.1. Освен ако е разрешено друго от Администрацията в необичайни ситуации, всички метални обшивки и предпазни обвивки 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 преградки, 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 такова 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.

74

12.3.10. Аварийното разпределително табло се захранва по време на нормална работа от главно табло разпределително табло от захранващ междусистемен електропровод, който е защитен по подходящ начин срещу прегорване и късо съединение в главно 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 задвижаващ 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 повреди, разглеждани 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 батерията 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.

## 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. Всички аварийни генераторни агрегати 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 задвижава електрически, се захранва от аварийното разпределително табло;

3. всички тези пускови, зарядни и енергоакмулиращи устройства се разполагат в помещението на аварийния генератор. Тези устройства на трябва да се използват за други цели освен за работата на аварийния генераторен агрегат. Това не включва захранването на буферния съд за въздух на аварийния генератор от главната или спомогателната система за състен въздух през възвратния клапан, монтиран в помещението на аварийния генератор.

## 12.5 Кормилна уредба и стабилизация

12.5.1. Когато управленето и/или стабилизирването 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 превключвателни механизми трябва да отговарят на изискванията на 5.2.5. 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 да не по-малко от два пътни пълни ток на затваряне на защитения мотор или верига и се резултира, 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.

75



5. Електрическите съоръжения трябва да бъдат подходящо обезопасени. Вероятността от възникване на пожар или опасни последици, проистигащи от повреда на електрическото оборудване, следва да бъде сведена 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. Колкото е практически възможно да се осигурят електрически защитни устройства за някои кабели, захранвани от батерии, например в отделените за акумулаторни батерии и в плувателни вериги на двигатели, незащитените кабели следва да бъдат възможно най-къси и се вземат специални предпазни мерки за свеждане до минимум на риска от повреди, напр. използване на едножилни кабели с допълнителен ръкав върху изолацията на всяко жило, със закрити клеми.

8. За да се сведе до минимум рискът от пожар, повреди на конструкции, токов удар и радиосмущения, дължина се на удар от мълния или електростатичен разряд, всички метални части на плувателния съд следва да бъдат свързани, държачите е възможно предвид галваничната корозия между различни метали, за да образуват непрекъсната електрическа система, поддържаща заземляване на електрическото оборудване и за свързване на плувателния съд към водата, когато е на вода. Създаването на изолирани компоненти вътре в конструкцията обикновено не е необходимо, освен в резервоарите за гориво.

9. Всяка точка за зареждане с гориво под налягане следва да бъде снабдена със средства за свързване на оборудването за зареждане с гориво към плувателния съд.

10. Металните тръби, които могат да генерират електростатични разряди, поради потока на течности и да газове, следва да бъдат свързани така, че да са електрически непрекъснати по цялата си дължина и да бъдат подходящо заземени.

11. Първичните проводници, предвидени за разряди от мълнии, трябва да имат минимално напречно сечение от 50 mm<sup>2</sup> от мед или алуминий с екивалентен капацитет за пренасяне на пренапрежение.

12. Вторичните проводници, предвидени за изравняване на статични разряди, свързване на оборудване и т.н., но не и за отвеждане на мълнии, трябва да имат минимално напречно сечение от 5 mm<sup>2</sup> от мед или алуминий с екивалентен капацитет за пренос на ударен ток.

13. Електрическото съпротивление между свързани предмети и основната конструкция не трябва да надвишава 0,05 Ω, освен когато може да се докаже, че по-високото съпротивление няма да доведе до опасност. Травето на свързване трябва да има достатъчна площ на напречното сечение, за да пренася максималния ток, на който е вероятно да бъде подложено, без прекомерни спадове в напрежението.

## Част Б — Изисквания за пътнически плувателни съдове

### 12.7 Общи положения

12.7.1. За дублирани потребляващи устройства на основните функции се осигурява разделяне и дублиране на електрическото 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, стабилизирането, навигацията, осветлението и вентилацията, и да позволява стартирането на най-големия основен електродвигател при всякаво натоварване. Може да бъде разрешено автоматично изключване, зависещо от натоварването на комутаторите, които не са от съществено значение.

#### 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 електроразделение и управление, напълно независими една от друга и такива, че пожар или друг инцидент в някое от отделенията няма да повлияе на електроразделението 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 екивалентни на тези, изисквани от 12.3.6.1, от 12.7.2, 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;

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 разреши 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.

12.6.5.3. Когато защитното устройство е предпазител, той трябва да се постави от страната на товара на прекъсвача, обслужващ защитния кръг.

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 нагорещаване на заобикалящата материал.

12.6.7. Всички осветителни и електрически вериги, свързани в бунчево 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 нутруването на запалими смеси, включително в помещения, предназначени основно за акумулаторни батерии, в помещения за бок, в складове на ацетилен или подобни помещения, освен ако Администрацията счита, че такова оборудване е:

1. от съществено значение за оперативни цели;
2. от тип, който няма да запали съответната смесь;
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. Трябва да се спазват следните допълнителни изисквания от 1 до 7, както и изискванията от 8 до 13 при неметалните плувателни съдове.

1. Напрежението на електроразделението в плувателния съд могат да бъдат постоянни или променливи ток и не надвишава:

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 разделение на електрическата енергия се използва двупроводни, трипроводни или четирипроводни изолирани системи. Когато е приложимо, трябва да бъдат спазени и изискванията за 7.5.6.4 или 7.5.6.5.

3. Трябва да са осигурени ефективни средства, така че напрежението да може да бъде прекъснато от всяка верига и подверига, както и от всички апарати с цел предотвратяване на опасности.

4. Електрическото оборудване трябва да бъде проектирано така, че да се сведе до минимум възможността случайно да се докосват части под напрежение, въртящи се или движещи се части, както и нагрети повърхности, които могат да причинят изгаряния или пожар.



- .1. аварийно осветление за период от 12 часа:
- 1.1. в местата за складиране на спасителните средства;
  - 1.2. по всички маршрути за евакуация като коридори, стълбища, изходи от жилищните и сервизни помещения, пунктове за качване и др.;
  - 1.3. в отделенията за пътници;
  - 1.4. в машинните отделения и главните аварийни отделения, включително техните постове за управление;
  - 1.5. в местата за складиране на пожарникарски екипировки;
  - 1.6. в местата за складиране на пожарникарски екипировки; и
  - 1.7. при кормилния механизъм.
- .2. за период от 12 часа:
- 2.1. навигационните светлини и другите светлини, изисквани съгласно действащите международни правила за предотвратяване на сблъсък в морето;
  - 2.2. електрическото вътрешно комуникационно оборудване за издаване на команди на пътниците и екипажа по време на евакуация;
  - 2.3. системата за откриване на пожар и общата алармена система и ръчните пожарозвестители; и
  - 2.4. устройствата за дистанционно управление на пожарогасителните системи, ако са електрически;
- .3. за период от 4 часа при прекъснат режим на работа:
- 3.1. дневните сигнални лампи, ако нямат независимо захранване от акумулатора; и
  - 3.2. устройството на плавателния съд за предупредителен сигнал, ако е електрическо;
- .4. за период от 12 часа:
- 4.1. навигационното оборудване, изисквано съгласно глава 13. Колато това е неоснователно или неприложимо, Администрацията може да отмени това изискване за плавателни съдове с бруттен тонаж по-малък от 5000 тона;
  - 4.2. основните електрически инструменти и органи за управление на задвижващия механизъм, ако за такива устройства няма алтернативни източници на енергия;
  - 4.3. една от противопожарните помпи, изисквани съгласно 7.7.8.1;
  - 4.4. стринклерната помпа и дренчерната помпа, ако има такива;
  - 4.5. аварийната санитарна помпа и цялото оборудване, необходимо за работата на електрическите дистанционно управлявани санитарни ялани, както се изисква в глава 10; и
  - 4.6. радиосъоръженията на плавателния съд и другите товари, както е посочено в 14.12.2;
- .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;

- .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. За плавателни съдове от категория А аварийният източник на енергия следва да може да предоставя едновременно следните възможности:
- .1. аварийно осветление за период от 5 часа:
- 1.1. в местата за складиране на спасителните средства;
  - 1.2. по всички маршрути за евакуация като коридори, стълбища, изходи от жилищните и сервизни помещения, пунктове за качване и др.;
  - 1.3. в обществения пространств;
  - 1.4. в машинните отделения и главните аварийни отделения, включително техните постове за управление;
  - 1.5. в местата за складиране на пожарникарски екипировки; и
  - 1.6. в местата за складиране на пожарникарски екипировки; и
  - 1.7. при кормилния механизъм.
- .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. системата за откриване на пожар и общата алармена система и ръчните пожарозвестители; и
  - 2.4. устройствата за дистанционно управление на пожарогасителните системи, ако са електрически;
- .3. за период от 4 часа при прекъснат режим на работа:
- 3.1. дневните сигнални лампи, ако нямат независимо захранване от акумулатора; и
  - 3.2. устройството на плавателния съд за предупредителен сигнал, ако е електрическо;
- .4. за период от 5 часа:
- 4.1. радиосъоръженията на плавателния съд и другите товари, посочени в 14.12.2; 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 мин:
- 6.1. 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.
- 12.7.4. За плавателни съдове от категория Б наличната електрическа енергия трябва да е достатъчна за захранване на всички функции, които са от съществено значение за безопасността в аварийни ситуации, като се обърща 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 за да работят.

## Част В — Изисквания за товарните плавателни съдове

### 12.8 Общи положения

12.8.1. За дублирани консуматори на основните функции се осигурява разделяне и дублиране на електрическо захранване. По време на нормална работа тези консуматори могат да бъдат свързани към един 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, рулеводното управление, стабилизирател, навигационата, осветлителната и вентилационата, и да позволява стартирането на най-големия основен електродвигател при всякакво 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 разположени недублирани консуматори на основни функции, свързани с аварийното разпределително табло пряко или чрез разпределителни табла. Може да бъде разрешено автоматично изключване, зависещо от натоварването на консуматорите, които не са от съществено значение.

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 и с достатъчен капацитет, за да отговори на изискванията на 12.8.2.2 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, от 12.3.7 до 12.3.11 и 12.4, така че винаги да има на разположение източник на електрическа енергия за функциите изисквани в 12.8.2; и
3. генераторите, 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 ситуации, като се обрече 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. аварийно осветление за период от 12 часа:
    - 1.1. в местата за складване на спасителните средства;
    - 1.2. по всички маршрути за евакуация като коридори, стъбища, изходи от жилищните и сервисни помещения, пунктове за качване и др.;
    - 1.3. в обществените пространства, ако има такива;
  - 1.4. в машинните отделения и главните аварийни отделения, включително техните постове за управление;
  - 1.5. в пунктете за управление
  - 1.6. в местата за складване на пожарни маркери емпировки; и
  - 1.7. при кормилния механизъм;
2. за период от 12 часа:
    - 2.1. навигационните светлини и другите светлини, изисквани съгласно действащите международни правила за предотвратяване на сблъсък в морето;

80

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.

12.7.5. Преходен източник на Аварийна електрическа енергия

Преходният източник на аварийна електрическа енергия, изискван съгласно 12.3.6.1.3, 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 аварийния източник на електроенергия най-малко следните функции, ако те зависят от източник на електроенергия:

1. за период от 30 min. натоварването, посочено в 12.7.3.1, 2 и 3, или в 12.7.4.1, 2 и 3; и
2. по отношение на непромокаемите врати:

2.1. мощност за задвижване на водопроницаемите врати, но не непременно едновременно, освен ако е осигурен независим временен източник на акумулирана енергия. Енергийният източник следва да е с достатъчен капацитет, за да задвижва всяка врата най-малко три пъти, т.е. затваряне-отваряне-затваряне, при средноположен наклон от 15°; и

2.2. захранване на веригите за управление, индикация и сигнализация на водопроницаемите 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 поската 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. Целта аварийна система следва периодично да бъде подлагана на изпитване, включително на аварийните консуматори, изисквани съгласно 12.7.3 или 12.7.4 и 12.7.5, както и изпитване на автоматичните пускови уреди.

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 пространства специална категория:

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 налягане. 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.

При аварийното осветление всяки отказ на лампа следва веднага да стане забележим. Всяка инсталирана акумулаторна батерия се сменя периодично на базата на посочения експлоатационен живот в условията на работната среда, и

2. във всяка пътека за екипажа, във всяко помещение за отход и всяко работно пространство, което обикновено е заето, следва да се предвиди преносима лампа, работеща с акумулаторна батерия, освен ако не е осигурено допълнително аварийно осветление, както се изисква от 1.

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 са колкото е възможно по-раздалечени.

79

## 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 касае навигацията на плавателния съд, която е отделна от безопасното функциониране на плавателния съд. Следващите точки представяват минималните изисквания за нормална безопасна навигация, освен ако Администрацията не докаже, че еквивалентно ниво на безопасност се постига с други средства.

13.1.2. Оборудването и неговото инсталиране трябва да отговарят на изискванията на Администрацията.

13.1.3. Администрацията определя до каква степен разпоредбите на настоящата глава не се прилагат за плавателни съдове с брутен тонаж под 150 брутo тона.

### 13.2 Компаси

13.2.1. Плавателният съд трябва да бъде снабден с магнитен компас, който може да работи без електрическо захранване и който може да се използва за целите на управлението. Този компас се монтира на съответстващ наковуз, съдържащ 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 неговата 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 магнитния 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 регулиран инструмент по характеристиките скорост и движение и района на експлоатация на плавателния съд, осигуряващ относителна точност по курс, по-добра от тази на магнитния компас.

13.2.6. Пътническите плавателни съдове, сертифицирани за превоз на повече от 100 пътници и товарите 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 разстоянието

13.3.1. Плавателният съд следва да бъде снабден с устройство за измерване на скоростта и разстоянието, освен когато няма налично устройство, което да функционира надеждно при всички скорости, при които плавателният съд може да работи.

13.3.2. Устройствата за измерване на скоростта и разстоянието на плавателните съдове, снабдени със средство за автоматична радиолокационна промяна, следва да могат да измерват скоростта и разстоянието по водата.

### 13.4 Ехолот

13.4.1. Плавателните съдове, които не са тип „амфибия“, трябва да бъдат снабдени с ехолот, който да дава индикация за дълбочината с достатъчна точност, когато плавателните съдове са в режим на водокъзвестност.

### 13.5 Радарни инсталации

13.5.1. Плавателният съд трябва да бъде снабден с поне един радар, стабилизирани по азимут, работещ в X-обхватът (3 см).

13.5.2. Плавателните съдове с бруто тонаж 500 тона и повече или плавателни съдове, сертифицирани да превозват повече от 450 пътници, следва да бъдат оборудвани с най-малко две радарни станции. Втори радар може да бъде осигурен и в плавателни съдове с тонаж, по-малък от 500 тона бруто тонаж или сертифицирани да превозват 450 пътници или по-малко, когато го изискват условията на околната среда.

- 2.2. електрическото оборудване за вътрешна комуникация за съобщения по време на евакуация;
- 2.3. системата за откриване на пожар и общата алармена система и ръчните пожарозвезители; и
- 2.4. устройства за дистанционно управление на пожарогасителните системи, ако са електрически;
3. за период от 4 часа при прекъснат режим на работа:

- 3.1. дневните сигнални лампи, ако нямат независимо захранване от акумулатора, и
- 3.2. устройството на плавателния съд за предупредителен сигнал, ако е електрическо;
4. за период от 12 часа:

4.1. навигационното оборудване, изисквано съгласно 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 задвижващия механизъм, ако за такова устройство няма алтернативни източници на енергия;

4.3. една от противопожарните помпи, изисквани съгласно 7.7.8.1;

4.4. спринклерната помпа и дренчерната помпа, ако има такива;

4.5. аварийната сапунна помпа и цялото оборудване, необходимо за работата на електрическите дистанционно управлявани сапунни клапани както се изисква в глава 10; и

4.6. радиосъоръженията на плавателния съд и другите товари, както е посочено в 14.12.2;

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 консуматори, изисквани съгласно 12.8.2.2, както и изпитване на автоматичните пускови уреди.

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 максимума 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 с достатъчна мощност, като е разположена така, че захранва автоматично в ступича 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 min, натоварването, посочено в 12.8.2.2.1, 2 и 3; и
2. по отношение на непромокаемите 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 с достатъчен капацитет, за да задвижва всяка врата най-малко три пъти, т.е. затваряне-отваряне-затваряне, при съществуващ наклон от 15°; и
- 2.2. захранване на веригите за управление, индикация и сигнализация на водонепроницаемите врати в продължение на половин час.

13.5.3. Най-малко един радар следва да бъде оборудван с уреди за изчерпване, които да са най-малко толкова ефективни, колкото отразителния планшет.

13.5.4. Следва да се осигурят подходящи средства за комуникация между радарния наблюдател и прекия отговорник за плавателния съд.

13.5.5. Всяка радарна станция следва да бъде подходяща за предвидената скорост на плавателния съд, характеристиките на движението и често срещаните условия на околната среда.

13.5.6. Всяка радарна станция следва да бъде монтирана така, че да бъде възможно най-разтоварена от вибрации.

### 13.6 Електронни системи за позициониране

Когато зоната на експлоатация на високоскоростен плавателен съд е покрита от надеждна електронна система за определяне на местоположението, плавателният съд следва да бъде снабден със средства за определяне на местоположението му чрез използване на такава система.

### 13.7 Индикатор за скоростта на извършване на поворот и индикатор за ъгъла на руля

13.7.1. Трябва да се предостави индикатор за скоростта на извършване на поворот, освен ако Администрацията не определи друго. Трябва да се осигурят средства, които да предупреждават оператора, ако се достигне максимална скорост на завиване по време на джигуване.

13.7.2. Плавателният съд трябва да бъде снабден с индикатор, показващ ъгъла на руля. В плавателни съдове без рул индикаторът трябва да показва посоката на кормилната тяга.

### 13.8 Други навигационни средства

13.8.1. Информацията, предоставяна от навигационните системи, следва да бъде показана така, че вероятността от неправилно отчитане да бъде сведена до минимум и да може да дава показания с оптимална точност.

### 13.9 Обзорен прожектор

13.9.1. Плавателният съд трябва да бъде оборудван с поне един подходящ обзорен прожектор, който трябва да може да се контролира от работното място.

13.9.2. Една преносима сигнална лампа, която може да работи независимо от основното електрическо захранване на плавателния съд, следва да бъде осигурена и поддържаема готова за използване по всяко време в работното отделение.

### 13.10 Оборудване за нощно виждане

13.10.1. Когато експлоатационните условия налагат осигуряването на оборудване за подобряване на виждането през нощта, такова оборудване следва да бъде монтирано.

### 13.11 Индикатори за кормилната и силовата уредба

13.11.1. Кормилната уредба се проектира така, че плавателният съд да се завърта в посоката, зададена чрез шурвала, руля, джойстик или лоста за управление.

13.11.2. Плавателните съдове следва да бъдат снабдени с индикатори, показващи режима на работа на силовата уредба(и).

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 курс (автопилот)

13.12.1. Когато е възможно, плавателният съд следва да бъде оборудван с автопилот.

13.12.2. Съоръженията за сигнализация, предписани в точки 3.1 и 3.2 от Персоръката относно стандартите за работа на автопилотите, приета от Организацията с резолюция А.342(X), могат да бъдат пропуснати.

13.12.3. Следва да се осигури ръчно преминаване от автоматичен към режим на ръчно управление.

### 13.13 Устройства за записване на данни за движението на кораба (VDR)

13.13.1. За да се подпомогне разследването на прокисшествия, пътническите плавателни съдове следва да бъдат оборудвани с устройство за записване на данните от движението им(VDR), както следва:

1. ро-ро пътнически плавателни съдове, не по-късно от първия преглед след 1 януари 2003 г.; и

2. Пътнически плавателни съдове, различни от ро-ро пътнически плавателни съдове, не по-късно от 1 януари 2004 г.

13.13.2. Администрацията може да освободи пътнически плавателен съд, различен от ро-ро пътнически плавателен съд, от оборудване с VDR, когато е доказано, че взаимодействието на VDR със съществуващото оборудване на плавателния съд е небезопасно и непрактично.

13.13.3. Системата за записване на данните от движението (VDR), включително всички датчици, следва да бъде подложена на годишно изпитване на показателите. Изпитването следва да се проведе от одобрено съоръжение за изпитване или обслужване, за да се провери точността, продължителността и възстановяването на записаните данни. Освен това се провеждат изпитвания и проверки, за да се определи годността за експлоатация на всички защитни ограждения и устройства за откриване на местоположението. Копие от свидетелството за съответствие, издаден от съоръжението за изпитване, в които се посочват датата на съответствие и приложимите стандарти за ефективност, се съхранява на борда на плавателния съд.

### 13.14 Морски карти и публикации в областта на корабоплаването

13.14.1. 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 изчертаване и наблюдение на позициите по време на пътуването. Електронна карта и информационна система (ECDIS) може да бъде приета като отговор на изискванията за осигуреност с карти по настоящия параграф.

13.14.2. Всички плавателни съдове, включително съществуващите, следва да бъдат оборудвани с ECDIS не по-късно от 1 юли 2010 г.

13.14.3. Осигуряват се дублиращи системи, за да се отговори на функционалните изисквания на 13.14.1, ако тази функция се изпълнява частично или изцяло с електронни средства.

### 13.15 Система за автоматична идентификация (AIS)

13.15.1. Плавателният съд следва да бъде снабден със система за автоматична идентификация (AIS), както следва:

1. за пътнически плавателни съдове - не по-късно от 1 юли 2003 г.;

2. при товарни плавателни съдове с брутен тонаж равен или надвишаващ 3,000 тона, не по-късно от 1 юли 2006 г.; и

3. при товарни плавателни съдове с тонаж, по-малък от 3,000 бруто тона, не по-късно от 1 юли 2007 г.

13.15.2. AIS трябва да:

1. предоставя автоматично на подходящо оборудваните брегови станции, други плавателни съдове и въздухоплавателни средства информация, включително относно идентичността, вида, местоположението, курса, скоростта, плавателно състояние и друга информация, свързана с безопасността;

2. получава автоматично такава информация от плавателни съдове със сходно оборудване;

3. наблюдава и следи плавателни съдове; и

4. обменя данни с брегови съоръжения.

15.3.4. Когато Администрацията счете за необходимо, зоната на видимост от навигационната работна станция трябва да позволява на навигаторите от тази позиция да използват знаци за водене отзад на плавателния съд за наблюдение на Диряга.

15.3.5. Изгледът към морската повърхност от работната станция, когато навигаторите са в седнало 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. Зоната на видимост до докинг работната станция, ако е отделена от работната станция, следва да позволява на навигатора безопасно да маневрира плавателния съд до котвена стойка.

### 15.4 Работно отделение

15.4.1. Проектирането и разположението на работното отделение, включително местоположението и разположението на отделните работни станции, следва да гарантират изискваната зона на видимост за всяка функция.

15.4.2. Работното отделение на плавателния съд не следва да се използва за цели, различни от навигация, комуникации и други функции, които са от съществено значение за безопасната експлоатация на плавателния съд, неговите двигатели, пътници и товари.

15.4.3. Работното отделение следва да бъде осигурено с съвместена работна станция за командване, навигация, маневриране и комуникация и да е разположено така, че да може да побере лицата, необходими за безопасно плаване на плавателния съд.

15.4.4. Оборудването и средствата за навигация, маневриране, контрол, комуникация и други основни инструменти следва да бъдат разположени достатъчно близо един до друг, за да могат както дежурният офицер, така и всеки негов помощник да получават цялата необходима информация и да използват оборудването и управлението, както е необходимо, докато са в седнало положение. Ако е необходимо, оборудването и средствата, обслужващи тези функции, трябва да бъдат дублирани.

15.4.5. Ако в работното отделение е поставена отделна работна станция за наблюдение на работата на двигателя, местоположението и използването на тази работна станция не трябва да пречат на основните функции, които трябва да се изпълняват в работната станция.

15.4.6. Местоположението на радиоборудването не трябва да пречи на основните функции по плаване в работната станция.

15.4.7. Конструкцията и разположението на отделеното, от което екипажът експлоатира плавателния съд, и съответните положения на основните органи за управление следва да бъдат одоени спрямо броя на основния работен персонал. Когато се предлага минимален брой екипаж, конструкцията и разположението на основните и комуникационните органи за управление формират съвместен оперативен и аварийен контролен център, от който плавателният съд може да бъде управляван при всякакви работни и аварийни събития от екипажа, без да е необходимо член на екипажа да напуска отделеното.

15.4.8. Основните местоположения на основните органи за управление и седалките следва да бъдат такива, че всеки член на екипажа, с подходящо регулирана седалка и без да се нарушава съответствието с 15.2, да може:

- .1. да възпроизвежда без пречки движението в пътна и неоприличена степен на всички органи 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 станция, 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 плаването 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. Интерираната 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 ефикасно.

86

13.15.3. Изискванията на 13.15.2 не се прилагат, когато международните споразумения, правила или стандарти предвиждат защита на плавателната информация.

13.15.4. Системата за автоматична идентификация трябва да се експлоатира, като се вземат предвид насочите, приети от Организацията.

### 13.16 Работни стандарти

13.16.1. Целото оборудване, за което са прилагани настоящата глава, трябва да бъде от тип, одобрен от Администрацията. Съгласно 13.16.2, такова оборудване трябва да отговаря на работни стандарти, които не са по-ниски от тези, приети от Организацията.

13.16.2. Оборудване, монтирано преди приемането на работните стандарти от организацията, може да бъде освободено от пълно съответствие с работните стандарти, като се вземат предвид критериите, които Организацията може да приеме във връзка с тях.

## Глава 14 — Радиокомуникация

. Плавателните съдове следва да бъдат снабдени с радиокомуникационни съоръжения, както е посочено в глава 14 от Кодекс HSC 2000 г. (Резолюция MSC.97(73)), с измененията и до и включително Резолюция MSC.222(82), които са монтирани и експлоатирани в съответствие с разпоредбите на посочената глава.

## Глава 15 - Разположение на работното отделение

### 15.1 Определения

15.1.1. "Работна зона" е работното помещение и онези части на плавателния съд от двете страни и в близост до работното помещение, които се просират към борда на плавателния съд.

15.1.2. "Работна станция" е позиция, в която се изпълняват една или няколко задачи, съставляващи определена дейност.

15.1.3. "Докинг работна станция" е място, оборудвано с необходимите средства за скачване 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 плавателния съд, са такива, че да позволяват на членовете на екипажа да изпълняват задълженията си правилно, без необходимостта от помощта на другите членове на екипажа, и да свеждат до минимум вероятността от нараняване на членовете на екипажа както при нормални, така и при аварийни условия.

### 15.3 Зона на видимост от работното помещение

15.3.1. Работната станция се разполага над всички други надстройки, така че екипажът да може да има обзор на целия хоризонт, от навигационната работна станция. Когато е практически невъзможно да се изпълнят изискванията на настоящия параграф от една навигационна работна станция, работната станция се проектира така, че да се получи цялостен обзор на хоризонта, като се използват две навигационни работни станции или по 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 работната станция. Ако окачващите елементи между прозорците трябва да бъдат покрити, това не трябва да бъде допълнително препятствие върху рулевата 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 трябва да надвишава 5°. Секторът на видимост между два сектора без видимост не трябва да бъде по-малък от 10°.

85



## 15.7 Прозорци

15.7.1. Рамковите разделители между прозорците, разположени отпред, отстрани и на вратите, трябва да са сведени до минимум. Не трябва да се инсталират разделители непосредствено пред работните станции.

15.7.2. Администраторите трябва да са уверени, 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 зоната на свободна видимост, да попречи сериозно на способността на екипажа да продължи работата и да постави плавателния съд в поук.

15.7.3. Осигуряват се механизми, така че видимостта напред от оперативните станции да не се влияе неблагоприятно от слънчево заслепяване. На прозорците не трябва да се монтират нито поляризирани, нито оцветени стъкла.

15.7.4. Прозорците на работното помещение трябва да бъдат под въгл., за да се намали нежеланото отражение.

15.7.5. Прозорците трябва да са изработени от материал, който не се счули на парчета при удар.

## 15.8 Комуникационни съоръжения

15.8.1. Необходимите такива средства, следва да бъдат осигурени, за да се даде възможност на екипажа да комуникира помежду си и да има достъп един до друг, както и с други лица на борда на плавателния съд, както при нормални, така и при аварийни условия.

15.8.2. Трябва да бъдат осигурени средства за комуникация между работното помещение и помещениата, в които се намира главният двигател, включително всеки пункт за аварийно управление на руля, независимо дали двигателят се управлява дистанционно или от място.

15.8.3. Трябва да бъдат осигурени средства за оповестяване на всички зони, до които пътниците и екипажът имат достъп, чрез високочестотна уредба, от пунктовете за управление.

15.8.4. В работното помещение трябва да бъдат осигурени 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

Материалите на повърхността вътре в работното отделение трябва да имат подходящ цвят и покритие, за да се избегнат отраженията.

## 15.11 Мерки за безопасност

Работната зона не трябва да съдържа физически опасности за обслужващия персонал и трябва да има хенд-гава настилка в сухи и мокри условия, и подходящи перила. Вратите трябва да бъдат снабдени с устройства за предотвратяване на тяхното движение, независимо дали са отворени или затворени.

## Глава 16 - Системи за стабилизиране

### 16.1 Определения

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 движението на плавателния съд, напречно клатене, надлъжно клатене, рискаене 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 вълнението.

Основните елементи на системата за контрол на стабилизирането могат да включват следното:

88

15.4.12. Вземат се подходящи мерки, за да се предотврати разсейването на вниманието на екипажа от страна на пътниците.

## 15.5 Инструменти и картна маса

15.5.1. Инструментите, пътя 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 наличните съоръжения не са с по-ниски възможности от признатите стандарти.

15.5.2. Всички инструменти трябва да бъдат логически групирани според техните функции. 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 сядане и линия на виждане; 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, трябва да 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 отраженията и да се предотврати загряването 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 ползватели. Ако това не е възможно, инструментът или екранът трябва да се дублира.

15.5.8. Ако Администраторията счете 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. Трябва да има на разположение задължително ниво на осветление, което да позволи на работещия персонал да изпълнява по подходящ начин всички свои задачи както в морето, така и в пристанището, през деня и през нощта. Трябва да има само ограничено намаляване на осветяването на основни уреди и органи за управление при вероятни неадекватности 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 неогравяващи или матови повърхности.

15.6.3. Следва да е наличен задължителен степен на гъвкавост в рамките на системата за осветление, за да се даде възможност на работещия 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 адаптация към тъмнината, когато е възможно, в зони или върху елементи от оборудването, изискващи осветяване в работен режим, различен от този за работа на масата за картите.

15.6.5. В тъмните часове трябва да е възможно да се различат показваната информация и контролните устройства.

15.6.6. Виж допълнителните изисквания за осветление в 12.7 и 12.8.

87



## 17.11 Просвет на твърдата конструкция

. За плавателни съдове амфибия, когато се движат на възглавница, следва да се определи разстоянието между най-ниската точка на твърдата конструкция и най-високата 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, плаване и маневрите за приставане.

## Глава 18 - Експлоатационни изисквания

### Част А – ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

#### 18.1 Контрол върху работата на плавателните съдове

18.1.1. На борда трябва да се съхраняват свидетелството за безопасност на високоскоростни плавателни съдове, разрешителното за експлоатация на високоскоростни плавателни съдове или заверени техни копия, както и копия от ръководството за експлоатация на маршрута, ръководството за експлоатация на плавателни съдове и копия от точните от ръководството за техническо обслужване, които Администрацията може да изиска.

18.1.2. Плавателният съд не трябва умишлено да се експлоатира извън най-неблагоприятните предвидими условия и ограничения, посочени в разрешителното за експлоатация на високоскоростни плавателни съдове, в свидетелството 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 спазвани по удовлетворителен за нея начин:

1. пригодността на плавателния съд за предвидената работа, като се вземат предвид ограниченията по 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. определяне на лицето, отговорно за решенията за отмяна или забавяне на определено пътуване, напр. предвид наличната метеорологична информация;
6. достъпен 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 трябва да са дежурни в работното отделение, 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, длъжностите, на които са назначени, 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 уморага, включително подходящи периоди на почивка;
9. обучението на екипажа по 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;

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 определене на експлоатационните ограничения на плавателния съд трябва да се обърща особено внимание на следните аспекти при нормална експлоатация, при повреди и след появата на неизправности:

1. отклонение от курса;
2. завиване;
3. спиране при нормални и аварийни условия;
4. стабилност в режим гласаж около три оси и при издигане;
5. надлъжен наклон;
6. заораване; и
7. ограничения на подемната мощност;

17.5.4.2. Термините в 17.5.4.1.2, .6 и .7 се определят, както следва:

1. „Завъртане“ е скоростта на промяна на курса на плавателния съд при неговата нормална максимална експлоатационна скорост при определени ветрови и морски условия;
2. „Заораване“ е неволно движение, включващо продължително увеличаване на съпротивлението на превозно средство с въздушна възглавница при скорост, обикновено свързано с частично спадане на системата за възглавници;
3. „Ограничения на подемната мощност“ са тези ограничения, наложени на двигателите и компонентите, които осигуряват подемна сила.

## 17.6 Смяна на работната повърхност и режима

. 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 експлоатационните параметри на плавателния съд по време на прехода.

## 17.7 Неравности на повърхността

. Факторите, които ограничават способността на плавателния съд да се движи по наклонена повърхност и стъпала или прекъсвания, трябва да се определят, според случая, и да се предоставят на капитана.

## 17.8 Ускорение и забавяне

. Администрацията следва да се увери, че и най-малко вероятното ускорение или забавяне на плавателния съд поради повреда, процедура за аварийно спиране или друга вероятна причина не биха представлявали опасност за лицата на плавателния съд.

## 17.9 Скорости

. Максималните безопасни скорости трябва да се определят, като се вземат предвид ограничената от режимите на работа, силата и посоката на вятъра, както и последните 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

. Следва да се определи минималната дълбочина на водата и друга подобна информация, необходима за работата във всички режими.

- .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. допълнително оборудване, което може да се изиска поради специфичните характеристики на работата, например за работа през нощта;
- .15. механизмите за комуникация между плавателните съдове, брегвите радиостанции, радиостанциите в базовите пристанища, аварийните служби и други кораби, включително радиочестотите, които се използват, и вихтата, 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/тренировките по безопасност и аварийни ситуации;
- 16.3. часовете, отработени от екипажа;
- 16.4. броя на пътниците на борда;
- 16.5. спазване на законодателството, което се прилага за плавателното средство;
- 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;
- .18. наличието 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. осигуряване на достатъчни запаси 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 екипажите информацията относно органите за търсене и спасяване и местните администрации и организации, които могат да подпомогнат задачите, изпълнявани от екипажите, с наличното им оборудване.
- 18.1.4. Администрацията трябва да определи максимално допустимото разстояние от базово пристанище или място за убежище след оценка на разпоредбите, предвидени в 18.1.3.
- ## 18.2 Документация на плавателния съд
- . Администрацията 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 се състои 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:
- .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. допълнително оборудване, което може да се изиска поради специфичните характеристики на работата, например за работа през нощта;
- .15. механизмите за комуникация между плавателните съдове, брегвите радиостанции, радиостанциите в базовите пристанища, аварийните служби и други кораби, включително радиочестотите, които се използват, и вихтата, 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/тренировките по безопасност и аварийни ситуации;
- 16.3. часовете, отработени от екипажа;
- 16.4. броя на пътниците на борда;
- 16.5. спазване на законодателството, което се прилага за плавателното средство;
- 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;
- .18. наличието 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. осигуряване на достатъчни запаси 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 екипажите информацията относно органите за търсене и спасяване и местните администрации и организации, които могат да подпомогнат задачите, изпълнявани от екипажите, с наличното им оборудване.
- 18.1.4. Администрацията трябва да определи максимално допустимото разстояние от базово пристанище или място за убежище след оценка на разпоредбите, предвидени в 18.1.3.
- ## 18.2 Документация на плавателния съд
- . Администрацията 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 се състои 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. водещи данни за плавателния съд;
- .2. описание на плавателния 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;
- .6. описание и експлоатация на машинните системи;
- .7. описание и експлоатация на спомогателните системи;
- .8. описание и работа 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;
- .11. описание и експлоатация на оборудването за откриване и гасене на пожари;
- .12. чертежи, показващи структурната противопожарна система;
- .13. описание и експлоатация на радиоборудването 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, одобрени от Администрацията, 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 неговата машинна уредба;
- 17.2. процедури за евакуация;
- 17.3. най-неблагоприятните предвидими условия;
- 17.4. гранични стойности на всички параметри на двигателя, изисващи да бъдат спазвани 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 предвидими условия;

- .14. опасностите от излагане на атмосферните условия и необходимост от топло облекло;
- .15. най-ефективното използване на съоръженията на спасителните съдове;
- .16. методите за извличане, включително използването на спасителни хеликоптери съоръжения (сапани, кошници, носилки), спасителни постои-седали и брегови спасителни съоръжения и линомети;
- .17. всички други функции, съдържащи се в списъка със задълженията на екипажа и инструкциите за действия при аварийни ситуации;
- .18. инструкциите за аварийен ремонт на спасителните средства;
- .19. инструкциите за използването на противопожарни и пожарогасителни устройства и системи;
- .20. насоките за използване на пожарникарския екипировка при пожар, ако има такава;
- .21. използването на апарати и комуникации, свързани с противопожарната безопасност;
- .22. методите за изследване на повредите;
- .23. използването на устройства и системи за контрол на повредите, включително работата с водонепроницаеми врати и трюмни помпи; и
- .24. за пътнически плавателни съдове - контрола и комуникацията с пътниците при аварийна ситуация.

#### 18.2.4 Ръководство за поддръжка и обслужване

- Ръководството за техническа поддръжка и обслужване на плавателните съдове трябва да съдържа най-малко:
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;
  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 подвигане или сухо докуване на плавателния съд, включително всякакви ограничения на теллото или положението;
  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 сглобяване;
  10. график за обслужване, включен в ръководството за техническо обслужване или публикуван отделно, в които се описват рутинните операции по обслужване и поддръжка, необходими за поддържане на експлоатационната безопасност на плавателния съд и неговите машини и системи.

96

- .3. процедури за експлоатация на плавателния съд в рамките на ограниченията 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. определяне на броя, функциите и квалификацията 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, бреговите радиостанции, радиостанциите в базовите пристанища, аварийните служби и други кораби, включително радиочестотите, които се използват, и носенето на вахта.

#### 18.2.3 Ръководство за обучение

- Ръководството за обучение, което може да съдържа няколко тома, съдържа инструкции и информация, предоставени 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 предостави под формата на аудиовизуални средства вместо писменото ръководство. Когато е целесъобразно, съдържанието на ръководството за обучение може да е обяснено следното:
- .1. поставянето на спасителни жилетки и водолазни костюми, според случая;
  - .2. събирането на определените пунктове;
  - .3. канването, спускането и почистването на спасителните съдове и дежурните лодки;
  - .4. метода на спускане от вътрешността на спасителния съд;
  - .5. освобождаването от спускателните съоръжения;
  - .6. методите и използването на устройства за защита в зоните на спускане, когато е целесъобразно;
  - .7. осветлението в зоните на спускане;
  - .8. използването на цялото спасително оборудване;
  - .9. използването на цялото оборудване за откриване;
  - .10. с помощта на илюстрации, използването на радиоспасителни средства;
  - .11. използването на плаващи котви;
  - .12. използването на двигателя и принадлежностите;
  - .13. прибирането на спасителни съдове и дежурни лодки, включително съхраняването и обезопасяването им;

95



свидетелството трябва да се признава като доказателство за нужното обучение, опит и квалификация от Администрацията на държавата, в която плавателният съд ще оперира.

### 18.4. Екипаж на спасителните съдове и надзор

18.4.1. На борда следва да има достатъчен брой обучени лица за работа на смени и подпомагане на необучените лица.

18.4.2. Трябва да има достатъчен брой членове на екипажа, които може да бъдат палубни офицери или сертифицирани лица, на борда за управление на спасителните съдове, дежурните лодки и съоръженията за спускане, необходими за евакуирането на общия брой лица на борда.

18.4.3. Палубен офицер или сертифицирано лице трябва да отговаря за всеки използван спасителен съд. Независимо от това, Администрацията, като отчита естеството на пътуването, броя на лицата на борда и характеристиките на плавателния съд, може да разреши палубен офицер, лице, което е сертифицирано или лица, които са опитни в подготовката и работата на спасителните салове, да бъдат зачислявани като отговорници за всеки спасителен сал по единично или за група спасителни салове.

18.4.4. Лицето, което отговаря за спасителните съдове, следва да има списък на екипажа на спасителните съдове и да следи той да е запознат със задълженията си.

18.4.5. На всяка дежурна лодка и моторизиран спасителен съд трябва да има лице, което да може да управлява двигателя и да извършва работни настройки.

18.4.6. Капитанът следва да осигури равномерно разпределение на лицата, посочени в 18.4.1—18.4.3, между спасителните съдове на плавателния съд.

### 18.5 Инструкции за действия при аварийни ситуации и тренировки

18.5.1. При или преди заминаване, на пътниците се предоставят инструкции относно използването на спасителни жилетки и действията, 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 пълническите 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 аварията 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 кръстосано обучение на членовете на екипажа.

18.5.6. На всеки пътник и член на екипажа се предоставят инструкции на съответните ежици за аварийни ситуации, включително обща диграма на плавателния съд, показваща местоположението на всички изходи, маршрути за евакуация, определени сборни пунктове, аварийно оборудване, спасителни средства и приспособления, както и информацията на поставяне на спасителните жилетки. Те се поставят в близост до всяка седалка за пътници и екипажа.

#### 18.5.7. Записи

Датата, на която се провеждат събранията, 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 тренировка или учебна процедура за сбор, в дневника се вписват обстоятелствата и обхващат на проведената такава. Копие от тази информация се изпраща на ръководството на оператора.

18.5.8. Тренировки за евакуация

18.5.8.1. Сценариите на евакуационните тренировки се променят всяка седмица, така че да се симулират различни аварийни ситуации.

### 18.3 Обучение и квалификация

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 предадената дължност. 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 нужния период, на оперативно обучение за капитана и всеки член на екипажа, и ако е необходимо, периодите, през които се провежда необходимата преаквализация.

18.3.3. Администрацията трябва да издаде свидетелство за квалификация клас за тип на капитана и на всички офицери, назначени на дължност, след подходящ период на практическо/симулаторно обучение и след приключване на практичния изпит по съответните оперативни задачи на борда за съответния тип и модел плавателен съд, и следвания маршрут. Обучението за квалификация 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 правилните действия при такова авария;

3. характеристиките на плавателния съд по отношение на управлението му и ограничаващите експлоатационни фактори;

4. процедури за комуникация на мостика и навигационни процедури;

5. начална устойчивост и устойчивост при повредено състояние на плавателния съд и способност за оценяване при различните ситуации с 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 стъпай на пожар на борда;

9. местоположението и използването на устройства и системи за контрол на повредите, включително работа с водонепроницаеми врати и сушилнителни помпи;

10. системи за съхраняване и обезопасяване на товари и превозни 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.

18.3.4. Свидетелството за квалификация за конкретен тип и модел плавателен съд е валидно за обслужване на маршрута, който трябва да се следва, само ако е заверено от Администрацията след приключване на практичния изпит за този маршрут.

18.3.5. Свидетелството за квалификация за тип трябва да се заверява на всеки две години и Администрацията трябва да има определени процедури за заверя.

18.3.6. Всеки членове на екипажа трябва да получат инструкции и обучение, както е посочено в 18.3.3.6 до 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 тръзнала обучението, опита и квалификацията на капитана и на всеки член на екипажа. Валидно свидетелство за компетентност или валидно потвърждение в съответствие с разпоредбите на Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците (STCW), които са в сила за лицата, от които се изисква да притежават такава компетентност или

4. задействане на противопожарните врати и противопожарните врати и противопожарните врати;
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 справяне с аварията

18.5.10.1. Сценариите на тренировките за борба с аварията трябва да са различни всяка седмица, така че да се симулират аварийни условия при различни повреди.

18.5.10.2. Всяка тренировка за справяне с аварията включва:

1. призоваване на екипажа в пунктовете за справяне с аварията;
2. докладване на станциите и подготовката за задълженията, описани в СДАС;
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 справяне с аварията на плавателния съд и контрол на пътниците в случаи на авария.

## Част Б — Изисквания за пътнически плавателни съдове

### 18.6 Обучение за квалификация за тип

18.6.1. За всички членове на екипажа обучението за квалификация за тип следва да обхваща контрола и евакуацията на пътниците допълнително до 18.3.6.

18.6.2. Когато плавателният съд превозва товари, плавателният съд следва да отговаря на изискванията на част В от настоящата глава в допълнение към тази част.

### 18.7 Инструкции за действия при аварийни ситуации и тренировки

18.7.1. Инструкциите за аварийни ситуации, включително общата схема на плавателния съд, показваща местоположението на всички изходи, маршрутите за евакуация, аварийното оборудване, спасителното оборудване и средства и илустрации с поставянето на спасителните жилети, следва да бъдат на разположение на всеки пътник и да се поставят близо до всяка пътническа седалка.

18.7.2. Пътниците трябва да се запознаят с разпоредбите на инструкциите за аварийни ситуации при качване на борда.

## Част В — Изисквания за товарните плавателни съдове

### 18.8 Обучение за квалификация за тип

За всички членове на екипажа обучението за квалификация за тип следва да обхваща знанията за системите за съхранение на товари и превозни средства.

## 18.9 Инструкции за действия при аварийни ситуации и тренировки

На всеки 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 илустрации на поставянето на спасителните жилети.

100

18.5.8.2. Всяка тренировка за евакуация на плавателния съд трябва да включва:

1. призоваване на екипажа на сборните пунктове със сигнализацията, изисквана съгласно 8.2.2.2, и гарантиране, че той е уведомен за заповедта за напускане на плавателния съд, посочена в списъка за действия при аварийна ситуация (СДАС);

2. докладване на станциите и подготовката за задълженията, описани в СДАС;

3. проверка дали екипажът е с подходящо облекло;

4. проверка дали спасителните жилети са правилно поставени;

5. задействане на лодбалите, 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 дежурна лодка

1. Дяколкото 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, теж тренировките, 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. На всеки член на екипажа следва да бъдат дадени инструкции, които следва да включват, но не непременно да се ограничават до:

1. експлоатация и използване на наддуваемите спасителни плотове на плавателния съд;

2. проблеми, свързани с хипотермия, първа помощ при лечение на хипотермия и други подходящи процедури за първа помощ;

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 следва да включва наддуването и спускането на спасителни салове. 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. Такъв специален спасителен сал следва да бъде ясно маркиран.

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 различни отделения на плавателния съд.

18.5.9.2. Всяка противопожарна тренировка включва:

1. призоваване на екипажа в противопожарните станции;
2. докладване на станциите и подготовката за задълженията, описани в СДАС;
3. обличане на пожарникарски екипировки;

99

## Приложение 1 – Образец на свидетелство за безопасност на високоскоростни плавателни съдове

### 1.1.1 Образец на свидетелство за безопасност на високоскоростни плавателни съдове

СВИДЕТЕЛСТВО ЗА БЕЗОПАСНОСТ НА ВИСОКОСКОРОСТНИ ПЛАВАТЕЛНИ СЪДОВЕ	
Настоящото свидетелство се издава от Списък на оборудването	
(Официален печат) (Държава)	Издадено съгласно разпоредбите на
МЕЖДУНАРОДНИЯ КОДЕКС ЗА БЕЗОПАСНОСТ НА ВИСОКОСКОРОСТНИТЕ ПЛАВАТЕЛНИ СЪДОВЕ (Резолюция MSC.36(63))	
под контрола на правителството на	
.....	
(пълно наименование на държавата)	
от.....	
(пълно официално наименование на компетентното лице или организация, упълномощена от Администрацията)	
Данни за плавателния съд	
Наименование на плавателния съд .....	
Модела и номер на корпуса от производителя.....	
Относителен номер или букви.....	
ММО номер.....	
Пристижище на вписване.....	
Бруто тонаж.....	
Проектна водолиния, съответстваща на водоизместимост при маркировките за газене от... отпред/... отзад	
Пътнически плавателен съд категория А /пътнически категория Б/товарен плавателен съд	
Тип плавателен съд - кораб на въздушна възглавница /кораб с повърхностен ефект /хидроплан/ендокорпусен/многокорпусен/друг	
(посочете подробности.....)	
Дата, на която е бил заложен килът или на която плавателният съд е бил в подобен етап на преобразуване.....	
УДОСТОВЕРЯВА СЕ ЧЕ:	
1 Горелосенният плавателен съд е бил надлежно прегледан в съответствие с приложимите разпоредби на Международния кодекс за безопасност на високоскоростни плавателни съдове.	
2 Проверката показва, че конструкцията, оборудването, приспособленията, радиостанциите и материалите на плавателния съд и неговото състояние са задоволителни във всяко едно отношение и че плавателният съд отговаря на съответните разпоредби на Кодекса.	
3 Спасителни средства са предвидени за общо ..... лица и нито едно повече, както следва	
.....	
102	

## Глава 19 - Изисквания за проверка и техническа поддръжка

19.1 Администрацията следва да одобри организацията на оператора или всяка организация, на която той може да се обиди 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, допирките за търсене на специализирана помощ, ако е необходимо, воденето на документация, комуникацията и разпределението на отговорностите.

19.2 Плавателният съд и оборудването следва да бъдат поддържани в съответствие с изискванията на Администрацията, по-специално:

1. Рутинните превантивни инспекции и поддръжка следва да се извършват по одобрен от Администрацията график, който следва да отчита поне на първо място графика на производителя;
2. при изпълнение на задачите по поддръжката трябва да се обърне 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;
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;
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.

4 В съответствие с 1.11 от Кодекса са били издадени следните еквиваленти по отношение на плавателното средство:  
 параграф ..... екивалентно приспособление .....

Настоящото свидетелство е валидно до.....  
 Дата на извършване на прегледа, на който се основава свидетелството:.....  
 Издадено на .....  
 (Място на издаване на свидетелството)

(Дата на издаване) .....  
 (Подпис на надлежно упълномощеното длъжностно лице,  
 което издава свидетелството)

(Печат или щемпел на издаващия орган, според случая)

Заверка за периодични прегледи  
 С настоящото се удостоверява, че след преглед, изисков 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 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)

**Заверка за удължаване на срока на действие на свидетелството, 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 настоящето свидетелство, в съответствие с 1.8.8 от Кодекса, се приема за валидно до .....

Подпис: .....  
 (Подпис на надлежно упълномощеното длъжностно лице)

Място: .....  
 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 настоящето свидетелство, в съответствие с 1.8.9 от Кодекса, се приема за валидно до .....

Подпис: .....  
 (Подпис на надлежно упълномощеното длъжностно лице)

Място: .....  
 Дата:.....  
 (Печат или щемпел на органа, според случая)

**Заверка за удължаване на валидността на свидетелството до достигане на пристанището за преглед, когато се прилага 1.8.10 от Кодекса**  
 В съответствие с 1.8.10 от Кодекса, настоящето свидетелство приема за валидно до .....

Подпис: .....  
 (Подпис на надлежно упълномощеното длъжностно лице)

Минимален брой лица с необходимата квалификация за работа с тези радиосъоръжения	
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 могат да поемат
2.2	Брой на частично закрити спасителни лодки, отговарящи на изискванията на наредба SOLAS III/42
2.3	Брой на лицата, закритите спасителни лодки, отговарящи на изискванията на наредба SOLAS III/44
2.4	Друга спасителна лодка
2.4.1	Номер
2.4.2	Тип
3	Брой дежурни лодки
3.1	Брой лодки, които са включени в общия брой спасителни лодки, показан по-горе
4	Спасителни салове, отговарящи на правила III/38 до 40 на SOLAS, за които са предвидени нужните средства за спускане
4.1	Брой спасителни салове
4.2	Брой на лицата, които могат да поемат
5	Открити двустранни спасителни салове (приложение 10 към Кодекса)
5.1	Брой спасителни салове
5.2	Брой на лицата, които могат да поемат
6	Брой на системите за морска евакуация
6.1	Брой на лицата, които могат да обслужват
7	Брой спасителни пояси
8	Брой спасителни жилетки
8.1	Брой за възрастни
8.2	Брой детски
9	Водолазни костюми
9.1	Общ брой
9.2	Брой костюми, отговарящи на изискванията за спасителни жилетки
10	Брой предпазни костюми
10.1	Общ брой

Място: .....

Дата: .....

(Печат или шемпел на органа, според случая)

**Заверка за преместване на датата на годишнината, когато се прилага 1.8.12 от Кодекса**

Съгласно 1.8.13 от Кодекса датата на новата годишнина е .....

Подпис: .....

(Подпис на надлежно упълномощено длъжностно лице)

Място: .....

Дата: .....

(Печат или шемпел на органа, според случая)

Съгласно 1.8.13 от Кодекса датата на новата годишнина е .....

Подпис: .....

(Подпис на надлежно упълномощено длъжностно лице)

Място: .....

Дата: .....

(Печат или шемпел на органа)

**1.1.7 СПИСЪК НА ОБОРУДВАНЕТО ЗА СВИДЕТЕЛСТВО ЗА БЕЗОПАСНОСТ НА ВИСОКОСКОРОСТНИ ПЛАВАТЕЛНИ СЪДОВЕ**

Този списък трябва да е неизменна част от свидетелството за безопасност на високоскоростни плавателни съдове

**СПИСЪК НА ОБОРУДВАНЕТО ЗА СЪОТВЕТСТВИЕ С МЕЖДУНАРОДНИЯ КОДЕКС ЗА БЕЗОПАСНОСТ НА ВИСОКОСКОРОСТНИ ПЛАВАТЕЛНИ СЪДОВЕ**

1 Данни за плавателния съд .....

Наименование на плавателния съд .....

Модел и номер на корпуса от производителя .....

ММО номер .....

Категория: Пътнически плавателен съд от категория А/пътнически плавателен съд от категория Б/говарен плавателен съд

Тип плавателен съд : на въздушна възглавница, кораб с повърхностен ефект, хидрокрилен, еднокорпусен, многокорпусен, друг (посочете подробностите .....

Броя пътници, за които е издано свидетелството: .....





**Приложение 2 - Образец на Разрешително за експлоатация на високоскоростни плавателни съдове**

**2.1.1 Разрешително за експлоатация на високоскоростни плавателни съдове**  
 Разрешение за експлоатация на високоскоростни плавателни съдове  
 Издадено съгласно разпоредбите на  
 МЕЖДУНАРОДНИЯ КОДЕКС ЗА БЕЗОПАСНОСТ НА ВИСОКОСКОРОСТНИТЕ ПЛАВАТЕЛНИ СЪДОВЕ  
 (Резолюция MSC. .... (63))

1 Наименование на плавателния съд .....

2 Модел и номер на корпуса, от производителя .....

3 Отличителен номер или букви .....

4 ММО номер \* .....

5 Пристанище на регистрация .....

6 Категория на плавателния съд .....

7 Име на оператора .....

8 Зони или маршрути на работа .....

9 Базово пристанище .....

10 Максимално разстояние от мястото на убежище .....

11 Брой на: .....

    .1 Максимално разрешени пътници .....

    .2 Необходимия екипаж .....

12 Най-неблагоприятни предвидими условия .....

13 Други експлоатационни ограничения .....

\* В съответствие със схемата на ММО за идентификационните номера на корабите приета от Организацията с резолюция А 600(15).  
 \*\* Неужното се зачертава.

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 ..... при условие че Свидетелството за безопасност на високоскоростни плавателни съдове е валидно  
 Издадено на .....  
 (Място на издаване на Разрешителното)

.....Подпис .....

(Дата на издаване) (Подпис на упълномощено лице, което издава разрешителното)

(Печат или щемпел на издаващия орган, според случая)

2 Устройство за измерване на скоростта и разстоянието .....

3 Ехолот .....

4.1 Радар 9 GHz .....

4.2 Втори радар (3 GHz/9 GHz) .....

4.3 Автоматична радиолокационна покладка (ARPA) / Устройство за автоматично проследяване (ATA) .....

5 Приемник за глобална навигационна спътникова система/Наземна система/Други средства за определяне на местоположението, .....

6.1 Индикатор на скоростта на извършване на поворот .....

6.2 Индикатор на ъгъла на завъртане на руля/Индикатор за посоката на кормилната тяга .....

7.1 Морски карти/Система за изобразяване на електронни карти и информация (ECDIS) .....

7.2 Резервни средства за ECDIS .....

7.3 Плавателни публикации .....

7.4 Резервно копие за морски публикации .....

8 Обзорен прожектор .....

9 Дневна сигнална лампа .....

10 Оборудване за нощно виждане .....

11 Средства за показване режима на работа на задвижващите системи .....

12 Уредба за автоматично управление по курс (Автопилот) .....

13 Система за автоматична идентификация (AIS) .....

14 Система за разпознаване и проследяване на дълги разстояния .....

15 Устройство за записване на данни за движението на кораба (VDR) .....

С **НАСТОЯЩОТО СЕ УДОСТОВЕРЯВА**, че този списък е точен във всяко отношение .....

(Място на издаване на списъка)

.....

.....

(Дата на издаване) (Подпис на надлежно упълномощено длъжностно лице, което издава списъка)

.....

(Печат или щемпел на издаващия орган, според случая)

2.2.2. "Обосновано вероятно" е тази, която е малко вероятно да се случва често, но която може да възникне няколко пъти по време на целия експлоатационен живот на конкретен плавателен съд.

2.2.3. "Повтаряща се" е термин, обхващащ чести и разумно вероятни.

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 не вероятно" е това, което е толкова отдалечено, че не се счита за възможно да се случи.

## 2.3 Ефекти

2.3.1. "Ефект" е ситуация, възникваща в резултат на събитие.

2.3.2. "Незначителен ефект" е ефект, който може да възникне от повреда, случай или грешка, както е определено в 2.1.2, 2.1.3, 2.1.4, която може лесно да бъде компенсирана от вахтения екипаж. Тя 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 управлението; 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

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 плавателното средство и/или смърт.

## 2.4 Ниво на безопасност

"Ниво на безопасност" е числена стойност, характеризираща връзката между характеристиките на плавателния съд, представени като хоризонтално ускорение в единична амплитуда (g), и тежестта на ефектите от ускорението върху натоварването върху правостоящи и седящи хора.

## Приложение 3 — Приложение на концепцията за

### вероятностите

#### 1 Общи положения

1.1. При 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.

1.2. За високоскоростните плавателни съдове обаче често би било твърде оправдано включването на техническите спецификации в Кодекса. Следователно изискванията трябва да бъдат нагласни (когато този въпрос възниква) в смисъл на "...Администрацията трябва да приеме на бабата 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. временно 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 относителните приемливи вероятности за различни инциденти, т.е. за извършване на качествено процес на класиране. По-долу е представен речник, който има за цел да осигури съгласуваност между различните изчисления, когато е необходимо да се опише нивото на риск, което не трябва да бъде пренебрегвано.

#### 2 Термини, свързани с вероятности

Различните нежелани събития могат да имат различни категории на приемлива вероятност. Във връзка с това е удобно да се постигне съгласие относно стандартизираните изрази, които да се използват за предаване на относително приемливи вероятности за различни събития, т.е. за извършване на качествено процес на класиране.

#### 2.1 Събития

2.1.1. "Събитие" е състояние, което включва потенциално понижаване на нивото на безопасност.

2.1.2. "Повреда" е събитие, при което част или части от плавателния съд се повреждат, например авария.

Повредата включва:

- една повреда;
- комбинация от независими повреди в рамките на системата, като се вземат предвид;
- комбинация от независими повреди, включващи повече от една система, като се вземат предвид;
- всяка неоткрита неизправност, която вече е налице;
- тези последващи повреди, за които има основание да се смята, че ще са следствие от разглежданата повреда; и
- повреда по обща причина (повреда на повече от един компонент или система поради една и съща причина).

2.1.3. "Случай" е събитие, което има произход извън плавателния съд (напр. вълни).

2.1.4. "Трещка" е събитие, възникващо в резултат на неправилни действия от страна на екипажа на вахта или персонала по поддръжката.

#### 2.2 Вероятност за възникване

2.2.1. "Честа" е за вероятност за честа поява по време на експлоатационния живот на конкретен плавателен съд.

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 Числени стойности

Когато при оценяването на съответствието с изискванията се използват числови вероятности, подобни на посочените по-горе, могат да се използват следните приблизителни стойности като насоки за подпомагане на формирането на обща отправна точка. Посочените вероятности трябва да 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 вероятно	$10^{-7}$ до $10^{-9}$
Изключително невероятно	Въпреки че за това не е дадена приблизителна числова вероятност, използваните числа следва да бъдат значително по-малки от $10^{-9}$

Бележка: Различните събития могат да имат различни приемливи вероятности в зависимост от сериозността на последиците от тях (вж. таблица 2).

Таблица 1

Ефект	Критерии, които не трябва да бъдат превишавани	Тип товар	Стойност	Коментар
Ниво 1 Незначителен ефект	Максимално ускорение, измерено хоризонтално	0.20g 0.08 g и 0.20 g/s;	Възрастните хора могат да запазват равновесие държейки се	
Умерено намаляване на безопасността		0.15g и 0.20 g/s;	Средностатистическият човек запазва равновесие държейки се	
		0.15g и 0.20 g/s;	Седящ човек започва да се държи	
Ниво 2 Значителен Ефект	Максимално ускорение, измерено хоризонтално	0.35g и 2.0 g/s;	Максимално натоварване за средностатистически човек пазащ равновесие, държейки се	
Значително намаляване на безопасността		0.45 и 10 g/s;	Средностатистическият човек пада от седалката когато не носи предпазни колани	
Ниво 3 Опасен Ефект	Изчислено проектно състояние на събъсък	Вж. 4.3.3	Опасност от нараняване на пътниците, безопасна аварийна работа след събъсък	
Максимално намаляване на безопасността	Максимално проектно натоварване на конструкцията, въз основа на вертикалното ускорение в центъра на тежестта	Вж. 4.3.3	1.0 g; Намаляване безопасността на пътниците	
Ниво 4 Катастрофален ефект			Загуба на плавателни съдове или смъртни случаи	

113

Ниво на безопасност	1	1	1	2	3	4
Въздействие върху плавателните съдове и пътниците	Нормален	Смущения	Експлоатационни ограничения	Аварийни процедури; значително намаляване на безопасността; преговаряне на пътниците на безопасност; трудности за изпълнение на работата или условията да се справят с неблагоприятните условия; наранявания на пътници.	Значително намаляване на безопасност; преговаряне на пътниците; прекомерна работа или условията на околната среда; сериозни наранявания на пътници.	Смъртни случаи; обикновено със загуба на плавателния съд
F.A.R. Вероятност за справяне)	Вероятно	Вероятно	Вероятно	Невероятно	Невероятно	Изключително невероятно
JAR-25 Вероятност	Често	Често	Вероятно	Невероятно	Невероятно	Изключително невероятно
Категория на Ефекта	Незначителен	Незначителен	Незначителен	Малко вероятно	Изключително малко вероятно	Невероятно
1. Федералните авиационни разпоредби на САЩ	2. Европейски общи правила за летателна годност	ен	ен	ен	ен	Катастрофален

## Приложение 4 — Процедури за анализ на характера и последиците от неизправностите

### 1 Въведение

1.1. При традиционните плавателни съдове е 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.

1.2. С развитието на големи високоскоростни плавателни съдове, този необходим опит не бил е широко достъпен. Въпреки това, с вече широкото прилагане на подхода на вероятностите към оценките на безопасността в отряда като цяло се използва анализ на показателите за повреда, за да се подпомогне оценката на безопасността на експлоатацията 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 последиците от повредите и дава насоки за прилагането му чрез:

1. разясняване на основни принципи;
2. осигуряване на необходимите процедури стъпки за извършване на анализа;
3. определяне на подходящите термини, допускания, мерки и режими на повреда; и
4. предоставяне на примерни работни листове.

114

- .4. преждвременно задействане;
- .5. невъзможност за работа в предписаното време;
- .6. невъзможност за прекъсване на работата в предписаното време.

В зависимост от разглежданата система може 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 последиците 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 последиците 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 последиците от повредите, при условие че:

- .1. резервната система може да бъде въведена в експлоатация или да прееме работата на неизградената система в рамките на срока, определен от най-тежкия работен режим в 4.2, без плавателният съд да се поставя в опасност;
- .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 вземане на резервната система.

## 5 Анализ на характера и последиците от повредите в оборудването

Системите, които ще бъдат предмет на по-подробен анализ на характера и последиците от повредите на този етап, включват всички системи, които се преминали неуспешно анализа на характера и последиците 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 приспособени за плавателния съд, като например електрическите и хидравличните системи на плавателния съд.

## 6 Процедури

- . За анализа на характера и последиците от неизправностите се изпълняват следните стъпки:
  - .1. да се определи системата, която ще бъде анализирана;
  - .2. да се илюстрират взаимовръзките на функционалните елементи на системата чрез блокови схеми;
  - .3. да се определят всички възможни режими на повреда и причините за тях;
  - .4. да се оцени въздействието върху системата на всеки режим на повреда;
  - .5. да се определят методите за откриване на неизправности;
  - .6. да се определят коригиращите мерки за режими на повреда;
  - .7. да се направя оценка на вероятността от повреди с опасни или катастрофални ефекти, където е приложимо;
  - .8. да се документира анализът;
  - .9. да се разработи тестова програма; и

1.5. Анализът на характера и последиците 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 предпаляемата повреда се анализират и класифицират според тяхната тежест. Тези ефекти могат да включват вторични повреди (или множество повреди) на по-високо ниво. Сред всички режими на повреда, който може да има катастрофален ефект върху плавателния съд, се взимат мерки чрез пробване на резервни системи или оборудване, освен ако вероятността от такова повреда е изключително малка (вижте раздел 13). За режими на повреда, причиняващи опасни ефекти, могат да бъдат предприети коригиращи мерки. Изготвя се тестова програма, за да се потвърдят заключенията от анализа на характера и последиците от повредите.

1.6. Въпреки че анализът на характера и последиците от повредите се предлага като една от най-гъвкавите техники за анализ, се приемат, че съществуват и други методи, които могат да бъдат използвани и които при определени обстоятелства могат да предоставят също толкова всеобхватна представа за определените характеристики на повредите.

## 2 Цели

2.1. Основната цел на анализа на характера и последиците 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 пътници и околната среда.

2.2. Основните цели на анализа са:

- .1. да предостави на Административния резултатите от пробването на характеристиките на повреда на плавателния съд, за да подпомогне оценката на нивата на безопасност, предпоставени 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 предложението от тях проект.

## 3 Обхват на приложение

3.1. Анализът на характера и последиците от повредите се извършва за всеки високоскоростен плавателен съд преди пускането му в експлоатация по отношение на системите, изисковани 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 последиците от повредите на водещия плавателен съд е достатъчен, но всеки плавателен съд подлежи на заключителни изпитвания.

## 4 Анализ на характера и последиците от повредите в системите

4.1. Преди да се пристъпи към подробен анализ на характера и последиците 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 последиците от повредите.

4.2. При провеждане на анализ на характера и последиците 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 във води с натоварен трафик; и
- .3. маневриране по скорост.

4.3. Функционалната взаимозависимост на тези системи се описва в блокови диаграми, дървовидни диаграми на повредите или в описателен формат, за да се даде възможност за по-добро разбиране на ефектите от неизправностите. Доколкото е приложимо, всяка от анализиранияте системи се приема за неизправна в следните режими на повреда:

- .1. пълна загуба на функционалност;
- .2. бърза промяна до максимална или минимална изходна мощност;
- .3. неконтролирана или променлива изходна мощност.



.10. да се изготви доклад от анализа на характера и последствията от повредите.

## 7 Определяне на системата

. Първата стъпка при анализа 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

.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;
- .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 използват 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)“.

Таблица 1 Пример за набор от режими на повреда

1	Повреда в конструкцията (разкъсване)	18	Фалшиво задействане
2	Физическо свързване или запущане	19	Неуспешно спиране
3	Вибрации	20	Неуспешно стартиране
4	Неуспешно оставане на позиция	21	Неуспешно превключване
5	Неуспешно отваряне	22	Преждевременно задействане;
6	Неуспешно затваряне	23	Забавено работа

117

7	Не се отваря	24	Грешен вход (увеличаване)
8	Не се затваря	25	Грешен вход (намаляване)
9	Взгъстен теч	26	Грешен изход (увеличаване)
10	Външни телове	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 показване	33	Други уникални условия на неизправност, приложими към характеристиките, изисванията и експлоатационните ограничения на системата
17	Ограничен поток		

.9.2. Режимът на повреда в даден системен елемент може да бъде причина за повреда на системата. Например, хидравличният тръбопровод на системата на рулевото управление може да е в режим на повреда „възшен 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 повредата остане незабележана 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 привеждат в действие с незабавно действие 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 задействането.

## 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 повреда“. Оценка на последиците от локалните повреди помага да се определи ефективността на всяко резервно оборудване или коригиращите действия на това системно ниво. В определени случаи може да няма локален ефект извън самия режим на повреда.

.10.2. Въздействието на повреда на оборудването или подсистемата върху изхода на системата (работата на системата) се нарича „краен ефект“. Крайните ефекти следва да се оценяват и тяхната тежест да се класифицира в съответствие със следните категории:

- .1. катастрофални;
- .2. опасни;
- .3. значителни; и
- .4. незначителни.

Определенията на тези четири категории ефекти на неизправност са дадени в 2.3 от приложението 3 към настоящия Кодекс.

118

- .3. математически модел, ако е приложим.

## 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 Програма за изпитване

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;
- .2. ограничена работа; и
- .3. 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 пунктете за управление, по-специално по отношение на относителното разположение на прекъсвачелите 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 блокировки 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 анализа 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 представява самостоятелен документ с пълно описание на плавателния съд, неговите системи и техните функции, както и предложените експлоатационни и метеорологични условия за режимите 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 блоковете 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 изброяват също всички вероятни неизправности и тяхната вероятност за неизправност; където е приложимо, коригиращите действия или експлоатационните ограничения за всяка система във всеки от анализирания работни режими. Докладът включва тестовата програма, както и всички други доклади от изпитванията и анализи на характера и последствията от неизправностите.

10.3. Ако крайният ефект от повреда е класифициран като опасен или катастрофален, обикновено се изисква резервно оборудване, за да може да бъде предотвратен или сведен до минимум. При опасни последици от повредите могат да бъдат предприети коригиращи оперативни процедури.

## 11 Откриване на неизправност

11.1. При анализа на характера и последствията 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 повредата 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 конструктивните разпоредби 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 конструктивни разпоредби включват:

- .1. резервни системи, които позволяват непрекъсната и безопасна работа;
- .2. предпазни устройства, механизми за наблюдение или сигнализация, които дават възможност за ограничаване на работата или ограничаване на повредите; и
- .3. алтернативни режими на работа.

12.3. Трябва да се опишат мерките, които изискват действие от страна на оператора за избягване или смекчаване на ефектите от предполагаемата неизправност. Когато се оценяват средствата за елиминирване на последиците от локални неизправности се вземат предвид възможността и ефектите от грешките на оператора, ако коригиращото действие или стартирането на резервните системи изисква действие от страна на оператора.

12.4. Следва да се отбележи, че коригиращите действия, 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 допустима експлоатационна скорост във води с натоварен трафик“.

## 13 Използване на понятието вероятност

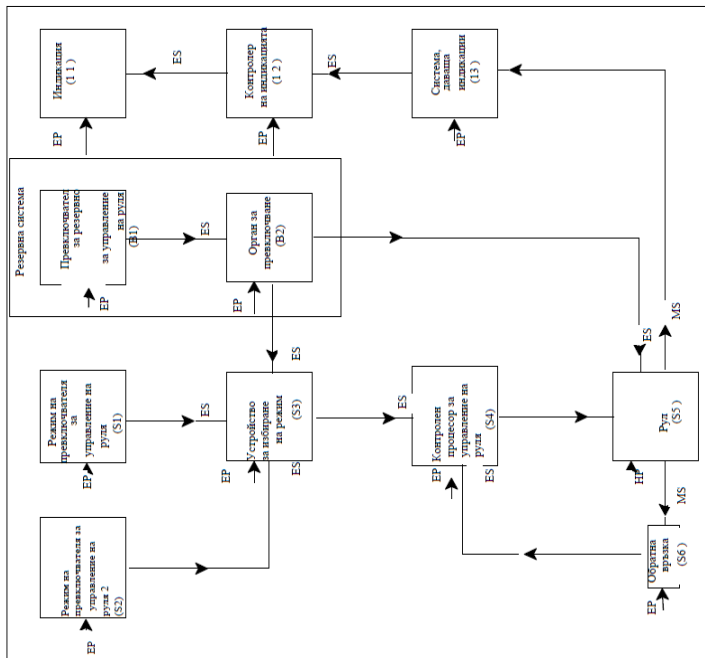
13.1. Ако не са предвидени коригиращи мерки или резервни системи, както е описано в предходните параграфи, като алтернатива вероятността за възникване на неизправност трябва да отговаря на следните критерии за приемане:

- .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-тежки последици от опасните ефекти; и
- .3. режим на неизправност, оценен като чест или вероятен, не води до по-тежки последици от незначителните ефекти.

13.2. Числовите стойности за различните нива на вероятности са посочени в раздел 3 от приложение 3 към настоящия кодекс. В областите, в които няма данни от плавателни съдове за определяне на нивото на вероятностите за повреда, могат да се използват други източници, като например:

- .1. сервизни изпитвания; или
- .2. данни за надеждност, използвани в други зони при сходни експлоатационни условия; или

Допълнение 1 - Примерна блокова диаграма на системата



където  
 EP - електрическа мощност  
 HF - хидравлична мощност  
 ES - електрически сигнал  
 MS - механичен сигнал

Фиг. 1 Примерна блокова диаграма на системата

Допълнение 2 — Работна таблица за анализ на характера и последствията от неизправностите

За да видите Работната таблица за анализа на характера и последствията от неизправностите, натиснете тук.  
 Таблица 2 Работна таблица за анализ на характера и последствията от неизправностите

Наименование на системата	Библиография
Режим на работа	Системни блокови

диаграми										
Работен лист										
Дата										
Име на анализатора										
Чертежи										
Име или номер на оборудването	Функция	Идент. №	Причина за повреда	Ефекти от повреда	Отрицателна неизправност	Коригиращи действия	Текст на ескета от порядката	Вероятност за повреда (ако е приложима)	Забележки	
				Локален ефект	Краен ефект					

**Приложение 5 — Натруване на лед, приложимо за всички видове плавателни съдове**

**1 Допустимо обледеняване**

- 1.1. При плавателни съдове, извършващи дейност в райони, където е вероятно да има натруване на лед, се определят предвид следните допустими степени на обледеняване при изчисляването на устойчивостта:
  1. 30 kg/m<sup>2</sup> за открити пепуби и проходи;
  2. 7.5 kg/m<sup>2</sup> за издадената странична площ на всяка страна на плавателния съд над водната повърхност;
  3. издадената странична площ на прекъснатите повърхности на релсите, гредите, рейките (с изключение на мачтите) и талелаж и издадената странична площ на други малки предмети се изчисляват чрез увеличаване на общата издадена площ на прекъснатите повърхности с 5% и статичните моменти на тази площ с 10%;
  4. намаляване на устойчивостта поради асиметрично натруване на лед в напречната конструкция.
- 1.2. За плавателни съдове, извършващи дейност в зони, където може да се очаква натруване 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 натруване на лед, значително различаващи се от тези в 1.1, могат да се прилагат изчисления за натруване на лед от половината до два пъти от необходимото количество.

2. В рамките на площта, определена в 2.2, където може да се очаква натруване на лед, надвишаващо два пъти допустимото количество по 1.1, могат да се прилагат по-строги изчисления от посочените в 1.1.

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 Области на условия на обледеняване**

Прилагането на точка 1 следва да се основава на следните зони на обледенение:

**Приложение 6 - Методи за изследване на цялостната устойчивост на плавателни съдове на подводни криле**

Устойчивостта на тези плавателни съдове се различава в корпусен режим, преходен режим и режим на носене на крилото. При изследването на устойчивостта се вземат предвид и ефектите на въздушните сили. Следните процедури са очертаани като насоки за справяне с проблемите на устойчивостта.

**1 Хидрокрпила, излизаци на повърхността на водата**

**1.1 Режим на корпусно носене**

1.1.1. Устойчивостта следва да бъде достатъчна, за да отговаря на разпоредбите на 2.3 и 2.4 от настоящия Кодекс.

1.1.2. Момент на крен поради завъртане

Кренът, възникващ по време на маневриране на плавателния съд в режим на водоизместимост, се получава по следната формула:

$$M_{\Phi} = 0.196 \frac{V^2}{L} \Delta \cdot K G \quad (K N \cdot m)$$

където:

$M_{\Phi}$  = кренящият момент;

$V_0$  = скорост на плавателния съд в завоя (m/s)

? = водоизместимост (t);

L = дължина на плавателния съд по водолинията (m)

KG = височина на центъра на тежестта над ила (m).

Тази формула се прилага, когато отношението на радиуса на кръга на завиване към дължината на плавателния съд е 2 към 4.

1.1.3. Връзка между момента на преобръщане и накренаващия момент, уравновесяваща 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:

$$K = \frac{M_{\Phi Z}}{M_{\Phi A}} \geq 1$$

където:

$M_{\Phi}$  = минимален момент на преобръщане, определен при отчитане на кланенето;

$M_{\Phi Z}$  = динамично приложен момент на наклане, дължащ се на налягането на вятъра.

1.1.4. Момент на крен от напора на вятъра

Моментът на крен  $M_{\Phi}$  е произведение от напора на вятъра  $P_{\Phi}$ , наветрената площ  $A_{\Phi}$  и рамото на наветрената площ Z.

$$M_{\Phi} = 0.001 P_{\Phi} A_{\Phi} Z \quad (kNm)$$

Стойността на момента на крен се приема за постоянна през целия период на накренаване.

Према се, че наветрената площ  $A_{\Phi}$ , включва проекциите на страничните повърхности на корпуса надстройката и различните конструкции над водолинията. Рамото на наветрената площ Z е вертикалното разстояние от водолинията до центъра на напора на вятъра, чийто местоположение се приема за център на площта.

Стойностите на напора на вятъра в Паскали, свързани със силата 7 по скалата на Бофорт в зависимост от положението на центъра на наветрената площ, са дадени в таблица 1.

1. Районът северно от ширина 65°30'N, между дължина 28°W и западния бряг на Исландия; северно от северния бряг на Исландия; северно от румбовата линия, свързваща ширина 66°N, дължина 15°W с ширина 73°30' N, дължина 19°E, северно от ширина 73°30' N между дължина 15°E и 35°E, и източно от дължина 35°E, както и северно от ширина 56°N в Балтийско море.

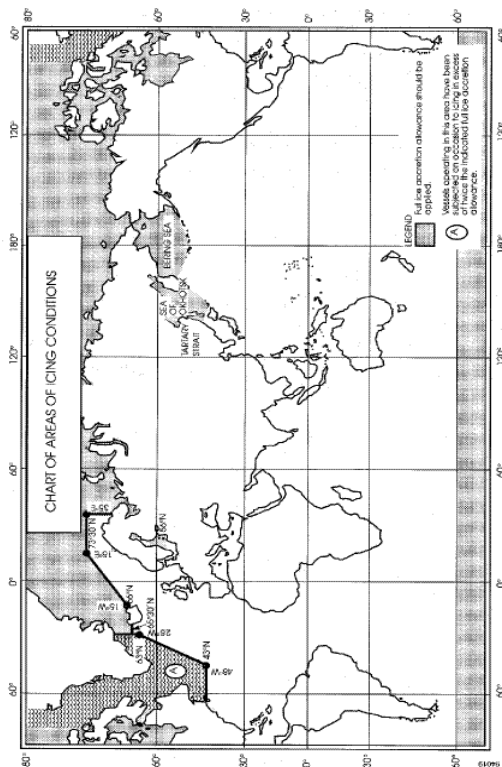
2. Районът на север от ширина 43°N, граничещ на запад със североамериканския бряг и на изток с румбовата линия от ширина 43°N, дължина 48°W до ширина 63°N, дължина 28°W и оттам по дължина 28°W.

3. Вочки морски райони северно от североамериканския континент, западно от районите, определени в 1 и 2.

4. Берингово и Охотско море и Тгарския проток по време на сезона на заледяване.

5. Южно от ширина 60° S.

Приложена е графика за онгледяване на зоните.



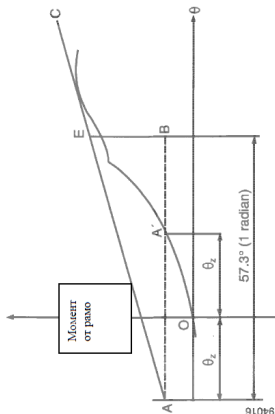
**Фиг. 1 Схема на зоните на обледяване**

**3 Специални изисквания**

Плавателните съдове, предназначени за експлоатация в зони, където е известно, че случва обледяване, следва да бъдат:

1. проектирани така, че да се свежда до минимум натрупването на лед; и
2. оборудвани с гатива средства за отстраняване на лед, каквито Администрацията може да изиска.

Фигура 1 Крива на статична устойчивост



Фигура 2 Крива на динамична устойчивост

1.2 Преходен режим и режим 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.

1.2.2.2. 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 пълюомашабни изпитвания чрез налагане на поредица от известни кренщи моменти с помощта на извнцентрови противовтежести и записване на кренщите ъгли, получени от тези моменти. Когато се вземат в корпусен режим, режим на извездане от готовност, режим на стабилно носене на крилото и се установят в корпусен режим, тези резултати дават индикация за стойностите на устойчивостта в различните положения на плавателния съд по време на преходното състояние.

1.2.2.3. Ъгълът 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 ъгълът 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 насомите, дадени в приложение 7 към настоящия Кодекс.

1.2.3. Един от възможните методи за оценка на метациентричната височина при носене на крилото в етапа на проектиране за конкретна конфигурация на крилете е показан на фигура 3.

Таблица 1

Типични напори на вятъра за скалата на Бюфорт на 7,100 морски  
мили от сушата

Z над водолинията (m)	1.0	1.5	2.0	2.5	3.0	3.5	4.0	4.5	5.0
V <sub>z</sub> (Pa)	46	46	50	53	56	58	60	62	64

Бележка: Тези стойности може да не са приложими във всички области.

1.1.5. Оценка на минималния момент на преобръщане M<sub>c</sub> 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<sub>c</sub> 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<sub>2</sub> е амплитудата на клатене, а MK е линия, начертана успоредно на абсцисната ос така, че заштрикуваните площи S1 и S2 са равни.

M<sub>c</sub> = OM, ако скалата на координатите представлява моменти.

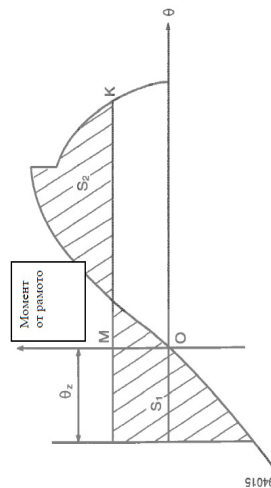
M<sub>c</sub> = OM x водоизместването, ако скалата или координатите представляват рамена.

2. Когато се използва динамичната крива на устойчивост, първо се определя допълнителна точка A. За тази цел амплитудата на накланяне се наеня вдясно по абсцисната ос и се намира точка A' (вижте фигура 2). Начертава се линия AA', успоредна на абсцисната ос, равна на двойната амплитуда на накланяне (AA' = 2θ<sub>2</sub>) и се намира необходимата допълнителна точка A. Начертава се допирателна AC към динамичната крива на устойчивост. От точка A линията AB се начертава успоредно на абсцисната ос и е равна на 1 радиан (57.3°). От точка B се начертава перпендикуляр към пресечната точка с тангентата в точка E. Разстоянието BE е равно на момента на преобръщане, ако се измерва от ординатата ос на динамичната крива на устойчивост. Ако динамичните рамена на устойчивост обаче са начертани по тази ос, BE е равното на преобръщане и в този случай моментът на преобръщане M<sub>c</sub> се определя чрез умножаване на ординатата BE (в метри) по съответната водоизместимост в тонове

$$M_c = 9.81 \Delta \frac{(\dot{N} \text{ m})}{g}$$

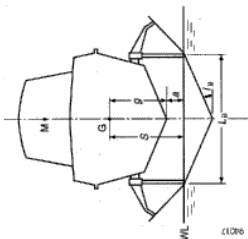
3. Амплитудата на накреняване θ<sub>z</sub> се определя чрез модели и широкомащабни изпитвания в неперриодични вълни като максимална амплитуда на крена измежду 50 накланяния на плавателен съд, движещ се с 90° по посока на вълната при най-неблагоприятно състояние на конструкция. Ако такива данни липсват, амплитудата се приема за равна на 15°.

4. Ефективността на кривите на устойчивост трябва да бъде ограничена до ъгъла на наводняване.

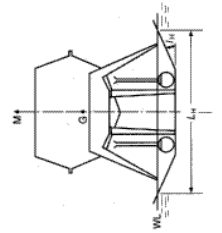




Сечение през предно крило



Сечение през задно крило



Фиг. 3

**2 Напълно потопени подводни крила**

**2.1 Режим на корпусно носене**

- 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. Точки 1.1.2—1.1.5 от настоящото приложение са подходящи за този тип плавателни съдове в режим на корпусно носене.

**2.2 Преходен режим**

- 2.2.1. Устойчивостта се проверява с помощта на изпитани компютърни симуляции, за да се оценят динамиката, поведението и реакциите на плавателния съд при нормални условия и експлоатационните ограничения под въздействието на неизправност.
- 2.2.2. Проверяват 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.
- За този тип плавателни съдове следва да се прилага 1.2.2 от настоящото приложение, както е подходящо, и всички компютърни симуляции или проектни изчисления следва да бъдат проверени чрез пълномащабни изпитвания.

**Приложение 7 - Устойчивост на многокорпусни плавателни съдове**

**1 Критерии за стабилност в изправно състояние**

- Многокорпусният плавателен съд, в непереведено състояние, трябва да има достатъчна устойчивост при клатене в открито море, за да може успешно да устои на ефекта от струването на пътници или на завиване с висока скорост, описани в 1.4. Стабилността на плавателния съд следва да се счита за достатъчна, когато площта (A1) под кривата GZ до ъгъл θ трябва да бъде най-малко:

$$A1 = 0.055 \times 307/G \text{ (m.rad)}$$

където:

θ е най-малкият от следните ъгли:

- 1. ъгълът на наводняване;

- 2. ъгълът, под който се появява максимална стойност GZ; и

- 3. 30°.

**1.2 Максимална стойност на GZ**

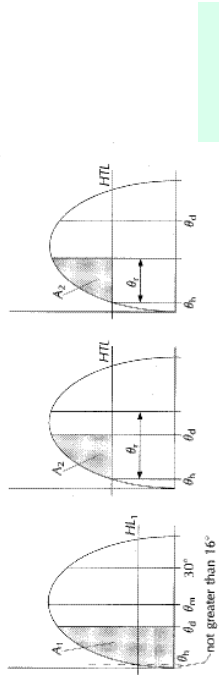
- Максималната стойност на GZ трябва да се получи под ъгъл най-малко 10°.

**1.3 Накрениване поради вятър**

- Рамото на накрениване при вятър се приема за константа при вочки ъгли на накланяне и се изчислява, както следва:

$$HLL1 = \frac{P_r \cdot A \cdot Z}{9800 \Delta} \text{ (вж. фиг. 1)}$$

$$HLL2 = 1.5 HLL1 \text{ (вж. фиг. 1)}$$



HLL1 = Heeling lever due to wind  
 HLL2 = Heeling lever due to wind + gusting + (passenger crowding or turning)

Фиг. 1 Устойчивост в изправно състояние

където:

$$P_r = 500 \text{ (Pa)}$$

- A = издадена странична площ на частта от плавателния съд над най-леката експлоатационна водолиния (m<sup>2</sup>); Z = вертикално разстояние от центъра на А до точка, която е половината от газенето с най-малко работно тегло (m) Δ = водоизместимост (t)

**1.4 Накрениване поради струване на пътниците или завиване с висока скорост**

- Накрениването поради струване на пътници от едната страна на плавателния съд или поради завиване с 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 (HLL2).

- 1. Накрениване поради струването на пътниците

- При изчисляване на големината на крена, дължащ се на струване на пътници, се разработва рамо за струване на пътниците, като се използват допусканията, предвидени в 2.10 от настоящия Кодекс.

- 2. Накрениване поради завиване с висока скорост

- 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:

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 рамното за изправяне следва да е най-малко 0,05 m, а обхватът на рамното за положително изправяне следва да е най-малко 7°. Във всички случаи се предпазват наличните само на едно пропелуване в корпуса и ефект от само една свободна повърхност.

### 3 Прилагане на рамената за накреняване

#### 3.1 При прилагане на рамената за накреняване към кривите в повредено и изправено състояние на плавателния съд се взема предвид следното:

3.1.1. за изправено състояние:

1. рамо на накреняване при вятър - постоянен вятър (HL<sub>1</sub>); и
2. рамо на накреняване при вятър (включително поривист вятър) плюс рамената на струлуване на пътниците или на завой с висока скорост, в зависимост от това коя от двете стойности е по-голяма (HTL<sub>1</sub>).

3.1.2. за повредено състояние:

1. рамо на накреняване при вятър - постоянен вятър (HL<sub>3</sub>); и
2. рамо на накреняване при вятър плюс рамо на накреняване поради струлуване на пътниците (HL<sub>4</sub>).

#### 3.2 Ъгли на крен, дължащи се на постоянен вятър

3.2.1. Ъглите на наклон, дължащи се на постоянен вятър, когато рамното на накреняване HL<sub>1</sub>, получено както е посочено в точка 1.3, се прилага върху кривата на стабилност при изправено състояние, не трябва да надвишават 16°, и

3.2.2. Ъгълът на наклона, дължащ се на постоянен вятър, когато рамното на накреняване HL<sub>3</sub>, получено както е посочено в точка 2.2, се приложи към кривата на остатъчната стабилност след повреда, не трябва да надвишава 20°.

### Приложение 8 — Определения, изисквания и критерии за съответствие, свързани с експлоатационните характеристики и безопасността

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 предшлющото изпитване. Изпитванията се провеждат по график, съгласуван между Администрацията и производителите. Когато условията на обслужване налагат допълнително изпитване (напр. ниска температура), Администрацията или органите на държавата на базовото пристанище, според случая, може да изискват 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 проектните скорости и състоянието на околната среда. Следните процедури са очертаани като необходими при проверката на експлоатационните показатели на плавателните съдове.

## 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. Ограничаващото състояние на морето, свързано

130

$$TL = \frac{1}{g} V^2 \left( KG - \frac{d}{2} \right) \quad (m)$$

където:

TL = рамо на завиване (m)

Vo = скорост на плавателния съд в завой (m/s)

R = радиус на завой (m)

KG = височина на вертикалния център на тежестта над кила (m)

d = средна стойност на газените (m)

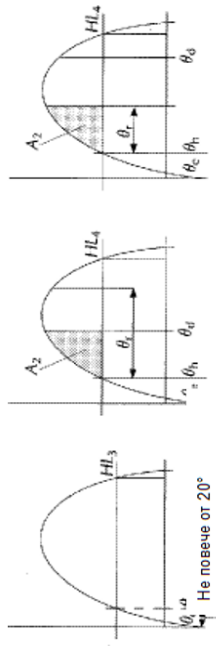
### 1.5 Клатене във вълни

Ефектът от клатенето в открито море върху устойчивостта на плавателния съд се доказва математически. По този начин остатъчната площ под кривата GZ (A2), т.е. явява ъгъла на крена (Θ<sub>H</sub>), трябва да бъде най-малко равна на 0,028 m.rad до ъгъла на клатене Θ<sub>G</sub>. При липса на изпитване на модел или други данни □ G се приема за 15° или за ъгъл от (Θ<sub>d</sub> - Θ<sub>H</sub>), в зависимост от това коя от двете стойности е по-малка.

### 2 Критерии за остатъчна стабилност 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 A2 е не по-малка от 0,028 m.rad (вижте фигура 2); и
2. няма изискване по отношение на ъгъла, при който се получава максималната стойност на GZ.



Фиг. 2 Устойчивост при повреда

2.2. Рамното на накреняване при вятър, прилагано върху кривата на остатъчната стабилност се приема за константа при всички ъгли на крен и се изчислява, както следва:

където:

$P_d = 120 \text{ (Pa)}$

A = издадена странична площ на частта от плавателния съд над най-левата експлоатационна водолиния (m<sup>2</sup>)

Z = вертикално разстояние от центъра на A до точка, която е половината от най-леко 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 A2 се съставя при ъгъла на заливане.

129

с различни 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, процедури при нормално плаване, процедури за нормално и аварийно спиране и процедури за маневриране.

1.1.3. Процедурите, установени в 1.1.2, трябва:

1. да покажат, че нормалните маневри и реакциите на плавателните съдове при повреди са съвместими с работата;
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 възможна температура, а допълнителните изпитвания – при максимално висока температура, за да се установи необходимостта от допълнителни ограничения и за да се изясни ефектът от телото.

## 2 Спиране

2.1. Това изпитване трябва да установи ускорението, което се получава при спиране на плавателния съд в спокойни води без пътници или товар при следните условия:

1. нормално спиране при максимална работна скорост; и
2. аварийно спиране при максимална работна 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 контролите 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 превишено по време на нормално спиране, системите за управление се регулират, за да се избегне превишаване, или се изисква пътниците да останат в седмално положение по време на нормално спиране. Ако ниво на безопасност 1 бъде превишено по време на аварийно спиране, писмените процедури и 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 контролите 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 нараняване на пътници, ако се извърши внезапно спиране.

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 1.4.48 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 глизаж.

експлоатационните показатели и ускоренията се установяват в режим на водоразместимост по време на експлоатация в най-неблагоприятните предвидени условия.

3.2. Експлоатационните нива, определени в 3.1, се установяват и документират чрез пълномасштабни изпитвания при най-малко две състояния на морето и при пътятен, напречен вятър и спокойни води. Времето за изпитване 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.

Ограничения за нормални 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.

Ограничения 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, близи до надлъжния център на тежестта на плавателния съд. Средноквадратичните стойности могат да се използват за екстраполация на пикови стойности. За да се получат очакваните пикови стойности, свързани с конструктивното проектно натоварване и нивата на безопасност (едно превишаване за 5 минути), средноквадратичните стойности се умножават по 3,0 или

$$C = \sqrt{3.0 \cdot N}$$

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, характеризирало се с накланане, клатене и отклонение от курса, не трябва да превишава 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 поддържа повишено внимание. От пътниците трябва да 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 глизаж;
3. носещо крило, привождане;
4. всякакви междинни или преходни режими, според случая; и
5. котвени стойки, според случая.

## Приложение 9 — 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 седалката

2.1. Изискванията на настоящия параграф са приложими за седалките за екипажа и пътниците в плавателни съдове, които са устойчиви на сблъсък при ускорение по-малко от 3 g.

2.2. Всички седалки, за които се прилага настоящият параграф, заедно с техните опори и закрепващи за палубата механизми, трябва да бъдат проектирани така, че да и здържат най-малко на следните статични сили, прилагани по направление на плавателния съд:

- .1. Посоча напред: сила от 2,25 kN,
- .2. Посоча назад: сила от 1,5 kN,
- .3. Посоча настрани: сила от 2,25 kN,
- .4. Вертикално надолу: сила от 2,25 kN, и
- .5. Вертикално нагоре: сила от 2,25 kN.

Ако тези сили се прилагат в посока напред или назад на седалката, те трябва да се прилагат хоризонтално към облегалката на седалката на 350 mm над дъното на седалката. Ако силите се прилагат в напредно на седалка, те трябва да се прилагат хоризонтално към дъното на седалката. Вертикалните сили нагоре трябва да бъдат равномерно разпределени по згилте на седаловата рамка на седалката. Вертикалните сили надолу трябва да бъдат равномерно разпределени върху дъното на седалката.

Ако седалката се състои от повече от едно седалище място, тези сили трябва да се прилагат едновременно на всяко седалище място по време на изпитванията.

2.3. Когато силите се прилагат върху седалка, трябва да се обърне внимание на посоката, в която седалката е обърната спрямо плавателния съд. Например, ако седалката е обърната настрани, напрежната сила на плавателния съд се прилага пред и зад седалката, а силата в посока напред на плавателния съд се прилага напредно върху седалката.

2.4. Всеки модул за седалка, 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 82 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 одобрена, 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<sup>3</sup>;

.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; и всички заключващи системи остават заключени по време на цялото изпитване (без да е необходимо системите за настройка и заключване да работят след изпитванията), и

## 4 Последници от повреди или неизправности

### 4.1 Общи положения

. Ограничения за безопасна работа, специалните процедури за управление и всички експлоатационни ограничения се разглеждат и разработват на базата на полномощни 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 производителите на плавателния съд и Администрацията и всяка отделна повреда се проверява поотделно.

### 4.2 Цели на изпитванията

. Проверката на всяка неизправност трябва да доведе до:

.1. определяне на ограничеността за безопасна експлоатация на плавателния съд по време на повреда, при преминаването на която повредата ще доведе до понижаване на нивото на безопасност под ниво 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 ограничеността 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 на оборудването трябва да включват, но не да се ограничават до следното:

- .1. пълна загуба на задвижваща мощност;
- .2. пълна загуба на подемна сила (за ACV и SES);
- .3. пълна повреда на 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.

### 4.4 Изпитване „кораб в покой“

. С цел да се установят движението 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.

4. твърдите части на седмалката, с които пътникът може да влезе в контакт, имат извита повърхност с радиус най-малко 5 mm.

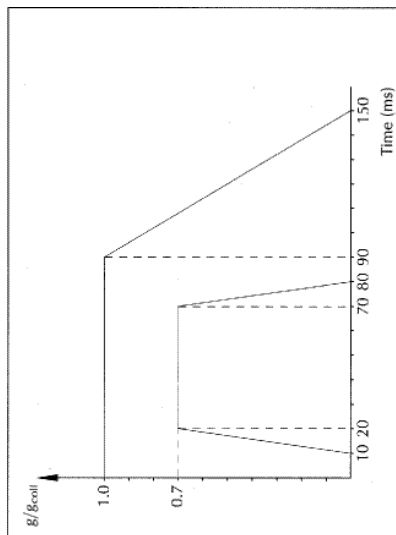
2.7. Вместо изискванията на този раздел могат да се използват изискванията на раздел 3, при условия че ускоренията, използвани за изпитванията, са най-малко 3 g.

### 3 Динамични изпитвания на седмалката

3.1. Изискванията на настоящия раздел са приложими за седмалките за екипажа и пътниците в плавателни съдове, които са устойчиви на облъсък при ускорение 3 g или по-голямо.

3.2. Всячки седмалки, за които се прилага този раздел, опорната конструкция на седмалките, закрепващите механизми към палубната конструкция, надбедните 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 различен облъсък. Трябва да се вземе предвид ориентацията на седмалката спрямо посоката на ускоряване (т.е. дали седмалката е обърната напред, назад или настрани).

3.3. Ускорителният импулс, на който е подложена седмалката, трябва да бъде представителен за времето на облъсъка на плавателния съд. Ако не е известна хронологията на облъсъка или не може да бъде симулирана, може да се използват записаните данни за ускоренията от фигурата.



Фиг. 1

3.4. В рамката на изпитването всеки блок седмалки и неговите принадлежности (напр. надбедни колани и предпазни колани) се закрепват към опорната конструкция, подобно на начина, по който ще бъдат закрепени в плавателния съд. Опорната конструкция може да бъде твърда повърхност, за предпочитане обаче е опорната конструкция да има същата здравина и твърдост като опорната конструкция на плавателния съд. Другите седмалки или маси, с които пътник може да влезе в контакт по време на облъсък, се включват в рамката на изпитването по ориентация и с метода на закрепване, типичен за този плавателния съд.

3.5. По време на динамичния тест на седмалката, манекен за изпитване от персентил 50, съответстващ на Хибрид II или Хибрид III (предпочитан) с човешка форма (освен ако не е наличен по-усъвършенстван манекен за изпитване), трябва да бъде поставен на седмалката в изправно седнало положение. Ако типичният модул за сядане се състои от повече от една седмалка, на всяка седмалка от модула се поставя тестови манекен. Манекент или манекените се закрепват на седмалката в съответствие с процедурите на признатите национални стандарти и само с помощта на надбедни колани и предпазни колани, ако са монтирани. Табелите 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 удължаването и отпусването на врата, измерване на максималното относително натоварване на таза и измерване на максималното натоварване на таза в посока на гръбначния стълб.

3.7. Ако при изпитванията се използва повече от един манекен, този, който се измерва е манекентът, разположен на седмалката с най-голям потенциал за нараняване на пътник. Другият манекен 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. Изпитваният в съответствие с изискванията на настоящия раздел модул от седмалки се счита за приемлив, ако:

1. Модулът от седмалки и масите, монтирани при модула от седмалки, не се разкачат от опорната палубна конструкция и не се деформират по начин, който би причинил заключаване или нараняване на седящите;
2. Надбедният колан, ако е монтиран, остава прикрепен и върху таза на изпитвателния манекен по време на удара. Раменният колан, ако е монтиран така, остава поставен по рамото на изпитвателния манекен по време на удара. След удара механизмите за освобождаване трябва да работят.

3. Изпълнени са следните критерии за приемливост:

1. критерий за нараняване на главата (НГС), изчислен по формулата, не надвишава 500

$$HIC = (t_2 - t_1) \left[ \frac{1}{t_2 - t_1} \int_{t_1}^{t_2} a(t) dt \right]^{2.5}$$

където:

t<sub>1</sub> и t<sub>2</sub> са началните и крайните времена (в секунди) на интервала, в който НГС е максимален. Терминът a(t) е резултантното измерено ускорение в главата на манекена в g.

2. Индексът на гръдна травма (ТТ), изчислен в съответствие с формулата, не надвишава 30 g, с изключение на периоди с обща продължителност по-малко от 3 ms

$$TTI = \frac{gR + \frac{gLs}{2}}$$

или ускорение в центъра на

теместта, където:

g<sub>r</sub> е ускорението в g на горното или долното ребро; a<sub>gls</sub> е ускорението в g на долната част на гръбнака;

3. максималното ускорение на таза не надвишава 130 g;

4. максималното тазово натоварване не надвишава 6.7 kN, измерено по оста на гръбначния стълб,

5. отпусването на врата не надвишава 88 Nm, ако е измерено;

6. удължаването на врата не надвишава 48 Nm, ако е измерено; и

7. силата върху бедрената кост не надвишава 10 kN, освен ако не може да надвишава 8 kN за периоди с обща продължителност над 20 ms.

4. Натоварванията на раменните колани не надвишават 7.8 kN или общо 8.9 kN, ако се използват двойни колани.



## Приложение 10 — Открити двустранни спасителни плотове

### 1 Общи положения

- 1.1. Всички открити двустранни спасителни плотове трябва:
  - .1. да бъдат изградени с подходяща изработка и материали;
  - .2. да не се повредят при съхранение в целия температурен диапазон на въздуха от -18°C до +65°C;
  - .3. да могат да работят в целия температурен диапазон от -18°C до +65°C и температурен диапазон на морската вода от -1°C до +30°C
  - .4. да са устойчиви на гниене, корозия и не са влияят неблагоприятно от морска вода, петрол или гъбични атаки;
  - .5. да са стабилни и поддържат формата си, когато са в напълнено състояние и напълно натоварени; и
  - .6. да 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 задължително. Ако откритият двустранен спасителен плот трябва да се съхранява на височина повече от 10 m над водопониата 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 теленето 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 напълнен, 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 напълнено през възвратен клапан за надуване; и
  - .2. плавателните камери са разположени така, че в случай на повреда или невъзможност за напълване на едно от отделенията, неповреденото отделение да е в състояние да поддържа, при положителен наводен бодт над цялата периферия на открития двустранен спасителен плот, броя лица, на които е разрешено да бъдат настанени в него, всяко с тегло от 75 kg и в нормално седящо положение.
- 2.6. Подът на откритите двустранни спасителни плотове трябва да бъде водонепроницаем.
- 2.7. Откритият двустранен спасителен плот се напълва с неокислен газ от система за напълване, отговаряща на изискванията на правило III/39 от Конвенцията. Напълването 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 напълване 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 довършителна помпа или мембрани.

2.9. Повърхността на въздушните камери трябва да 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 (когато за тази цел не включват балките, ако има такива) в напълнено 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 (която за тази цел може да включва балката или балките, ако има такива), измерена до най-вътрешния ръб на въздушните камери; или
- .3. брой на лицата със средно тегло от 75 kg, всички носещи спасителни жилетки, които могат да бъдат настанени върху въздушните камери, без да се пречи на функционирането на оборудването на спасителния плот.

### 3 Оборудване за 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 завързване с дължина, подходяща за автоматично напълване при достигане до водата. На открити двустранни спасителни плотове за повече от 30 души се монтира допълнително въже за притягане.
- 3.3. Кюста на окъване на системата за притягане, включително средствата за нейното закрепване към открития двустранен спасителен плот, с изключение на слабото звено, изисквана съгласно правило III/39 от Конвенцията, трябва да е:
  - .1. 7.5 kN за открити двустранни спасителни плотове, в които могат да се настанят до 8 човека;
  - .2. 10.0 kN за открити двустранни спасителни плотове, в които могат да се настанят от 9 до 30 души; и
  - .3. 15 kN за открити двустранни спасителни плотове, в които могат да се настанят над 30 човека;
- 3.4. Откритият двустранен спасителен плот се оборудва най-малко със следния брой напълнени рампи за подпомагане на качването на борда от морето в зависимост посоката в която се напълва 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° 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. конструкция е такава, че джобовете се пълнят до приблизително 60% от капацитета си в рамките на 15 до 25 секунди от разварването;
  - .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 преиздат повече от 10 души, имат, доколкото е възможно, общ капацитет от 12 x N литра, където N е броят на преиздаваните лица;
  - .5. всеки джоб на въздушна камера се закрепва така, че когато джобът е в разгърнато 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

#### 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 нагоярен със спасителния плот и неговото оборудване, за да се издържа прикрелващото въже отвътре и да се задържа наповиращия механизъм, ако плавателният съд потъне; и
  3. доколкото е възможно, водонепроницаеми, с изключение на дренажните отвори на дъното на контейнера.140
- 4.2. Контейнерът трябва да бъде обозначен със:
1. име или търговска марка на производителя;
  2. серийен 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. Име или търговска марка на производителя;
2. серийен номер
3. датата на производство (месец и година);
4. името и местото 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 цвет, контрастиращ с цвета на камерата.

#### 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 обита 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.

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. един за открити двустранни спасителни плотове с капацитет до 30 души; или

2. два за открити двустранни спасителни плотове с капацитет повече от 30 души.

3.8. Оборудването на всеки открит двустранен спасителен плот се състои от:

1. един плаващ спасителен обръч, прикелен към въже с дължина, не по-малка от 30 m и якост на съхране най-малко 1 kN;

2. към открития двустранен спасителен плот се закрепват с леки въжета два безопасни ножа от несъваем тип с плаваща дръжка. Те се съхраняват в джобове така, че, независимо от посоката, в която се напипва 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. един плаващ истребач, прибор;

4. две въжи;

5. една плаваща котва, постоянно прикелена към открития двустранен спасителен плот по такъв начин, че да може лесно да се използва, когато откритият двустранен спасителен плот се напипа. Позицията на мостката котва трябва да бъде ясно обозначена върху двете въздушни камери.

6. две плаващи гребла;

7. един комплект за оказване на първа помощ във водонепромокаема кутия, която може да се затваря плътно след употреба;

8. една свирка или еквивалентен звуков сигнал;

9. две ръчни сигнални фалги;

10. едно водоустойчиво електрическо фенерче, подходящо за морска сигнализация, заедно с резервен комплект батерии и резервна крушка във водонепромокаем контейнер;

11. един комплект ремонтни принадлежности за ремонт на пробиви в надувваемите камери; и

12. една довършителна помпа или духало.

3.9. Оборудването, посочено в точка 3.8, се обозначава с HSC Pack.

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 прикелен 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 прикелен към него, оборудването трябва да е леснодостъпно, независимо от това в каква посока нагоре се напипва откритият двустранен спасителен плот. Въжето, което закрепва контейнера с оборудване към открития двустранен спасителен плот, трябва да има якост на съхране от 2 kN или якост на съхране 3:1 въз основа на масата на целия пакет оборудване, като се взема под-помятата от двете стойности.

## МИНИСТЕРСТВО НА ОБРАЗОВАНИЕТО И НАУКАТА

### НАРЕДБА № 13

от 23 май 2022 г.

за придобиване на квалификация по професията „Оператор в производството на облекло“

#### Раздел I

#### Общи положения

**Чл. 1.** С тази наредба се определя държавният образователен стандарт (ДОС) за придобиването на квалификация по професията 542050 „Оператор в производството на облекло“ от област на образование „Производство и преработка“ и професионално направление 542 „Производствени технологии – текстил, облекло, обувки и кожи“ 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 542050 „Оператор в производството на облекло“ съгласно приложението към тази наредба определя изискванията за придобиването на втора степен на професионална квалификация за специалностите 5420501 „Производство на облекло от текстил“ и 5420502 „Производство на облекло от кожи“.

**Чл. 3.** Въз основа на ДОС по чл. 1 и рамковите програми по чл. 10, ал. 3, т. 2, 3 и 6 от Закона за професионалното образование и обучение се разработват типови учебни планове за ученици, учебни планове за лица, навършили 16 години, и учебни програми за обучението по специалностите 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 542050 „Оператор в производството на облекло“ включва общата, отрасловата и специфичната професионална подготовка с необходимите професионални компетентности, които гарантират на обучаемия възможността за упражняване на професията след завършване на обучението.

#### Преходни и заключителни разпоредби

**§ 1.** (1) Типовите учебни планове по чл. 3, разработени въз основа на тази наредба, се

прилагат от учебната 2022/2023 година за учениците, които от тази година започват обучението си за придобиване на професионална квалификация по професията.

(2) Учениците, които са приети за обучение за придобиване на професионална квалификация по професията в системата на училищното образование до учебната 2021/2022 година включително, се обучават и завършват обучението си по учебните планове и учебните програми, които са действали при постъпването им.

(3) Лицата, навършили 16 години, които към влизане в сила на тази наредба се обучават в квалификационен курс, завършват обучението си по учебните планове и учебните програми, по които са започнали.

**§ 2.** Тази наредба се издава на основание чл. 22, ал. 6 във връзка с ал. 2, т. 6 от Закона за предучилищното и училищното образование и отменя Наредба № 23 от 2003 г. за придобиване на квалификация по професията „Оператор в производството на облекло“ (ДВ, бр. 10 от 2004 г.).

**§ 3.** Наредбата влиза в сила от деня на обнародването ѝ в „Държавен вестник“.

Министър:

**Николай Денков**

Приложение  
към чл. 2

#### Държавен образователен стандарт за придобиване на квалификация по професията „Оператор в производството на облекло“

Професионално направление:				
542	Производствени технологии – текстил, облекло, обувки и кожи			
Наименование на професията:				
542050	Оператор в производството на облекло			
Код	Специалност:	Степен на професионална квалификация:	Ниво по Национална квалификационна рамка (НКР)	Ниво по Европейска квалификационна рамка (ЕКР)
5420501	Производство на облекло от текстил	Втора	3	3
5420502	Производство на облекло от кожи	Втора	3	3

#### 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 втора степен на професионална квалификация по професията „Оператор в производството на облекло“ 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. със Заповед № РД-09-4493 от 18.11.2021 г.) изискванията за входящото минимално образователно равнище към кандидатите са:

- за ученици – завършено основно образование;
- за лица, навършили 16 години – завършен първи гимназиален етап.

Изискването за входящо минимално квалификационно равнище при продължаващо професионално обучение с придобиване на втора степен на професионална квалификация е придобита първа степен на професионална квалификация по професия от област на образование „Производство и преработка“.

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 „Оператор в производството на облекло“ или по част от нея чрез валидиране на придобити с неформално или информално учене резултати от ученето се осъществява съгласно Наредба № 2 от 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.)

Операторът в производството на облекло изпълнява различни видове трудови дейности с комплексен характер, извършвани при изменящи се условия. Той познава и работи с основни видове шевни машини, специални шевни машини, шевни полуавтомати, съоръжения за подлепване и влаготоплинна обработка. Поддържа в изправност съоръженията, като при изпълнение на трудови операции спазва изискванията за здравословни и безопасни условия на труд и организация на работното място.

Операторът в производството на облекло знае ръсторазмерните признаци за построяване на основни (базови) конструкции на различни модели поясни и раменни изделия от тъкани и плетени текстилни материали.

Прави предварителни изчисления, точно определя прибавките за свобода, методите на конструирани и трансформирани на различни варианти облекла. Разчита конструктивни чертежи и анализира конструктивните различия между отделните модели.

Операторът в производството на облекло познава асортимента на текстилните изделия, помощните и спомагателните материали, свойствата и експлоатационните качества на текстилни изделия. Разпознава площните изделия, помощните материали и шевните конци, при необходимост прави подбор на платове, кожи и материали според вида и предназначението на облеклото.

Работи с технологична документация, необходима за изработване на конкретен модел. Разчита технологични схеми. Познава и прилага различни технологии за изработване на видове облекло по конфекционен начин. Адаптира се бързо за изпълнение на технологични операции при въвеждане на нови машини и съоръжения. Отговаря за качеството на извършваната от него технологична операция. Отстранява грешки от технологичен характер в рамките на своята компетентност. В процеса на работа предлага варианти за изпълнение на технологични операции в зависимост от модела и наличните шевни машини и съоръжения. За окончателната обработка на изделията операторът познава и спазва технологичните изисквания при работа със съоръжения за подлепване и влаготоплинна обработка.

Операторът на облекло – специалност „Производство на облекло от текстил“, изпълнява различни технологични операции върху предварително скроени детайли на облекло от текстил: изработване на елементи и малки детайли (джобове, яки, маншети, капаци, колани, гайки и др.); изработване на съединителни и лицеви украсителни шевове; изпълняване на монтажни операции (прикачване на платки, мостри, яки, ръкави и др.); изработване на илици с шевен полуавтомат; пришиване на копчета с шевен полуавтомат; обшиване на резерви и др.

Разчита технологичната документация, необходима за изпълнение на конкретната операция при смяна на модела, текстилния материал или машината. Отстранява грешки от технологичен характер в рамките на своята компетентност.

Операторът на облекло – специалност „Производство на облекло от кожи“, изпълнява различни технологични операции върху предварително скроени детайли на облекло от кожи: изработване на елементи и малки детайли от кожа и текстилни материали (джобове, яки, маншети, капаци, колани, гайки и др.); изработване на съединителни и лицеви украсителни шевове; изпълняване на монтажни операции (прикачване на яки, плат-



ки, ръкави и др.); обслужване на специални машини за шиене на кожи; обслужване на съоръжения за трашене, очукване, залепване, престригване.

Разпознава видовете кожи – естествени, изкуствени и синтетични. Познава технологичните методи за изработване на облекло от естествени кожи (лицева кожа, кожухарски велур, кожа на косъм), изкуствени и синтетични кожи. Разчита технологичната документация, необходима за изпълнение на конкретната операция при смяна на модела и вида на кожата.

Операторът в производството на облекло отговаря за качествено изработване на изделията и количеството на изразходваните материали. При изпълнение на трудовата си дейност операторът трябва да проявява креативност, съобразителност, комуникативност, сръчност и прецизност.

Работното място на обучавания е в съответствие с нормативите за извършване на съответната дейност и методическите изисквания. За работно място се счита площта, върху която се намират машини, съоръжения и инвентар, необходими за работа. При разполагането на работните места са спазени изискванията за осветеност, необходим работен фронт и функционална близост с необходимите суровини и материали.

Работното място на оператора в производството на облекло е в шевния цех/шевния участък на шивашката фирма/шевното предприятие. Работното място е обзаведено в съответствие с нормативните документи и изисквания на съответните органи.

Работното време на оператора в производството на облекло е в съответствие с изискванията на Кодекса на труда.

2.2. Възможности за продължаване на професионалното обучение

След придобиване на втора степен на професионална квалификация по дадена специалност обучаваният има право да се обучава по друга специалност от професия „Оператор в производството на облекло“, като обучението му по общата задължителна професионална подготовка и отрасловата задължителна професионална подготовка се зачита.

След придобиване на втора степен на професионална квалификация по професията „Оператор в производството на облекло“ обучаваният има право да се обучава по друга професия от професионално направление „Производствени технологии – текстил, облекло, обувки и кожи“, като обучението му по общата задължителна професионална подготовка и част от отрасловата задължителна професионална подготовка се зачита.

След придобиване на втора степен на професионална квалификация по професия „Оператор в производството на облекло“ обучаваният има право да продължи обу-

чението си за придобиване на трета степен на професионална квалификация по друга професия от професионално направление „Производствени технологии – текстил, облекло, обувки и кожи“.

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-01-42 от 11.02.2022 г.

Лицата с втора степен на професионална квалификация по професия „Оператор в производството на облекло“ могат да поствъпват на работа на следните длъжности от Националната квалификация на професиите и длъжностите (НКПД):

75311003	Шивач, мъжко/дамско облекло
75311008	Производител, каптонирано облекло
75311012	Работник, спомагателни шивашки дейности
75312004	Изпълнител, модели
75312006	Производител, бельо
75322002	Крояч, текстил
75322004	Крояч, платна
75312010	Кожухар
81532001	Машинен оператор, кроене
81532002	Машинен оператор, кроене с електронна машина
81532004	Машинен оператор, шиене
81532005	Машинен оператор, шиене на бродерия
81532007	Машинен оператор, шиене на облекла
81532010	Машинен оператор, шиене на текстилни изделия,

както и други длъжности, допълнени при актуализиране на НКПД.

### 3. Единици резултати от ученето (ЕРУ)

3.1. Списък на единиците резултати от учене (ЕРУ) и резултати от учене (РУ) по видове професионална подготовка

**ЕРУ по обща професионална подготовка – единна за всички професии с втора степен на професионална квалификация**

ЕРУ 1. Здравословни и безопасни условия на труд

1.1. РУ Спазва разпоредбите за осигуряване на здравословни и безопасни условия на труд (ЗБУТ) на работното място

1.2. РУ Осъществява 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 всички професии от професионално направление „Производствени технологии – текстил, облекло, обувки и кожи“ – втора степен на професионална квалификация**

ЕРУ 4. Използване на информационни и комуникационни технологии в професионалната дейност

4.1. РУ Обработва информация и съдържание с информационни и комуникационни технологии (ИКТ)

4.2. РУ Осъществява комуникация посредством ИКТ

4.3. РУ Създава цифрово съдържание с ИКТ

ЕРУ 5. Организиране на работния процес

5.1. РУ Подготовка на работното място

5.2. РУ Организация на работното място

ЕРУ 6. Комуникация и чужд език

6.1. РУ Общува ефективно в работния екип

6.2. РУ Води ефективна бизнес комуникация

6.3. РУ Владее чужд език по професията

**ЕРУ по специфична професионална подготовка за специалност „Производство на облекло от текстил“ – втора степен на професионална квалификация**

ЕРУ 7. Материалознание

7.1. РУ Познава видовете текстилни материали и тяхното приложение в производството на облекло

7.2. РУ Познава свойствата на текстилните плоски изделия

7.3. РУ Подбира основни и спомагателни материали

ЕРУ 8. Настилане и скрояване на текстилни материали

8.1. РУ Настила текстилни материали

8.2. РУ Скроява текстилни материали

ЕРУ 9. Изработка поясни изделия

9.1. РУ Конструира поясни изделия

9.2. РУ Изпълнява операциите за производство на поясни изделия

ЕРУ 10. Изработка раменни изделия без хастар

10.1. РУ Конструира раменни изделия без хастар

10.2. РУ Изпълнява операциите за производство на раменни изделия без хастар

ЕРУ 11. Изработка раменни изделия с хастар

11.1. РУ Конструира раменни изделия с хастар

11.2. РУ Изпълнява операциите за производство на раменни изделия с хастар

**ЕРУ по специфична професионална подготовка за специалност „Производство на облекло от кожи“ – втора степен на професионална квалификация**

ЕРУ 12. Материалознание

12.1. РУ Познава видове кожи и тяхното приложение в производството на облекло от кожа

12.2. РУ Познава текстилните материали и тяхното приложение в производството на облекло от кожи

12.3. РУ Подбира основни и спомагателни материали при производство на облекло от кожа

ЕРУ 13. Скрояване и сортиране на кожи

13.1. РУ Познава начините за сортиране, комплектоване и скрояване на естествените кожи

13.2. РУ Настила изкуствени кожи и текстилни материали

13.3. РУ Скроява изкуствени кожи и текстилни материали

ЕРУ 14. Изработка поясни изделия от лицева кожа и текстил

14.1. РУ Конструира поясни изделия от лицева кожа и текстил

14.2. РУ Изпълнява операциите за производство на поясни изделия от лицева кожа и текстил

ЕРУ 15. Изработка безръкавни облекла от лицева кожа и кожухарски велур

15.1. РУ Конструира безръкавни облекла от лицева кожа и кожухарски велур

15.2. РУ Изпълнява операциите за производство на безръкавни облекла от лицева кожа и кожухарски велур

ЕРУ 16. Изработка раменни изделия от кожухарски велур

16.1. РУ Конструира раменни изделия от кожухарски велур

16.2. РУ Изпълнява в технологична последователност операциите за производство на раменни изделия от кожухарски велур

ЕРУ 17. Изработка раменни изделия от лицева кожа с хастар

17.1. РУ Конструира раменни изделия от лицева кожа с хастар

17.2. РУ Изпълнява операциите за производство на раменни изделия от лицева кожа с хастар

ЕРУ 18. Изработка раменни изделия от кожа на косъм с хастар

18.1. РУ Конструира раменни изделия от кожа на косъм с хастар

18.2. РУ Изпълнява операциите за производство на раменни изделия от кожа на косъм с хастар

3.2. Описание на единиците резултати от учене (ЕРУ)

**ЕРУ по общата професионална подготовка – единна за всички професии с втора степен на професионална квалификация**  
ЕРУ 1

<b>Наименование на единицата:</b>	Здравословни и безопасни условия на труд
<b>Ниво по НКР:</b>	3
<b>Ниво по ЕКР:</b>	3
<b>Наименование на професията:</b>	Оператор в производството на облекло
<b>Ниво по НКР:</b>	3
<b>Ниво по ЕКР:</b>	3
<b>Резултат от учене 1.1:</b>	Спазва разпоредбите за осигуряване на здравословни и безопасни условия на труд (ЗБУТ) на работното място
<b>Знания</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Познава основните нормативни разпоредби за осигуряване на здравословни и безопасни условия на труд за конкретната трудова дейност</li> <li>• Знае основните рискове за здравето и безопасността при конкретната трудова дейност</li> <li>• Знае основните мерки за защита и средствата за сигнализация и маркировка за осигуряване на ЗБУТ</li> </ul>
<b>Умения</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Прилага необходимите мерки за защита</li> <li>• Използва средствата за сигнализация и маркировка за осигуряване на ЗБУТ</li> </ul>
<b>Компетентности</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Изпълнява трудовата дейност при спазване на необходимите мерки за осигуряване на безопасност и здраве при работа</li> <li>• Проявява отговорност към останалите участници в трудовия процес</li> <li>• Извършва трудовата дейност, като спазва нормативните разпоредби за осигуряване на здравословни и безопасни условия на труд на работното място</li> </ul>
<b>Резултат от учене 1.2:</b>	Осъществява превантивна дейност по опазване на околната среда
<b>Знания</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Познава основните разпоредби за опазване на околната среда, отнасящи се до конкретната трудова дейност</li> <li>• Знае рисковете от замърсяване на околната среда при извършваната трудова дейност</li> <li>• Познава основните изисквания за разделно събиране на отпадъци</li> <li>• Познава разпоредбите за съхранение, използване и изхвърляне на опасни продукти</li> </ul>
<b>Умения</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Спазва изискванията за разделно събиране на отпадъци</li> <li>• Прилага разпоредбите за съхранение, използване и изхвърляне на опасни продукти</li> <li>• Съхранява опасни продукти</li> </ul>
<b>Компетентности</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Изпълнява трудовата дейност при спазване изискванията и правилата за опазване на околната среда</li> </ul>
<b>Резултат от учене 1.3:</b>	Участва в овладяването на рискови и аварийни ситуации
<b>Знания</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Знае основните рискови и аварийни ситуации на работното място</li> <li>• Познава основните изисквания за осигуряване на аварийна безопасност</li> <li>• Изброява основните стъпки за действия при аварии и аварийни ситуации</li> <li>• Познава видовете травми и методите за оказване на първа помощ</li> </ul>
<b>Умения</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Разпознава рисковете, които могат да доведат до възникване на пожар и/или авария</li> <li>• Спазва изискванията за осигуряване на пожарна и аварийна безопасност</li> <li>• Спазва правилата за действия при аварии и аварийни ситуации</li> <li>• Оказва първа помощ при необходимост</li> </ul>
<b>Компетентности</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Участва в овладяването на възникнал пожар и/или авария в съответствие с установените вътрешнофирмени правила за пожарна и аварийна безопасност</li> </ul>
<b>Средства за оценяване:</b>	<p>Средство 1:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Писмен изпит/тест</li> </ul> <p>Средство 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Решаване на казус по зададен сценарий</li> </ul>
<b>Условия за провеждане на оценяването:</b>	<p>За средства 1 и 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Учебен кабинет по теория</li> </ul>

<b>Критерии за оценяване:</b>	За средство 1: Владее основни теоретични знания за: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Здравословни и безопасни условия на труд на работното място</li> <li>• Осъществяване на превантивна дейност за опазване на околната среда</li> <li>• Овластяване на аварийни ситуации и оказване на първа помощ на пострадали</li> </ul> За средство 2: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Избира най-подходящия тип поведение при зададените рискови ситуации</li> <li>• Вярно и точно определя необходимите действия за оказване на първа помощ</li> </ul>
-------------------------------	--

## ЕРУ 2

<b>Наименование на единицата:</b>	Икономика
<b>Ниво по НКР:</b>	3
<b>Ниво по ЕКР:</b>	3
<b>Наименование на професията:</b>	Оператор в производството на облекло
<b>Ниво по НКР:</b>	3
<b>Ниво по ЕКР:</b>	3
<b>Резултат от учене 2.1:</b>	Познава основите на пазарната икономика
<b>Знания</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Познава общата теория на пазарната икономика</li> <li>• Запознат е с основните икономически проблеми</li> <li>• Посочва ролята на държавата в пазарната икономика</li> <li>• Познава основните икономически субекти в бизнеса</li> </ul>
<b>Умения</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Различава функциите на различните икономически субекти</li> <li>• Различава успешни практически примери за управление на различни бизнес начинания</li> </ul>
<b>Компетентности</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Способен е да идентифицира успешни практически примери за управление на бизнеса, като обяснява ролята на всеки икономически субект, ангажиран в бизнеса</li> </ul>
<b>Резултат от учене 2.2:</b>	Познава основните характеристики на производствената дейност в предприятие
<b>Знания</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Познава основите на пазарното търсене и пазарното предлагане</li> <li>• Дефинира основни икономически понятия – приходи, разходи, печалба, рентабилност</li> </ul>
<b>Умения</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Обяснява основни икономически понятия в контекста на дейността на организацията</li> <li>• Прилага принципите на пазарно търсене и предлагане в дейността си</li> </ul>
<b>Компетентности</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Способен е да обясни основните икономически принципи в контекста на дейността на предприятието</li> </ul>
<b>Средства за оценяване:</b>	Средство 1: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Писмен изпит/тест</li> </ul> Средство 2: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Решаване на казус по зададен сценарий</li> </ul>
<b>Условия за провеждане на оценяването:</b>	За средства 1 и 2: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Учебен кабинет по теория</li> </ul>
<b>Критерии за оценяване:</b>	За средство 1: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Владее основните теоретични знания в областта на икономиката</li> </ul> За средство 2: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Вярно, точно и мотивирано определя действията за разрешаване на проблема в зададения казус/сценарий</li> </ul>

## ЕРУ 3

<b>Наименование на единицата:</b>	Предприемачество
<b>Ниво по НКР:</b>	3
<b>Ниво по ЕКР:</b>	3
<b>Наименование на професията:</b>	Оператор в производството на облекло
<b>Ниво по НКР:</b>	3
<b>Ниво по ЕКР:</b>	3

<b>Резултат от учене 3.1:</b>	Познава основите на предприемачеството
<b>Знания</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Описва същността на предприемачеството</li> <li>• Изброява принципите на предприемаческата дейност</li> <li>• Посочва видовете предприемачески умения</li> </ul>
<b>Умения</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Проучва предприемаческите процеси, свързани с дейността му</li> <li>• Открива практически примери за успешно управление на дейността на организацията</li> </ul>
<b>Компетентности</b>	• Предлага нови идеи за ефективно изпълнение на трудовите дейности
<b>Резултат от учене 3.2:</b>	Формира предприемаческо поведение
<b>Знания</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Познава характеристиките на предприемаческото поведение</li> <li>• Знае видовете предприемаческо поведение</li> <li>• Описва факторите, които влияят върху предприемаческото поведение</li> </ul>
<b>Умения</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Преценява необходимостта от промени, свързани с подобряване на работата си</li> <li>• Прилага в дейността си подходящи предприемачески идеи</li> </ul>
<b>Компетентности</b>	• Предлага решения за оптимизиране на трудовите дейности
<b>Средства за оценяване:</b>	Средство 1: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Писмен изпит/тест</li> </ul> Средство 2: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Казус по зададен сценарий</li> </ul>
<b>Условия за провеждане на оценяването:</b>	За средства 1 и 2: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Учебен кабинет по теория</li> </ul>
<b>Критерии за оценяване:</b>	За средство 1: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Владее основните теоретични понятия в областта на предприемачеството</li> </ul> За средство 2: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Вярно, точно и мотивирано определя действията за разрешаване на проблема в зададения казус/сценарий</li> </ul>

**ЕРУ по отраслова професионална подготовка – единна за професиите от професионално направление „Производствени технологии – текстил, облекло, обувки и кожи“ – втора степен на професионална квалификация**

#### ЕРУ 4

<b>Наименование на единицата:</b>	Използване на информационни и комуникационни технологии в професионалната дейност
<b>Ниво по НКР:</b>	3
<b>Ниво по ЕКР:</b>	3
<b>Наименование на професията:</b>	Оператор в производството на облекло
<b>Ниво по НКР:</b>	3
<b>Ниво по ЕКР:</b>	3
<b>Резултат от учене 4.1:</b>	Обработка информация и съдържание с информационни и комуникационни технологии (ИКТ)
<b>Знания</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Знае начините за търсене на информация в интернет</li> <li>• Познава начини за оценка на надеждността на информацията в интернет</li> <li>• Посочва начините за създаване на поддиректории (папки)</li> <li>• Познава различни програми за възпроизвеждане на даден тип цифрово съдържание (текст, изображение, аудио, видео)</li> </ul>
<b>Умения</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Използва търсачка за намиране на информация, като прилага различни филтри и използва оператори за търсене (символи и други)</li> <li>• Сравнява информацията в различни източници</li> <li>• Съхранява в различни формати цифрово съдържание (текст, изображения, аудио, видео, WEB страници и др.) по класифициран начин, използвайки поддиректории (папки)</li> <li>• Възпроизвежда записано цифрово съдържание</li> </ul>
<b>Компетентности</b>	• Демонстрира основно владение на ИКТ при обработването на информация
<b>Резултат от учене 4.2:</b>	Осъществява комуникация посредством ИКТ

<b>Знания</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Изброява доставчици на услугата електронна поща</li> <li>Описва софтуер за аудио- и видеоразговори</li> <li>Изброява доставчици на услуги за споделяне на файлове</li> <li>Изброява онлайн общности (социални мрежи), създадени за обмен на знания и опит в професионалната област, като посочва публични и частни цифрови услуги</li> <li>Знае правилата за безопасна комуникация в интернет</li> </ul>
<b>Умения</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Използва електронна поща</li> <li>Използва основни функции на софтуер за аудио- и видеоразговори</li> <li>Споделя файлове, спазвайки правилата за онлайн комуникация</li> <li>Обменя знания и опит в онлайн общности</li> </ul>
<b>Компетентности</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Демонстрира основно владение на ИКТ при онлайн комуникация</li> </ul>
<b>Резултат от учене 4.3:</b>	Създава цифрово съдържание с ИКТ
<b>Знания</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Посочва функционалностите на софтуерите за създаване на цифрово съдържание от различен тип (текст, таблици, изображения, аудио, видео)</li> </ul>
<b>Умения</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Създава цифрово съдържание (текст, таблици, изображения, аудио, видео) с различни оформления</li> </ul>
<b>Компетентности</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Демонстрира основно владение на ИКТ при създаването на електронно съдържание</li> </ul>
<b>Средства за оценяване:</b>	<p>Средство 1:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Изпълнение на задача, свързана с намирането на информация в интернет по зададена тема, нейното съхранение и възпроизвеждане</li> </ul> <p>Средство 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Изпълнение на задача, свързана със споделянето на файл в интернет пространството и изпращане на връзка (линк) за сваляне до друг потребител по електронната поща</li> </ul> <p>Средство 3:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Изпълнение на задача, свързана със създаването, редакцията и оформлението на цифрово съдържание</li> </ul>
<b>Условия за провеждане на оценяването:</b>	<p>За средства 1, 2 и 3</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Учебен/компютърен кабинет</li> <li>Персонален компютър или лаптоп</li> <li>Достъп до интернет</li> </ul>
<b>Критерии за оценяване:</b>	<p>За средства 1, 2 и 3</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Поставените задачи са изпълнени самостоятелно и в рамките на предварително зададеното за това време</li> <li>Демонстрирани са професионални знания, умения и компетентности, свързани с употребата на ИКТ</li> </ul>

## ЕРУ 5

<b>Наименование на единицата:</b>	Организиране на работния процес
<b>Ниво по НКР:</b>	3
<b>Ниво по ЕКР:</b>	3
<b>Наименование на професията:</b>	Оператор в производството на облекло
<b>Ниво по НКР:</b>	3
<b>Ниво по ЕКР:</b>	3
<b>Резултат от учене 5.1:</b>	Подготовка на работното място
<b>Знания</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Познава правилата за работа на работното си място</li> <li>Познава видовете инструктаж</li> <li>Описва технологичната операция, която изпълнява</li> </ul>
<b>Умения</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Изпълнява технологичната операция със съответното оборудване</li> <li>Спазва правилата за ЗБУТ</li> </ul>
<b>Компетентности</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Способен е ефективно да организира трудовата си дейност, като спазва правилата за ЗБУТ</li> </ul>
<b>Резултат от учене 5.2:</b>	Организация на работното място
<b>Знания</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Описва видовете дейности</li> <li>Назовава изискванията за изпълнение на видовете дейности</li> <li>Знае правилата за рационална организация на работното място</li> </ul>



<b>Умения</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Организира трудовата си дейност, като спазва изискванията за изпълнението ѝ</li> <li>• Открива грешки от технологичен характер</li> <li>• При техническа неизправност уведомява съответното длъжностно лице</li> <li>• Поддържа ред и чистота на работното място</li> </ul>
<b>Компетентности</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Способен е самостоятелно да изпълни в срок поставените задачи, като спазва изискванията за качество</li> <li>• Способен е да отстранява грешки от технологичен характер в рамките на своята компетентност</li> </ul>
<b>Средства за оценяване:</b>	Средство 1: Решаване на тест Средство 2: Решаване на казус по зададен сценарий
<b>Условия за провеждане на оценяването:</b>	За средства 1 и 2: Учебен кабинет по теория
<b>Критерии за оценяване:</b>	За средство 1: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Дефинира теоретични понятия при организацията на работното място и на работния процес</li> </ul> За средство 2: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Вярно, точно и мотивирано определя действията за разрешаване на проблема в зададения казус</li> </ul>

## ЕРУ 6

<b>Наименование на единицата:</b>	Комуникация и чужд език
<b>Ниво по НКР:</b>	3
<b>Ниво по ЕКР:</b>	3
<b>Наименование на професията:</b>	Оператор в производството на облекло
<b>Ниво по НКР:</b>	3
<b>Ниво по ЕКР:</b>	3
<b>Резултат от учене 6.1:</b>	Общува ефективно в работния екип
<b>Знания</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Посочва отделните длъжности в екипа</li> <li>• Описва взаимоотношенията и йерархичните връзки в екипа</li> </ul>
<b>Умения</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Спазва йерархията в екипа</li> <li>• Осъществява комуникация в екипа</li> </ul>
<b>Компетентности</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Комуникира ефективно с всички участници в трудовия процес съобразно работния протокол</li> <li>• Поема отговорност при работа в екип</li> </ul>
<b>Резултат от учене 6.2:</b>	Води ефективна бизнес комуникация
<b>Знания</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Описва етичните норми в комуникацията</li> <li>• Изрежда правилата за вербална и невербална комуникация</li> <li>• Посочва адекватното поведение при конфликт</li> </ul>
<b>Умения</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Предоставя необходимата информация за удовлетворяване изискванията на клиентите</li> <li>• Избягва конфликтни ситуации</li> <li>• Съдейства за решаване на конфликтни ситуации</li> </ul>
<b>Компетентности</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Провежда ефективна устна и писмена комуникация с колеги и клиенти, спазвайки изискванията за делово общуване</li> </ul>
<b>Резултат от учене 6.3:</b>	Владее чужд език по професията
<b>Знания</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Познава основната професионална терминология на чужд език</li> <li>• Изброява източници за информация в професионалната област на чужд език</li> <li>• Изрежда основните области на приложимост на чужд език по професията</li> </ul>
<b>Умения</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Чете и разбира професионални текстове на чужд език (специализирана литература, документация и други)</li> <li>• Ползва чужд език при търсене на информация от интернет и други източници</li> <li>• Ползва чужд език (писмено и говоримо) при комуникация с колеги и клиенти</li> </ul>
<b>Компетентности</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Владее чужд език на ниво, позволяващо му да осъществява комуникация по професионални теми</li> </ul>

<b>Средства за оценяване:</b>	Средство 1: Решаване на тест Средство 2: Провеждане на разговори на професионални теми
<b>Условия за провеждане на оценяването:</b>	За средства 1 и 2: • Учебен кабинет по теория
<b>Критерии за оценяване:</b>	За средство 1: • Демонстрира знания относно ефективното общуване в работна среда. Владее чужд език по професията За средство 2: • Провежда разговори по професионални теми на чужд език

**ЕРУ по специфична професионална подготовка за специалност „Производство на облекло от текстил“ – втора степен на професионална квалификация**

**ЕРУ 7**

<b>Наименование на единицата:</b>	Материалознание
<b>Ниво по НКР:</b>	3
<b>Ниво по ЕКР:</b>	3
<b>Наименование на професията:</b>	Оператор в производството на облекло
<b>Ниво по НКР:</b>	3
<b>Ниво по ЕКР:</b>	3
<b>Резултат от учене 7.1:</b>	Познава видовете текстилни материали и тяхното приложение в производството на облекло
<b>Знания</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Описва класификацията на текстилните влакнести материали</li> <li>• Познава общите свойства на текстилните влакна – геометрични, физични и механични</li> <li>• Познава основните етапи и технологични процеси за производство на прежди, шевни конци, тъкани, плетива и нетъкани текстилни материали</li> <li>• Познава технологичните процеси при облагородяване на платовете</li> <li>• Знае видовете текстилно багрене</li> </ul>
<b>Умения</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Класифицира текстилните влакна в зависимост от произхода, начина на получаване и химичния им състав</li> <li>• Описва строежа на тъканите, плетивата и нетъкани текстилни материали</li> <li>• Разпознава първични и производни сплитки</li> <li>• Разпознава основните видове плетки</li> </ul>
<b>Компетентности</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Компетентен е да определи областите на приложение на текстилните материали в процеса на производство на облекло</li> </ul>
<b>Резултат от учене 7.2:</b>	Познава свойствата на текстилните площни изделия
<b>Знания</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Описва класификацията на текстилните площни изделия в зависимост от състава и предназначението им</li> <li>• Знае асортимента на тъканите, плетивата, помощните и спомагателните материали</li> <li>• Знае геометричните, физико-механичните, естетичните и хигиенните свойства на платовете</li> <li>• Познава експлоатационните качества на текстилните площни изделия – поведение при пране, химическо чистене и гладене</li> <li>• Описва параметрите на процеса на влаготоплинно обработване</li> <li>• Познава критериите за комфорт при носене и при поддържане на облеклото</li> </ul>
<b>Умения</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Обяснява зависимостта между свойствата на текстилните материали и параметрите на процеса на влаготоплинно обработване</li> <li>• Умее да определя свойствата на текстилните материали чрез използване на органолептичен метод за анализ</li> <li>• Описва връзката между свойствата на платовете и предназначението и потребителските качества на шевните изделия</li> </ul>
<b>Компетентности</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Способен е да определи режимите на влаготоплинна обработка в зависимост от физико-механичните свойства на платовете</li> <li>• Способен е да комплектова подходящи площни изделия (основни, помощни и спомагателни) за конкретен вид облекло</li> </ul>

<b>Резултат от учене 7.3:</b>	Подбира основни и спомагателни материали
<b>Знания</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Познава класификацията на платовете в зависимост от състава и предназначението</li> <li>• Знае асортимента на тъканите с битово предназначение, плетивата, помощните и спомагателните материали</li> </ul>
<b>Умения</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Класифицира платовете в зависимост от състава и естетичното им оформяне</li> <li>• Определя предназначението на плата в зависимост от състава и структурата му</li> <li>• Подбира подходящи основни, помощни и спомагателни материали в зависимост от вида на изделието</li> </ul>
<b>Компетентности</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Способен е да подбере оптимална широчина на плата в зависимост от вида на облеклото</li> <li>• Способен е да разработи проект за подбор на платове и материали за даден вид облекло според дизайна, конструктивните особености и предназначението</li> </ul>
<b>Средства за оценяване:</b>	<p>Средство 1:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Писмен изпит</li> </ul> <p>Средство 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Решаване на казус по зададен проблем</li> </ul> <p>Средство 3:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Изпълнение на проект за подбор на платове и материали за даден вид облекло</li> </ul>
<b>Условия за провеждане на оценяването:</b>	<p>За средства 1 и 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Учебен кабинет по теория</li> </ul> <p>За средство 3:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Персонален компютър или лаптоп, достъп до интернет, мострени картели</li> </ul>
<b>Критерии за оценяване:</b>	<p>За средство 1:</p> <p>Владее основните теоретични знания за:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• общите свойства на текстилните влакна – геометрични, физични и механични</li> <li>• основните етапи и технологични процеси за производство на преди, шевни конци, тъкани, плетива и нетъкани текстилни материали</li> <li>• свойствата на площните текстилни изделия</li> <li>• асортимента на тъканите с битово предназначение, плетивата, помощните и спомагателните материали</li> </ul> <p>За средство 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Вярно, точно и мотивирано определя действията за разрешаване на описания проблем в зададения казус</li> </ul> <p>За средство 3:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Проучва и изработва проект според изискванията на предварително дефинирано задание</li> <li>• Поставената задача е изпълнена самостоятелно и в рамките на предварително зададеното време</li> </ul>

## ЕРУ 8

<b>Наименование на единицата:</b>	Настилане и скрояване на текстилни материали
<b>Ниво по НКР:</b>	3
<b>Ниво по ЕКР:</b>	3
<b>Наименование на професията:</b>	Оператор в производството на облекло
<b>Ниво по НКР:</b>	3
<b>Ниво по ЕКР:</b>	3
<b>Резултат от учене 8.1:</b>	Настила текстилни материали
<b>Знания</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Знае определението за настил</li> <li>• Описва начините на настилане в зависимост от положението на плата</li> <li>• Описва начините на настилане в зависимост от използваните средства</li> <li>• Посочва технологични изисквания при настилане</li> <li>• Знае организационните изисквания при настилане</li> <li>• Обяснява начините за избягване на дефекти по платовете при настилане</li> </ul>
<b>Умения</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Настила основни и спомагателни текстилни материали</li> <li>• Проверява качеството на настилане</li> <li>• Сверява броя на платната в настила по артикули и разцветки</li> <li>• Закрепва размерката към настила</li> </ul>
<b>Компетентности</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Способен е да избере начина на настилане на текстилни материали в зависимост от вида на материала, конструктивните особености на изделието и вида на производството</li> </ul>

<b>Резултат от учене 8.2:</b>	Скроява текстилни материали
<b>Знания</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Дефинира технологичния процес кроене на материалите</li> <li>• Посочва методите за рязане на шевни материали</li> <li>• Познава класификацията на машините за кроене</li> <li>• Описва предназначението на видовете машини за кроене</li> <li>• Обяснява устройството и принципа на действие на машините за кроене</li> <li>• Описва процеса на шанцоване на текстилни материали</li> <li>• Познава автоматизирани системи за кроене</li> </ul>
<b>Умения</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Използва подвижни машини за кроене</li> <li>• Използва неподвижни машини за кроене</li> <li>• Номерираща скроените детайли</li> <li>• Комплектува скроените детайли</li> <li>• Шанцова текстилни материали</li> </ul>
<b>Компетентности</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Способен е самостоятелно или в екип да скрои и комплектува заедно детайли от основен плат, хастар и спомагателни материали, необходими за изработване на шевното изделие</li> </ul>
<b>Средства за оценяване:</b>	<p>Средство 1:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Писмен изпит</li> </ul> <p>Средство 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Изпълнение на практическа задача</li> </ul>
<b>Условия за провеждане на оценяването:</b>	<p>Средство 1:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Учебен кабинет по теория</li> </ul> <p>Средство 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Учебен практически кабинет, чертожни линеали М 1:1, чертожни инструменти, маса за настилане, кроячни машини, платове с различна широчина и структура, хартия за предотвратяване на приплъзването при настилане на хастари и синтетични и изкуствени платове</li> </ul>
<b>Критерии за оценяване:</b>	<p>За средство 1:</p> <p>Владее основните теоретични знания за:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• начините на настилане в зависимост от положението на плата и използваните средства; технологичните и организационните изисквания при настилане; начините за избягване на дефекти по платовете при настилане</li> <li>• методите за рязане на шевни материали; видовете машини за кроене; предназначението на видовете машини за кроене; устройството и принципа на действие на машините за кроене</li> </ul> <p>За средство 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Изпълнява практическо задание за настилане, скрояване и комплектуване на детайлите на шевно изделие</li> <li>• Поставената задача е изпълнена самостоятелно и в рамките на предварително зададеното време</li> <li>• Спазени са изискванията за качество на изпълнение</li> </ul>

## ЕРУ 9

<b>Наименование на единицата:</b>	Изработва поясни изделия
<b>Ниво по НКР:</b>	3
<b>Ниво по ЕКР:</b>	3
<b>Наименование на професията:</b>	Оператор в производството на облекло
<b>Ниво по НКР:</b>	3
<b>Ниво по ЕКР:</b>	3
<b>Резултат от учене 9.1:</b>	Конструира поясни изделия
<b>Знания</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Посочва видовете поясни облекла</li> <li>• Познава изчислителните методи за конструиране на облекла</li> <li>• Описва изходните данни за оразмеряване на основните конструкции</li> <li>• Познава прибавките за свобода в зависимост от степента на прилягане</li> <li>• Познава формулите за оразмеряване на основните конструкции</li> <li>• Описва алгоритъма за построяване на основните конструкции</li> <li>• Запознат е с различни софтуерни продукти за конструиране на облекла</li> </ul>

<b>Умения</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Оразмерява основните конструкции</li> <li>• Построява мрежи на конструктивни чертежи за поясни изделия</li> <li>• Извършва необходимите изчисления</li> <li>• Построява основните конструкции на дамски, детски и мъжки поясни изделия</li> <li>• Оформя контурни линии и линии от съединителни шевове на технологично принадлежащи си детайли</li> <li>• Прави проверки върху конструктивната основа и при необходимост извършва корекции</li> </ul>
<b>Компетентности</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Способен е да разработи самостоятелно кройки на основните, производни и спомагателни детайли на различни видове поясни изделия с поставени центрове и посока на основната нишка</li> </ul>
<b>Резултат от учене 9.2:</b>	Изпълнява операциите за прозводство на поясни изделия
<b>Знания</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Познава видовете шевни машини и предназначението им</li> <li>• Знае устройството и принципа на действие на шевните машини и полуавтомати, използвани в производството на поясни изделия</li> <li>• Познава видовете съоръжения за влаготоплинна обработка (ВТО) и предназначението им</li> <li>• Описва необходимите приспособления, приложими при изпълнение на технологичните операции</li> <li>• Обяснява технологичната последователност за изработване на елементи и детайли от облеклото</li> <li>• Описва технологичната последователност за изработване на поясни изделия</li> <li>• Познава причините за възникване на технологични дефекти в облеклото</li> </ul>
<b>Умения</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ползва шевни машини и съоръжения за ВТО</li> <li>• Извършва регулиране на машинния шев</li> <li>• Променя параметрите на бодовите редове</li> <li>• Извършва гладене и термомеханично подлепване на детайлите при необходимост</li> <li>• Изработва елементи и малки детайли от облеклото според модела</li> <li>• Изпълнява подготвителни операции при технологично изработване</li> <li>• Изпълнява монтажни операции при технологично изработване</li> <li>• Изпълнява довършителни операции при технологично изработване</li> <li>• Определя режима на ВТО спрямо вида на текстилните материали</li> <li>• Отстранява допуснати грешки от технологичен характер</li> </ul>
<b>Компетентности</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Способен е самостоятелно да поддържа, настройва и обслужва шевните машини, полуавтомати и съоръжения за влаготоплинна обработка в съответствие с технологичните изисквания и правилата за здравословни и безопасни условия на труд</li> <li>• Способен е да изработи самостоятелно или в екип поясно изделие, като спазва технологичната последователност и изискванията за качество</li> <li>• Способен е самостоятелно да избира варианти за изпълнение на технологичните операции в зависимост от модела и наличните шевни машини и съоръжения</li> </ul>
<b>Средства за оценяване:</b>	<p>Средство 1:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Писмен изпит</li> </ul> <p>Средство 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Изпълнение на практическа задача</li> </ul>
<b>Условия за провеждане на оценяването:</b>	<p>Средство 1:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Учебен кабинет по теория</li> </ul> <p>Средство 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Учебен практически кабинет, чертожни линеали М 1:1, чертожни инструменти, шевни машини и съоръжения</li> </ul>
<b>Критерии за оценяване:</b>	<p>За средство 1:</p> <p>Владее основните теоретични знания за:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• необходимите размерни признаци за построяване на основните конструкции на поясни изделия и алгоритми за тяхното построяване</li> <li>• технологичната последователност за изработване на елементи на облеклото, малки детайли и джобове; технологичните операции при подготовка на предни и задни части на поясни изделия; технологичната последователност на операциите за изработване на пола и панталон</li> </ul> <p>За средство 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Изработва поясно изделие по модел</li> <li>• Поставената задача е изпълнена самостоятелно и в рамките на предварително зададеното време</li> <li>• Спазени са изискванията за качество на изпълнение</li> </ul>



## ЕРУ 10

<b>Наименование на единицата:</b>	Изработка раменни изделия без хастар
<b>Ниво по НКР:</b>	3
<b>Ниво по ЕКР:</b>	3
<b>Наименование на професията:</b>	Оператор в производството на облекло
<b>Ниво по НКР:</b>	3
<b>Ниво по ЕКР:</b>	3
<b>Резултат от учене 10.1:</b>	Конструира раменни изделия без хастар
<b>Знания</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Познава видовете раменни изделия без хастар</li> <li>• Познава изчислителните методи за конструирание на облекла</li> <li>• Описва изходните данни за оразмеряване на основните конструкции</li> <li>• Познава прибавките за свобода в зависимост от силуета</li> <li>• Познава формулите за оразмеряване на основните конструкции</li> <li>• Описва алгоритъма за построяване на основните конструкции</li> </ul>
<b>Умения</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Оразмерява основните конструкции</li> <li>• Построява мрежи на конструктивни чертежи за раменни изделия без хастар</li> <li>• Прави необходимите изчисления</li> <li>• Построява основните конструкции на детайлите на дамски, детски и мъжки раменни изделия без хастар (гръб, предна част, яка и ръкави)</li> <li>• Оформя контурни линии и линии от съединителни шевове на технологично принадлежащи си детайли</li> <li>• Прави проверки върху конструктивната основа</li> <li>• Извършва корекции при необходимост</li> </ul>
<b>Компетентности</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Способен е да разработи самостоятелно кройки на основните, производни и спомагателни детайли на различни видове раменни изделия без хастар, с поставени центрове и посока на основната нишка</li> </ul>
<b>Резултат от учене 10.2:</b>	Изпълнява операциите за производство на раменни изделия без хастар
<b>Знания</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Познава видовете шевни машини и предназначението им</li> <li>• Знае устройството и принципа на действие на шевните машини и полуавтомати за производството на раменни изделия без хастар</li> <li>• Познава видовете съоръжения за влаготоплинна обработка (ВТО) и предназначението им</li> <li>• Описва необходимите приспособления, приложими при изпълнение на технологичните операции</li> <li>• Обяснява технологичната последователност за изработване на елементи и детайли от облеклото</li> <li>• Описва технологичната последователност за изработване на раменни изделия без хастар</li> <li>• Познава причините за възникване на технологични дефекти в облеклото</li> </ul>
<b>Умения</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Използва шевни машини и съоръжения за ВТО</li> <li>• Извършва регулиране на машинния шев в зависимост от технологичните изисквания</li> <li>• Променя параметрите на бодовите редове</li> <li>• Извършва гладене и термомеханично подлепване на детайлите при необходимост</li> <li>• Изработка елементи и малки детайли от облеклото според модела</li> <li>• Изпълнява подготвителни операции при технологично изработване</li> <li>• Изпълнява монтажни операции при технологично изработване</li> <li>• Изпълнява довършителни операции при технологично изработване</li> <li>• Определя режима на ВТО спрямо вида на текстилните материали</li> <li>• Отстранява допуснати грешки от технологичен характер</li> </ul>
<b>Компетентности</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Способен е самостоятелно да поддържа, настройва и обслужва шевните машини, полуавтомати и съоръжения за влаготоплинна обработка в съответствие с технологичните изисквания и правилата за здравословни и безопасни условия на труд</li> <li>• Способен е да изработи самостоятелно или в екип раменно изделие без хастар, като спазва технологичната последователност и изискванията за качество</li> <li>• Способен е самостоятелно да избира варианти за изпълнение на технологичните операции в зависимост от модела и наличните шевни машини и съоръжения</li> </ul>

<b>Средства за оценяване:</b>	Средство 1: • Писмен изпит Средство 2: • Изпълнение на практическа задача
<b>Условия за провеждане на оценяването:</b>	Средство 1: • Учебен кабинет по теория Средство 2: • База за обучение по практика, чертожни линеали М 1:1, чертожни инструменти, шевни машини и съоръжения, скроени детайли за изработване на изделието/възела от практическата задача
<b>Критерии за оценяване:</b>	За средство 1: Владее основните теоретични знания за: • необходимите размерни признаци за построяване на основните конструкции на детайлите на раменно изделие без хастар; видовете силуети и начините за оформяне на средната линия на гърба; алгоритми за построяване на основните конструкции; • технологичната последователност за изработване на елементи на облеклото и малки детайли; технологичните операции при подготовка на гръб, предни части, яки и ръкави на раменни изделия без хастар; технологичната последователност на операциите за изработване на раменно изделие без хастар За средство 2: • Изработва раменно изделие без хастар по модел или възел от него • Поставената задача е изпълнена самостоятелно и в рамките на предварително зададеното време • Спазени са изискванията за качество на изпълнение

## ЕРУ 11

<b>Наименование на единицата:</b>	Изработва раменни изделия с хастар
<b>Ниво по НКР:</b>	3
<b>Ниво по ЕКР:</b>	3
<b>Наименование на професията:</b>	Оператор в производството на облекло
<b>Ниво по НКР:</b>	3
<b>Ниво по ЕКР:</b>	3
<b>Резултат от учене 11.1:</b>	Конструира раменни изделия с хастар
<b>Знания</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Посочва видовете раменни изделия с хастар</li> <li>• Познава изчислителните методи за конструиране на облекла</li> <li>• Описва изходните данни за оразмеряване на основните конструкции</li> <li>• Познава прибавките за свобода в зависимост от силуета</li> <li>• Познава формулите за оразмеряване на основните конструкции</li> <li>• Описва алгоритъма за построяване на основните конструкции</li> </ul>
<b>Умения</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Оразмерява основните конструкции</li> <li>• Построява мрежи на конструктивни чертежи за раменни изделия с хастар</li> <li>• Прави необходимите изчисления</li> <li>• Построява основните конструкции на детайлите на дамски, детски и мъжки раменни изделия с хастар (гръб, предна част, яка и ръкави)</li> <li>• Оформя контурни линии и линии от съединителни шевове на технологично принадлежащи си детайли</li> <li>• Прави проверки върху конструктивната основа и при необходимост извършва корекции</li> </ul>
<b>Компетентности</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Способен е да разработи самостоятелно кройки на основните, производни и спомагателни детайли на различни видове раменни изделия с хастар, с поставени центрове и посока на основната нишка</li> </ul>
<b>Резултат от учене 11.2:</b>	Изпълнява операциите за производство на раменни изделия с хастар
<b>Знания</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Познава видовете шевни машини и предназначението им</li> <li>• Описва устройството и принципа на действие на шевните машини и полуавтомати за производството на раменни изделия с хастар</li> <li>• Познава видовете съоръжения за влаготоплинна обработка (ВТО) и предназначението им</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Описва необходимите приспособления при изпълнение на технологичните операции</li> <li>• Изброява видовете укрепващи и дублиращи материали и подложки и качествения изисквания към тях</li> <li>• Обяснява технологичната последователност за изработване на елементи и детайли от облеклото</li> <li>• Описва технологичната последователност за изработване на раменни изделия с хастар</li> <li>• Познава причините за възникване на технологични дефекти в облеклото</li> </ul>
<b>Умения</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Използва шевни машини и съоръжения за ВТО</li> <li>• Извършва регулиране на машинния шев</li> <li>• Променя параметрите на бодовите редове</li> <li>• Извършва гладене и термомеханично подлепване на детайлите при необходимост</li> <li>• Изработва елементи и малки детайли от облеклото според модела</li> <li>• Изпълнява подготвителни операции при технологично изработване</li> <li>• Изпълнява монтажни операции при технологично изработване</li> <li>• Изпълнява довършителни операции при технологично изработване</li> <li>• Определя режима на ВТО спрямо вида на текстилните материали</li> <li>• Отстранява допуснати грешки от технологичен характер</li> </ul>
<b>Компетентности</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Способен е самостоятелно да поддържа, настройва и обслужва шевните машини, полуавтомати и съоръжения за влаготоплинна обработка в съответствие с технологичните изисквания и правилата за здравословни и безопасни условия на труд.</li> <li>• Способен е да изработи самостоятелно или в екип раменно изделие с хастар, като спазва технологичната последователност и изискванията за качество</li> <li>• Способен е самостоятелно да избира варианти за изпълнение на технологичните операции в зависимост от модела и наличните шевни машини и съоръжения</li> </ul>
<b>Средства за оценяване:</b>	<p>Средство 1:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Писмен изпит</li> </ul> <p>Средство 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Изпълнение на практическа задача</li> </ul>
<b>Условия за провеждане на оценяването:</b>	<p>Средство 1:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Учебен кабинет по теория</li> </ul> <p>Средство 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• База за обучение по практика, чертожни линеали М 1:1, чертожни инструменти, шевни машини и съоръжения, скроени детайли за изработване на изделието/възела от практическата задача</li> </ul>
<b>Критерии за оценяване:</b>	<p>За средство 1:</p> <p>Владее основните теоретични знания за:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• необходимите размерни признаци за построяване на основните конструкции на детайлите на раменно изделие с хастар; видовете силуети и начините за оформяне на средната линия на гърба; алгоритми за построяване на основните конструкции;</li> <li>• технологичната последователност за изработване на елементи на облеклото и малки детайли; технологичните операции при подготовка на гръб, предни части, яки и ръкави на раменни изделия с хастар; изработване на хастар; технологичната последователност на операциите за изработване на раменно изделие с хастар</li> </ul> <p>Средство 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Изработва раменно изделие с хастар по модел или възел от него</li> <li>• Поставената задача е изпълнена самостоятелно и в рамките на предварително зададеното време</li> <li>• Спазени са изискванията за качество на изпълнение</li> </ul>

**ЕРУ по специфична професионална подготовка за специалност „Производство на облекло от кожи“ – втора степен на професионална квалификация**

ЕРУ 12

<b>Наименование на единицата:</b>	Материалознание
<b>Ниво по НКР:</b>	3
<b>Ниво по ЕКР:</b>	3

<b>Наименование на професията:</b>	Оператор в производството на облекло
<b>Ниво по НКР:</b>	3
<b>Ниво по ЕКР:</b>	3
<b>Резултат от учене 12.1:</b>	Познава видове кожи и тяхното приложение в производството на облекло от кожа
<b>Знания</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Изброява класификацията на видовете кожи</li> <li>• Описва строежа и химичния състав на суровите кожи</li> <li>• Познава топографията на кожата</li> <li>• Описва основните процеси при обработка на суровата кожа</li> <li>• Описва начина на консервиране и съхраняване на суровите кожи</li> <li>• Знае класификацията на изкуствените и синтетичните меки кожи</li> <li>• Познава строежа на изкуствените и синтетичните меки кожи</li> </ul>
<b>Умения</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Класифицира естествените кожи в зависимост от произхода</li> <li>• Разпознава повредите по кожата</li> <li>• Определя показателите за качеството на суровите кожи</li> <li>• Класифицира изкуствените и синтетични кожи</li> <li>• Определя показателите, определящи качеството на изкуствените и синтетични кожи</li> </ul>
<b>Компетентности</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Способен е да избере естествени кожи за производство на облекло и технологията за тяхната обработка в зависимост от вида и предназначението на облеклото</li> <li>• Способен е да избере изкуствени и синтетични кожи за производство на облекло и технологията за тяхната обработка в зависимост от вида и предназначението на облеклото</li> <li>• Способен е да съчетае естествени кожи, изкуствени и синтетични кожи при производство на различни изделия</li> </ul>
<b>Резултат от учене 12.2:</b>	Познава текстилните материали и тяхното приложение в производството на облекло от кожи
<b>Знания</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Познава класификацията на текстилните влакнести материали</li> <li>• Познава общите свойства на текстилните влакна – геометрични, физични и механични</li> <li>• Познава основните етапи и технологични процеси за производство на прежди, шевни конци, тъкани, плетива и нетъкани текстилни материали</li> <li>• Познава геометричните, физико-механичните, естетичните и хигиенните свойства на платовете</li> <li>• Познава асортимента на текстилните изделия, помощните и спомагателни материали</li> </ul>
<b>Умения</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Класифицира текстилните влакна в зависимост от произхода, начина на получаване и химичния им състав</li> <li>• Определя предназначението на плата в зависимост от състава и структурата му</li> <li>• Подбира подходящи основни, помощни и спомагателни материали</li> </ul>
<b>Компетентности</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Способен е да разработи проект за подбор на платове и материали за даден вид облекло според дизайна, конструктивните особености и предназначението на облеклото</li> </ul>
<b>Резултат от учене 12.3:</b>	Подбира основни и спомагателни материали при производство на облекло от кожа
<b>Знания</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Описва видовете кожа и материалите, необходими за изработване на облекло от кожа</li> <li>• Познава общите свойства на кожата и текстилните материали</li> <li>• Знае асортимента на текстилните изделия, помощните и спомагателни материали</li> </ul>
<b>Умения</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Класифицира кожата и текстилните влакна в зависимост от произхода, начина на получаване и химичния им състав</li> <li>• Определя предназначението на кожата в зависимост от вида, обработката и съхранението ѝ</li> <li>• Подбира подходящи основни, помощни и спомагателни материали</li> </ul>
<b>Компетентности</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Способен е да разработи проект за подбор на кожа и материали за даден вид облекло според дизайна, конструктивните особености и предназначението на облеклото</li> </ul>

<b>Средства за оценяване:</b>	Средство 1: • Писмен изпит Средство 2: • Решаване на казус по зададен проблем Средство 3: • Изпълнение на проект за подбор на кожи, платове и материали за даден вид облекло
<b>Условия за провеждане на оценяването:</b>	За средства 1 и 2: • Учебен кабинет по теория За средство 3: • Персонален компютър или лаптоп, достъп до интернет, мострени картели
<b>Критерии за оценяване:</b>	За средство 1: Владее основните теоретични знания за: • строежа и състава на естествените, изкуствените и синтетичните кожи • основните процеси при обработка на естествените, изкуствените и синтетичните кожи • общите свойства на текстилните влакна – геометрични, физични и механични • основните етапи и технологични процеси за производство на прежди, шевни конци, тъкани, плетива и нетъкани текстилни материали • свойствата на площните текстилни изделия За средство 2: • Вярно, точно и мотивирано определя действията за разрешаване на описания проблем в зададения казус За средство 3: • Проучва и изработва проект според изискванията на предварително дефинирано задание

## ЕРУ 13

<b>Наименование на единицата:</b>	Скрояване и сортиране на кожи
<b>Ниво по НКР:</b>	3
<b>Ниво по ЕКР:</b>	3
<b>Наименование на професията:</b>	Оператор в производството на облекло
<b>Ниво по НКР:</b>	3
<b>Ниво по ЕКР:</b>	3
<b>Резултат от учене 13.1:</b>	Познава начините за сортиране, комплектуване и скрояване на естествените кожи
<b>Знания</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Описва изискванията при сортиране на кожата по цвят, вид на косъма, гъстота и крец</li> <li>• Описва начините за съхранение на партидите</li> <li>• Изброява технологичните изисквания при разполагане на кройките</li> <li>• Описва начините на разполагане на кройките съобразно гръбната линия и дефектите</li> </ul>
<b>Умения</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Открива дефектите по кожата</li> <li>• Проверява дециметража на всяка пачка</li> <li>• Постава съгласно изискванията кройките на всеки детайл на облеклото</li> <li>• Подбира кожата от пачката за конкретен детайл</li> <li>• Скроява кожата по шаблон</li> <li>• Крои с ръчен кожухарски нож</li> <li>• Комплектува скроените детайли</li> </ul>
<b>Компетентности</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Способен е да сортира кожата на пачка в зависимост от вида на кожата и от конкретния детайл, за който тя е подходяща</li> </ul>
<b>Резултат от учене 13.2:</b>	Настила изкуствени кожи и текстилни материали
<b>Знания</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Знае определението за настил</li> <li>• Описва начините на настилане в зависимост от положението на плата и изкуствената кожа</li> <li>• Описва начините на настилане в зависимост от използваните средства</li> <li>• Изброява технологични изисквания при настилане</li> <li>• Описва организационни изисквания при настилане</li> <li>• Обяснява начините за избягване на дефекти по платовете и изкуствените кожи при настилане</li> </ul>



<b>Умения</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Настила основни и спомагателни текстилни материали</li> <li>• Проверява качеството на настилане</li> <li>• Проверява броя на платната в настила по артикули и разцветки</li> <li>• Закрепва размерката към настила</li> </ul>
<b>Компетентности</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Способен е да извърши настилане на текстилни материали или изкуствена кожа в зависимост от вида на материала, конструктивните особености на изделието и вида на производството</li> </ul>
<b>Резултат от учене 13.3:</b>	Скроява изкуствени кожи и текстилни материали
<b>Знания</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Дефинира технологичния процес кроене на материалите</li> <li>• Знае методите за рязане на шевни материали</li> <li>• Познава класификацията на машините за кроене</li> <li>• Описва предназначението на видовете машини за кроене</li> <li>• Посочва устройството и принципа на действие на машините за кроене</li> <li>• Описва процеса на щанцоване на текстилни материали</li> <li>• Познава автоматизирани системи за кроене</li> </ul>
<b>Умения</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Използва подвижни машини за кроене</li> <li>• Използва неподвижни машини за кроене</li> <li>• Щанцова текстилни материали</li> <li>• Номерираща скроените детайли</li> <li>• Комплектува скроените детайли</li> </ul>
<b>Компетентности</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Способен е самостоятелно или в екип да скрои и комплектува заедно детайли от лицева кожа или основен плат, хастар и спомагателни материали, необходими за изработване на шевното изделие</li> </ul>
<b>Средства за оценяване:</b>	<p>Средство 1:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Писмен изпит</li> </ul> <p>Средство 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Изпълнение на практическа задача</li> </ul>
<b>Условия за провеждане на оценяването:</b>	<p>Средство 1:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Учебен кабинет по теория</li> </ul> <p>Средство 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• База за обучение по практика, чертожни линеали М 1:1, чертожни инструменти, маса за настилане, кроячни машини</li> </ul>
<b>Критерии за оценяване:</b>	<p>За средство 1:</p> <p>Владее основните теоретични знания за:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• сортиране, комплектуване и скрояване на естествени кожи съобразно изделието, шаблоните и дециметража на кожата</li> <li>• начините на настилане в зависимост от положението на плата или изкуствената кожа и използваните средства; технологичните и организационни изисквания при настилане; начините за избягване на дефекти по платовете и кожите при настилане;</li> <li>• методите за рязане на материали; видовете машини за кроене; предназначението на видовете машини за кроене; устройството и принципа на действие на машините за кроене</li> </ul> <p>За средство 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Изпълнява практическо задание за настилане, скрояване и комплектуване на детайлите на шевно изделие</li> <li>• Изпълнява практическо задание за сортиране, комплектуване и скрояване на естествени кожи</li> <li>• Поставената задача е изпълнена самостоятелно и в рамките на предварително зададеното време</li> <li>• Спазени са изискванията за качество на изпълнение</li> </ul>

## ЕРУ 14

<b>Наименование на единицата:</b>	Изработва поясни изделия от лицева кожа и текстил
<b>Ниво по НКР:</b>	3
<b>Ниво по ЕКР:</b>	3
<b>Наименование на професията:</b>	Оператор в производството на облекло
<b>Ниво по НКР:</b>	3
<b>Ниво по ЕКР:</b>	3

<b>Резултат от учене 14.1:</b>	Конструира поясни изделия от лицева кожа и текстил
<b>Знания</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Посочва видовете поясни облекла</li> <li>• Познава изчислителните методи за конструирание на облекла</li> <li>• Описва изходните данни за оразмеряване на основните конструкции</li> <li>• Познава прибавките за свобода в зависимост от степента на прилягане и вида на материала</li> <li>• Познава формулите за оразмеряване на основните конструкции</li> <li>• Описва алгоритъма за построяване на основните конструкции</li> <li>• Запознат е с различни компютърни системи за конструирание на облекла</li> </ul>
<b>Умения</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Оразмерява основните конструкции</li> <li>• Построява мрежи на конструктивни чертежи за поясни изделия</li> <li>• Извършва необходимите изчисления</li> <li>• Построява основните конструкции</li> <li>• Оформя контурни линии и линии от съединителни шевове на технологично принадлежащи си детайли</li> <li>• Прави проверки върху конструктивната основа и при необходимост извършва корекции</li> </ul>
<b>Компетентности</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Способен е да разработи самостоятелно кройки на основните, производни и спомагателни детайли на различни видове поясни изделия от лицева кожа с поставени центрове и посока на основната нишка</li> </ul>
<b>Резултат от учене 14.2:</b>	Изпълнява операциите за производство на поясни изделия от лицева кожа и текстил
<b>Знания</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Познава видовете шевни машини, използвани при производството на кожени изделия, и тяхното предназначение</li> <li>• Знае устройството и принципа на действие на шевните машини и полуавтомати, използвани в производството на поясни изделия от кожа</li> <li>• Познава видовете съоръжения за трашене, очукване, залепване</li> <li>• Описва необходимите приспособления, приложими при изпълнение на технологичните операции</li> <li>• Обяснява технологичната последователност за изработване на елементи и детайли от облеклото</li> <li>• Описва технологичната последователност за изработване на поясни изделия</li> <li>• Познава причините за възникване на технологични дефекти в облеклото</li> </ul>
<b>Умения</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Използва шевни машини и съоръжения за ВТО</li> <li>• Извършва регулиране на машинния шев в зависимост от технологичните изисквания</li> <li>• Променя параметрите на бодовите редове</li> <li>• Извършва гладене и залепване на ленти при необходимост</li> <li>• Изработва елементи и малки детайли от облеклото според модела</li> <li>• Изпълнява подготвителни операции при технологично изработване</li> <li>• Изпълнява монтажни операции при технологично изработване</li> <li>• Изпълнява довършителни операции при технологично изработване</li> <li>• Определя режима на ВТО спрямо вида на текстилните материали</li> <li>• Отстранява допуснати грешки от технологичен характер</li> </ul>
<b>Компетентности</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Способен е самостоятелно да поддържа, настройва и обслужва шевните машини, полуавтомати и съоръжения за влаготоплинна обработка в съответствие с технологичните изисквания и правилата за здравословни и безопасни условия на труд</li> <li>• Способен е да изработи самостоятелно или в екип поясно изделие от лицева кожа и текстил, като спазва технологичната последователност и изискванията за качество</li> <li>• Способен е самостоятелно да избира варианти за изпълнение на технологичните операции в зависимост от модела и наличните шевни машини и съоръжения</li> </ul>
<b>Средства за оценяване:</b>	<p>Средство 1:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Писмен изпит</li> </ul> <p>Средство 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Изпълнение на практическа задача</li> </ul>
<b>Условия за провеждане на оценяването:</b>	<p>Средство 1:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Учебен кабинет по теория</li> </ul> <p>Средство 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• База за обучение по практика, чертожни линеали М 1:1, чертожни инструменти, шевни машини и съоръжения, скроени детайли за изработване на изделието/възела от практическата задача</li> </ul>

<b>Критерии за оценяване:</b>	<p>За средство 1:</p> <p>Владее основните теоретични знания за:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• необходимите размерни признаци за построяване на основните конструкции на поясни изделия и алгоритми за тяхното построяване;</li> <li>• технологичната последователност за изработване на елементи на облеклото, малки детайли и джобове; технологичните операции при подготовка на предни и задни части на поясни изделия от кожа; технологичната последователност на операциите за изработване на пола и панталон</li> </ul> <p>За средство 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Изработва поясно изделие по модел или възел от него</li> <li>• Поставената задача е изпълнена самостоятелно и в рамките на предварително зададеното време</li> <li>• Спазени са изискванията за качество на изпълнение</li> </ul>
-------------------------------	--

## ЕРУ 15

<b>Наименование на единицата:</b>	Изработва безръкавни облекла от лицева кожа и кожухарски велур
<b>Ниво по НКР:</b>	3
<b>Ниво по ЕКР:</b>	3
<b>Наименование на професията:</b>	Оператор в производството на облекло
<b>Ниво по НКР:</b>	3
<b>Ниво по ЕКР:</b>	3
<b>Резултат от учене 15.1:</b>	Конструира безръкавни облекла от лицева кожа и кожухарски велур
<b>Знания</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Посочва видовете безръкавни облекла</li> <li>• Познава изчислителните методи за конструиране на облекла</li> <li>• Познава изходните данни за оразмеряване на основните конструкции</li> <li>• Познава прибавките за свобода в зависимост от силуета</li> <li>• Познава формулите за оразмеряване на основните конструкции</li> <li>• Познава алгоритъма за построяване на основните конструкции</li> </ul>
<b>Умения</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Оразмерява основните конструкции</li> <li>• Построява мрежи на конструктивни чертежи за раменни изделия без хастар</li> <li>• Прави необходимите изчисления</li> <li>• Построява основните конструкции</li> <li>• Оформя контурни линии и линии от съединителни шевове на технологично принадлежащи си детайли</li> <li>• Прави проверки върху конструктивната основа и при необходимост извършва корекции</li> </ul>
<b>Компетентности</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Способен е да разработи самостоятелно кройки на основните, производни и спомагателни детайли на различни видове безръкавни облекла по модел</li> </ul>
<b>Резултат от учене 15.2:</b>	Изпълнява операциите за производство на безръкавни облекла от лицева кожа и кожухарски велур
<b>Знания</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Познава видовете шевни машини и предназначението им</li> <li>• Знае устройството и принципа на действие на шевните машини и полуавтомати за производството на безръкавно облекло от лицева кожа</li> <li>• Познава видовете съоръжения за престригване или трашене на детайлите</li> <li>• Изброява необходимите приспособления за изпълнение на технологичните операции</li> <li>• Обяснява технологичната последователност за изработване на елементи и детайли от облеклото</li> <li>• Описва технологичната последователност за изработване на безръкавни облекла</li> <li>• Познава причините за възникване на технологични дефекти в облеклото</li> </ul>
<b>Умения</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Използва шевни машини и съоръжения</li> <li>• Извършва регулиране на машинния шев в зависимост от технологичните изисквания</li> <li>• Променя параметрите на бодовите редове</li> <li>• Извършва престригване или трашене на детайлите</li> <li>• Изработва елементи и малки детайли от облеклото според модела</li> <li>• Изпълнява подготвителни операции при технологично изработване</li> <li>• Изпълнява монтажни операции при технологично изработване</li> <li>• Изпълнява довършителни операции при технологично изработване</li> <li>• Отстранява допуснати грешки от технологичен характер</li> </ul>

<b>Компетентности</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Способен е самостоятелно да поддържа, настройва и обслужва шевните машини, полуавтомати и съоръжения в съответствие с технологичните изисквания и правилата за здравословни и безопасни условия на труд</li> <li>Способен е да изработи самостоятелно или в екип безръкавно облекло от лицева кожа и кожухарски велур, като спазва технологичната последователност и изискванията за качество</li> <li>Способен е самостоятелно да избира варианти за изпълнение на технологичните операции в зависимост от модела и наличните шевни машини и съоръжения</li> </ul>
<b>Средства за оценяване:</b>	<p>Средство 1:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Писмен изпит</li> </ul> <p>Средство 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Изпълнение на практическа задача</li> </ul>
<b>Условия за провеждане на оценяването:</b>	<p>Средство 1:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Учебен кабинет по теория</li> </ul> <p>Средство 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>База за обучение по практика, чертожни линеали М 1:1, чертожни инструменти, шевни машини и съоръжения, скроени детайли за изработване на изделието/възела от практическата задача</li> </ul>
<b>Критерии за оценяване:</b>	<p>За средство 1:</p> <p>Владее основните теоретични знания за:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>необходимите размерни признаци за построяване на основните конструкции на детайлите на безръкавно облекло; видовете силуети и начините за оформяне на средната линия на гърба; алгоритми за построяване на основните конструкции;</li> <li>технологичната последователност за изработване на елементи на облеклото и малки детайли; технологичните операции при подготовка на гръб, предни части, гарнитури; технологичната последователност на операциите за изработване на изделието</li> </ul> <p>За средство 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Изработва безръкавно облекло от лицева кожа и кожухарски велур по модел или възел от него</li> <li>Поставената задача е изпълнена самостоятелно и в рамките на предварително зададеното време</li> <li>Спазени са изискванията за качество на изпълнение</li> </ul>

## ЕРУ 16

<b>Наименование на единицата:</b>	Изработва раменни изделия от кожухарски велур
<b>Ниво по НКР:</b>	3
<b>Ниво по ЕКР:</b>	3
<b>Наименование на професията:</b>	Оператор в производството на облекло
<b>Ниво по НКР:</b>	3
<b>Ниво по ЕКР:</b>	3
<b>Резултат от учене 16.1:</b>	Конструира раменни изделия от кожухарски велур
<b>Знания</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Посочва видовете раменни изделия от кожухарски велур</li> <li>Познава изчислителните методи за конструиране на облекла</li> <li>Познава изходните данни за оразмеряване на основните конструкции</li> <li>Познава прибавките за свобода в зависимост от модела</li> <li>Познава формулите за оразмеряване на основните конструкции</li> <li>Познава алгоритъма за построяване на основните конструкции</li> </ul>
<b>Умения</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Оразмерява основните конструкции</li> <li>Построява мрежи на конструктивни чертежи за раменни изделия</li> <li>Прави необходимите изчисления</li> <li>Построява основните конструкции</li> <li>Оформя контурни линии и линии от съединителни шевове на технологично принадлежащи си детайли</li> <li>Прави проверки върху конструктивната основа</li> <li>Извършва корекции при необходимост</li> </ul>
<b>Компетентности</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Способен е да разработи самостоятелно кройки на основните, производни и спомагателни детайли на различни видове раменни изделия</li> </ul>

<b>Резултат от учене 16.2:</b>	Изпълнява в технологична последователност операциите за производство на раменни изделия от кожухарски велур
<b>Знания</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Познава видовете шевни машини и предназначението им</li> <li>• Знае устройството и принципа на действие на шевните машини и полуавтомати, използвани в производството на раменни изделия от кожухарски велур</li> <li>• Познава видовете съоръжения за престригване и очукване</li> <li>• Обяснява технологичната последователност за изработване на елементи и детайли от облеклото</li> <li>• Описва технологичната последователност за изработване на облекло от кожухарски велур</li> <li>• Познава причините за възникване на технологични дефекти в облеклото</li> </ul>
<b>Умения</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Оперира с шевни машини и съоръжения</li> <li>• Извършва регулиране на машинния шев</li> <li>• Променя параметрите на бодовите редове</li> <li>• Извършва престригване на детайлите</li> <li>• Изработва елементи и малки детайли от облеклото според модела</li> <li>• Изпълнява подготвителни операции при технологично изработване</li> <li>• Изпълнява монтажни операции при технологично изработване</li> <li>• Изпълнява довършителни операции при технологично изработване</li> <li>• Отстранява допуснати грешки от технологичен характер</li> </ul>
<b>Компетентности</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Способен е самостоятелно да поддържа, настройва и обслужва шевните машини, полуавтомати и съоръжения в съответствие с технологичните изисквания и правилата за здравословни и безопасни условия на труд</li> <li>• Способен е да изработи самостоятелно или в екип раменно изделие от кожухарски велур, като спазва технологичната последователност и изискванията за качество</li> <li>• Способен е самостоятелно да избира варианти за изпълнение на технологичните операции в зависимост от модела и наличните шевни машини и съоръжения</li> </ul>
<b>Средства за оценяване:</b>	<p>Средство 1:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Писмен изпит</li> </ul> <p>Средство 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Изпълнение на практическа задача</li> </ul>
<b>Условия за провеждане на оценяването:</b>	<p>Средство 1:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Учебен кабинет по теория</li> </ul> <p>Средство 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• База за обучение по практика, чертожни линеали М 1:1, чертожни инструменти, шевни машини и съоръжения, скроени детайли за изработване на изделието/възела от практическата задача</li> </ul>
<b>Критерии за оценяване:</b>	<p>За средство 1:</p> <p>Владее основните теоретични знания за:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• необходимите размерни признаци за построяване на основните конструкции на детайлите на раменно изделие от кожухарски велур; алгоритми за построяване на основните конструкции;</li> <li>• технологичната последователност за изработване на елементи на облеклото и малки детайли; технологичните операции при подготовка на гръб, предни части, яки и ръкави на раменни изделия от кожухарски велур; технологичната последователност на операциите за изработване на цялостно изделие</li> </ul> <p>За средство 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Изработва раменно изделие от кожухарски велур или възел от него</li> <li>• Поставената задача е изпълнена самостоятелно и в рамките на предварително зададеното време</li> <li>• Спазени са изискванията за качество на изпълнение</li> </ul>

## ЕРУ 17

<b>Наименование на единицата:</b>	Изработва раменни изделия от лицева кожа с хастар
<b>Ниво по НКР:</b>	3
<b>Ниво по ЕКР:</b>	3
<b>Наименование на професията:</b>	Оператор в производството на облекло
<b>Ниво по НКР:</b>	3
<b>Ниво по ЕКР:</b>	3



<b>Резултат от учене 17.1:</b>	<b>Конструира раменни изделия от лицева кожа с хастар</b>
<b>Знания</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Посочва видовете раменни изделия с хастар</li> <li>• Познава изчислителните методи за конструиране на облекла</li> <li>• Познава изходните данни за оразмеряване на основните конструкции</li> <li>• Познава прибавките за свобода в зависимост от силуета и материала за изработване</li> <li>• Познава формулите за оразмеряване на основните конструкции</li> <li>• Познава алгоритъма за построяване на основните конструкции</li> </ul>
<b>Умения</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Оразмерява основните конструкции</li> <li>• Построява мрежи на конструктивни чертежи за раменни изделия с хастар</li> <li>• Прави необходимите изчисления</li> <li>• Построява основните конструкции</li> <li>• Оформя контурни линии и линии от съединителни шевове на технологично принадлежащи си детайли</li> <li>• Прави проверки върху конструктивната основа</li> <li>• Извършва корекции при необходимост</li> </ul>
<b>Компетентности</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Способен е да разработи самостоятелно основни кройки на детайлите – основни, производни и спомагателни на различни видове раменни изделия от лицева кожа с хастар, с поставени центрове и посока на основната нишка, и гръдната линия</li> </ul>
<b>Резултат от учене 17.2:</b>	<b>Изпълнява операциите за производство на раменни изделия от лицева кожа с хастар</b>
<b>Знания</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Познава видовете шевни машини и предназначението им</li> <li>• Описва устройството и принципа на действие на шевните машини и полуавтомати, използвани в производството на раменни изделия с хастар</li> <li>• Познава видовете съоръжения за влаготоплинна обработка (ВТО) и предназначението им</li> <li>• Описва необходимите приспособления за изпълнение на технологичните операции</li> <li>• Дефинира видовете укрепващи и дублиращи материали и подложки и качествените изисквания към тях</li> <li>• Обяснява технологичната последователност за изработване на елементи и детайли от облеклото</li> <li>• Описва технологичната последователност за изработване на раменни изделия с хастар</li> <li>• Познава причините за възникване на технологични дефекти в облеклото</li> </ul>
<b>Умения</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Работи с шевни машини и съоръжения за ВТО</li> <li>• Извършва регулиране на машинния шев в зависимост от технологичните изисквания</li> <li>• Променя параметрите на бодовите редове</li> <li>• Извършва гладене и термомеханично подлепване на детайлите при необходимост</li> <li>• Траши кожата по линия на шева</li> <li>• Изработва елементи и малки детайли от облеклото според модела</li> <li>• Изпълнява подготвителни операции при технологично изработване</li> <li>• Изпълнява монтажни операции при технологично изработване</li> <li>• Изпълнява довършителни операции при технологично изработване</li> <li>• Определя режима на ВТО спрямо вида на текстилните материали</li> <li>• Отстранява допуснати грешки от технологичен характер</li> </ul>
<b>Компетентности</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Способен е самостоятелно да поддържа, настройва и обслужва шевните машини, полуавтомати и съоръжения за влаготоплинна обработка в съответствие с технологичните изисквания и правилата за здравословни и безопасни условия на труд</li> <li>• Способен е да изработи самостоятелно или в екип раменно изделие от лицева кожа с хастар, като спазва технологичната последователност и изискванията за качество</li> <li>• Способен е самостоятелно да избира варианти за изпълнение на технологичните операции в зависимост от модела и наличните шевни машини и съоръжения</li> </ul>
<b>Средства за оценяване:</b>	<p>Средство 1:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Писмен изпит</li> </ul> <p>Средство 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Изпълнение на практическа задача</li> </ul>

<b>Условия за провеждане на оценяването:</b>	Средство 1: <ul style="list-style-type: none"> <li>Учебен кабинет по теория</li> </ul> Средство 2: <ul style="list-style-type: none"> <li>База за обучение по практика, чертожни линеали М 1:1, чертожни инструменти, шевни машини и съоръжения, скроени детайли за изработване на изделието/възела от практическата задача</li> </ul>
<b>Критерии за оценяване:</b>	За средство 1: Владее основните теоретични знания за: <ul style="list-style-type: none"> <li>необходимите размерни признаци за построяване на основните конструкции на детайлите на раменно изделие от лицева кожа с хастар; видовете силуети и начините за оформяне на средната линия на гърба; алгоритми за построяване на основните конструкции;</li> <li>технологичната последователност за изработване на елементи на облеклото и малки детайли; технологичните операции при подготовка на гръб, предни части, яки и ръкави на раменни изделия от лицева кожа с хастар; изработване на хастар; технологичната последователност на операциите за изработване на раменно изделие с хастар</li> </ul> За средство 2: <ul style="list-style-type: none"> <li>Изработва раменно изделие от лицева кожа с хастар по модел или възел от него</li> <li>Поставената задача е изпълнена самостоятелно и в рамките на предварително зададеното време</li> <li>Спазени са изискванията за качество на изпълнение</li> </ul>

ЕРУ 18

<b>Наименование на единицата:</b>	Изработва раменни изделия от кожа на косъм с хастар
<b>Ниво по НКР:</b>	3
<b>Ниво по ЕКР:</b>	3
<b>Наименование на професията:</b>	Оператор в производството на облекло
<b>Ниво по НКР:</b>	3
<b>Ниво по ЕКР:</b>	3
<b>Резултат от учене 18.1:</b>	Конструира раменни изделия от кожа на косъм с хастар
<b>Знания</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Посочва видовете раменни изделия с хастар</li> <li>Познава изчислителните методи за конструирание на облекла</li> <li>Познава изходните данни за оразмеряване на основните конструкции</li> <li>Познава прибавките за свобода в зависимост от вида на кожата</li> <li>Познава формулите за оразмеряване на основните конструкции</li> <li>Познава алгоритъма за построяване на основните конструкции</li> </ul>
<b>Умения</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Оразмерява основните конструкции</li> <li>Построява мрежи на конструктивни чертежи за раменни изделия с хастар</li> <li>Прави необходимите изчисления</li> <li>Построява основните конструкции</li> <li>Оформя контурни линии и линии от съединителни шевове на технологично принадлежащи си детайли</li> <li>Прави проверки върху конструктивната основа и при необходимост извършва корекции</li> </ul>
<b>Компетентности</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Способен е да разработи самостоятелно основни кройки на основните, производни и спомагателни детайли на различни видове раменни изделия от кожа на косъм</li> </ul>
<b>Резултат от учене 18.2:</b>	Изпълнява операциите за производство на раменни изделия от кожа на косъм с хастар
<b>Знания</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Познава видовете шевни машини и предназначението им</li> <li>Описва устройството и принципа на действие на шевните машини и полуавтомати за производството на облекло от кожа на косъм</li> <li>Познава начините на разположение на кожата спрямо шаблоните</li> <li>Описва последователността на свързване на кожите</li> <li>Знае видовете укрепващи и дублиращи материали и подложки и качествените изисквания към тях</li> <li>Обяснява технологичната последователност за изработване на елементи и детайли от облеклото</li> <li>Описва технологичната последователност за изработване на изделие от кожа на косъм</li> <li>Познава довършителните операции – престригване и разресване</li> </ul>

<b>Умения</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Използва шевни машини и съоръжения за ВТО</li> <li>• Извършва регулиране на машинния шев в зависимост от технологичните изисквания</li> <li>• Променя параметрите на бодовите редове</li> <li>• Извършва гладене и термомеханично подлепване на детайлите при необходимост</li> <li>• Изработва елементи и малки детайли от облеклото според модела</li> <li>• Изпълнява подготвителни операции при технологично изработване</li> <li>• Изпълнява монтажни операции при технологично изработване</li> <li>• Изпълнява довършителни операции при технологично изработване</li> <li>• Отстранява допуснати грешки от технологичен характер</li> </ul>
<b>Компетентности</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Способен е самостоятелно да поддържа, настройва и обслужва шевните машини, полуавтомати и съоръжения за влаготоплинна обработка в съответствие с технологичните изисквания и правилата за здравословни и безопасни условия на труд</li> <li>• Способен е да изработи самостоятелно или в екип раменно изделие от кожа на косъм, като спазва технологичната последователност и изискванията за качество</li> <li>• Способен е самостоятелно да избира варианти за изпълнение на технологичните операции в зависимост от модела и наличните шевни машини и съоръжения</li> </ul>
<b>Средства за оценяване:</b>	<p>Средство 1:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Писмен изпит</li> </ul> <p>Средство 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Изпълнение на практическа задача</li> </ul>
<b>Условия за провеждане на оценяването:</b>	<p>Средство 1:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Учебен кабинет по теория</li> </ul> <p>Средство 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• База за обучение по практика, чертожни линеали М 1:1, чертожни инструменти, шевни машини и съоръжения, скроени детайли за изработване на изделието/възела от практическата задача</li> </ul>
<b>Критерии за оценяване:</b>	<p>За средство 1:</p> <p>Владее основните теоретични знания за:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• необходимите размерни признаци за построяване на основните конструкции на детайлите на раменно изделие от кожа на косъм с хастар; видовете силуети и начините за оформяне на средната линия на гърба; алгоритми за построяване на основните конструкции;</li> <li>• технологичната последователност за изработване на елементи на облеклото и малки детайли; технологичните операции при подготовка на гръб, предни части, яки и ръкави на изделия от кожа на косъм; дублира детайлите с текстилен материал; изработване на хастар; технологичната последователност на операциите за изработване на изделие от кожа на косъм</li> </ul> <p>За средство 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Изработва раменно изделие от кожа на косъм с хастар по модел или възел от него</li> <li>• Поставената задача е изпълнена самостоятелно и в рамките на предварително зададеното време</li> <li>• Спазени са изискванията за качество на изпълнение</li> </ul>

#### 4. Изисквания към материалната база

Обучението по теория се осъществява в учебни кабинети, а по практика – в учебни технологични кабинети и в реална работна среда (базови обекти и предприятия) при предварително сключени договори.

Материалната база следва да бъде в съответствие с изискванията на действащите нормативни актове.

##### 4.1. Учебен кабинет по теория

В учебен кабинет се провежда обучението по теория на професията.

- Основно оборудване – учебни маси, столве, учебна дъска, маса за изработване на

основни кройки, компютри (лаптопи/таблети), специализиран софтуер за конструиране и моделиране на облекла, компютърни приложения и дигитални технологии, проектори, интернет и други.

- Помощно оборудване – маркери, чертожни инструменти, хартия за изработване на основните кройки, шивашки метър, линеал, ножица, кош за отпадъци и други.

- Учебни пособия – картели с мостри на основни, помощни и спомагателни материали за съответната специалност /на конци, на копчета, на шевни игли, на плетачи и ножове за оверлог машини, на ножове за лична машина,

схеми за образуване на различните видове машинни бодове, схеми за устройството на различните видове машини, снимки/филми за организация на работните места в професията (специалността), мултимедийни продукти и филми за технологичната последователност на изработване на различни видове облекла и начина на работа, комплект учебни материали по всички изучавани предмети и други.

#### 4.2. База за обучение по практика

В учебните технологични кабинети се провежда обучението по практика на професията. Те се оборудват с машини, съоръжения и със съответните пособия съобразно усвояваната професия и специалности. Учебните технологични кабинети трябва да осигуряват работни места за всички обучаеми и едно работно място за обучаващия.

- За работно място се счита площта, върху която се намират: машини, съоръжения и инвентар, необходими за работа. При разполагането на работните места се спазват изискванията за осветеност, необходим работен фронт и функционална близост с необходимите суровини и материали.

Оборудването на учебния технологичен кабинет следва да е в съответствие с дейностите, които ще се извършват в него, видовете технологични процеси, ергономичните и естетичните изисквания.

- Основно оборудване – шкафове или хранилище за основни и помощни материали, кройчна маса за скрояване на изделие, щендер за основни кройки, работна маса за извършване на ръчни операции, грайферни и верижни шевни машини, гладачна маса, парна ютия, електрическа ножица за кроене и устройство за заточване на ножа, щендер

за окачване на готови изделия, обикновена ютия (без пара).

- Помощно оборудване – ножици, кожухарско ножче, шивашки метър, креда, четка за почистване от креда, линеал, молив за чертане, ръчни игли, машинни игли, резервни части за шевните машини, шило, бодец за почистване от конци, карфици, напръстник, съд за вода, тампон за омокряне, шаблони за пречупване на детайли, пашпалер за веревна лента, четки и кошчета за почистване на работното място, картони – поръчка, листове за скициране и други.

- Инструменти – отвертка, клещи, пинсета, приспособление за вдяване на конец, приспособления за разшиване и за ръчно прорязване, приспособление за стригане.

#### 5. Изисквания към обучаващите

По учебен предмет или модул от професионалната подготовка могат да преподават лица със завършено 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 съответната професионална квалификация 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.

3329

**НЕОФИЦИАЛЕН РАЗДЕЛ****ДЪРЖАВНИ ВЕДОМСТВА,  
УЧРЕЖДЕНИЯ, ОБЩИНИ  
И СЪДИЛИЩА****ОБЩИНА ИХТИМАН****РЕШЕНИЕ № 502  
от 27 май 2022 г.**

На основание чл. 21, ал. 1, т. 8 от ЗМСМА, чл. 3, ал. 3, т. 2, чл. 4, ал. 4, чл. 31, ал. 1 и ал. 2, т. 1 от ЗПСК и чл. 2, ал. 1, т. 1, чл. 3, ал. 1, т. 1, чл. 5, ал. 1, чл. 6, ал. 1 и чл. 14, ал. 4 от Наредбата за търговете и конкурсите Общинският съвет – Ихтиман, реши:

1. Открива процедура по приватизация на 100 броя дялове, собственост на Община Ихтиман, ЕИК 000776299, представляващи 100 % от дяловия капитал на „Хлебни изделия“ – ЕООД, ЕИК 832048228.

2. Определя начин на приватизация: публичен търг с явно наддаване.

3. Определя начална тръжна цена – 180 000 лв.

4. Определя стъпка на наддаване в размер 1 %, или 1800 лв. без вкл. ДДС.

5. Определя депозит за участие в публичния търг с явно наддаване, внесен на името на съответния кандидат, в размер 5 %, или 9000 лв., с краен срок за внасяне 16 ч. на 11.07.2022 г. (понеделник).

6. Тръжната документация може да бъде закупена от общинската администрация – Ихтиман, на адрес: Ихтиман, ул. Цар Освободител № 123, за цена в размер 20 лв.

7. Тръжната документация може да бъде закупена в срок до 16 ч. на 11.07.2022 г.

8. Предложения за участие в търга могат да се подават в срок до 11.07.2022 г., 16 ч. (понеделник).

9. Публичният търг с явно наддаване за приватизация на 100 броя дялове, собственост на Община Ихтиман, представляващи 100 % от дяловия капитал на „Хлебни изделия“ – ЕООД, ЕИК 832048228, ще се проведе на адрес: Ихтиман, ул. Цар Освободител № 123, на 12.07.2022 г. (вторник) с начален час 10 ч.

10. Утвърждава тръжната документация за провеждане на публичен търг с явно наддаване за приватизация на 100 броя дялове, собственост на Община Ихтиман, ЕИК 000776299, представляващи 100 % от дяловия капитал на „Хлебни изделия“ – ЕООД, ЕИК 832048228.

11. Възлага на кмета на община Ихтиман да определи комисия за провеждане на публичния търг с явно наддаване в състав от трима членове, поне един от които е правоспособен юрист, да определи нейния председател и членове, включително резервни членове.

12. Възлага на кмета на община Ихтиман да изготви всички необходими документи по провеждането на търга с явно наддаване, както и да сключи договор с определения за спечелил кандидат с предложени проект на договор за приватизация.

Председател:  
**Н. Начев**

2. – **Министърът на регионалното развитие и благоустройството** на основание чл. 149, ал. 1 от Закона за устройство на територията (ЗУТ) съобщава, че е издал Заповед № РС-29 от 8.06.2022 г. за допълване на Разрешение за строеж № РС-48 от 12.09.2017 г. (ДВ, бр. 76 от 2017 г.) за:

1. Допълване на Разрешение за строеж № РС-48 от 12.09.2017 г. на министъра на регионалното развитие и благоустройството с въвеждане на етапност на изграждане, както следва: първи етап: „Междусистемна газова връзка Гърция – България“, с изключение на АГРС „Димитровград“ с Кранов възел (КВ) – 5; втори етап: АГРС „Димитровград“ с КВ-5.

2. Допълване на Разрешение за строеж № РС-48 от 12.09.2017 г. на министъра на регионалното развитие и благоустройството за изменения в одобрения инвестиционен проект в обхвата на допустимите отклонения по чл. 154, ал. 2, т. 5 и 8 от ЗУТ за: промяна на трасето на газопровода от км 21+213.01 до км 21+471.59 в землищата на с. Брегово и с. Кърчовско, община Кирково, област Кърджали; обособяване на КВ3 на площадката на отпадналата АГРС – Кърджали, при условията на чл. 60 от Административнопроцесуалния кодекс.

Предварителното изпълнение може да се обжалва пред Върховния административен съд в 3-дневен срок от обнародването в „Държавен вестник“ чрез Министерството на регионалното развитие и благоустройството. На основание чл. 215, ал. 1 и 4 от ЗУТ заповедта подлежи на обжалване от заинтересуваните лица пред Върховния административен съд в 14-дневен срок от обнародването на обявлението в „Държавен вестник“ чрез Министерството на регионалното развитие и благоустройството.  
3520

**80. – Академията на МВР – София**, обявява конкурс за заемане на 1/2 академична длъжност доцент, висше училище, за служители по чл. 142, ал. 1, т. 3 от Закона за МВР от област на висшето образование 5. Технически науки, професионално направление 5.7. Архитектура, строителство и геодезия, учебна дисциплина „Пожарно и експлозивозащита на електрическите инсталации и уредби“ в катедра „Техника“ на факултет „Пожарна безопасност и защита на населението“ при Академията на МВР със срок 3 месеца от обнародването на обявата в „Държавен вестник“. За дата на подаване на документите от кандидатите се счита датата на завеждането им в деловодството на Академията на МВР на адрес: София, бул. Александър Малинов № 1. Изискванията към кандидатите и необходимите документи са публикувани на сайта на академията. Документи и справки: на тел. 02/9829 264.  
3511

**81. – Академията на МВР – София**, обявява конкурс за заемане на една академична длъжност доцент за държавни служители по чл. 142, ал. 1, т. 1 и ал. 3 от Закона за МВР от област на висшето образование 5. Технически науки, професионално направление 5.7. Архитектура, строителство и геодезия, по учебните дисциплини „Противопожарна тактика – I част“ и „Противопожарна тактика – II част“ в катедра „Тактика“ на факултет „Пожарна безопасност и защита на населението“ при Академията на МВР със срок 3



месеца от обнародването на обявата в „Държавен вестник“. За дата на подаване на документите от кандидатите се счита датата на завеждането им в деловодството на Академията на МВР на адрес: София, бул. Александър Малинов № 1. Изискванията към кандидатите и необходимите документи са публикувани на сайта на академията. Документи и справки: на тел. 02/9829 264. 3512

**82. – Академията на МВР – София,** обявява конкурс за заемане на една академична длъжност доцент за държавни служители по чл. 142, ал. 1, т. 1 и ал. 3 от Закона за МВР от област на висшето образование 5. Технически науки, професионално направление 5.7. Архитектура, строителство и геодезия, по учебните дисциплини „Организация на управлението и труда на органите за ПБЗН“, „Анализ и оценка на риска“ и „Логистика“ в катедра „Управление на безопасността и превенция“ на факултет „Пожарна безопасност и защита на населението“ при Академията на МВР, със срок 3 месеца от обнародването на обявата в „Държавен вестник“. За дата на подаване на документите от кандидатите се счита датата на завеждането им в деловодството на Академията на МВР на адрес: София, бул. Александър Малинов № 1. Изискванията към кандидатите и необходимите документи са публикувани на сайта на академията. Документи и справки: на тел. 02/9829 264. 3513

**83. – Академията на МВР – София,** обявява конкурс за заемане на 1/2 академична длъжност доцент, висше училище, за служители по чл. 142, ал. 1, т. 3 от Закона за МВР от област на висшето образование 1. Педагогически науки, професионално направление 1.3. Педагогика на обучението по... (чужд език – новогръцки), за учебните дисциплини „Новогръцки език“, „Родноезикова култура и делова кореспонденция“ в катедра „Фундаментални и общоинженерни науки“ на факултет „Пожарна безопасност и защита на населението“ при Академията на МВР със срок 3 месеца от обнародването на обявата в „Държавен вестник“. За дата на подаване на документите от кандидатите се счита датата на завеждането им в деловодството на Академията на МВР на адрес: София, бул. Александър Малинов № 1. Изискванията към кандидатите и необходимите документи са публикувани на сайта на академията. Документи и справки: на тел. 02/9829 264. 3514

**85. – Академията на МВР – София,** обявява подборна процедура за заемане на една академична длъжност професор за държавни служители по чл. 142, ал. 1, т. 1 и ал. 3 от Закона за МВР от област на висшето образование 9. Сигурност и отбрана, професионално направление 9.1. Национална сигурност, учебни дисциплини „Теория на контраразузнаването“ и „Европейско полицейско сътрудничество“ в катедра „Сигурност и граничен контрол“ на факултет „Полиция“ при Академията на МВР със срок 3 месеца от обнародването на обявата в „Държавен вестник“. За дата на подаване на документите от кандидатите се счита датата на завеждането им в деловодството на Академията на МВР на адрес: София, бул. Александър Малинов № 1. Изискванията към кандидатите и необходимите документи са публикувани на

сайта на академията. Документи и справки: на тел. 02/9829 316. 3515

**177. – Нов български университет – София,** обявява следните конкурси за: един главен асистент в област на висше образование 3. Социални, стопански и правни науки, професионално направление 3.7. Администрация и управление (управление и развитие на таланти); един професор в област на висше образование 8. Изкуства, професионално направление 8.3. Музикално и танцово изкуство (дирижиране, композиция, музикален фолклор). Срок за подаване на документи – 2 месеца от обнародване на обявата в „Държавен вестник“. Документите се подават в Нов български университет, ул. Монтевидео № 21, отдел „Човешки ресурси“, офис 215, тел. 02/8110235. 3529

**83. – Община Асеновград** на основание чл. 128, ал. 1 от ЗУТ съобщава, че е изработен проект за ПУП – ПРЗ – подробен устройствен план – план за регулация и застрояване по реда на чл. 16 от ЗУТ на част от територията на ж.к. Юг и част от местност Параколово, Асеновград. Проектът и придружаващата го документация са изложени за справка в информационния център на общината. На основание чл. 128, ал. 5 от ЗУТ заинтересованите лица могат да направят писмени възражения, предложения и искания по проекта до общинската администрация в едномесечен срок от обнародването в „Държавен вестник“. 3567

**83а. – Община Асеновград** на основание чл. 128, ал. 1 от ЗУТ съобщава, че е изработен проект за подробен устройствен план – парцеларен план за обект „Новопроектиран уличен водопровод за захранване на ПИ 99088.18.201 по КК на кв. Долни Воден, Асеновград, община Асеновград, област Пловдив“. Проектът и придружаващата го документация са изложени за справка в информационния център на общината. На основание чл. 128, ал. 5 от ЗУТ заинтересованите лица могат да направят писмени възражения, предложения и искания по проекта до общинската администрация в едномесечен срок от обнародването в „Държавен вестник“. 3568

**83б. – Община Асеновград** на основание чл. 129, ал. 1 от ЗУТ съобщава, че с Решение № 1198 от 26.04.2022 г. на Общинския съвет – Асеновград, е одобрен ПУП – парцеларен план за обект: „Уличен водопровод и канализация за водоснабдяване на имоти в м. Шкилово, ПИ № 00702.18.464, ПИ № 00702.18.465, ПИ № 00702.18.618 и съседни по кадастралната карта на Асеновград“ съгласно нанесените плътни зелени и кафяви линии и отредените сервитути, отразени със зелени и лилави пунктирани линии. На основание чл. 215, ал. 4 от ЗУТ решението подлежи на обжалване в 30-дневен срок от обнародването в „Държавен вестник“ чрез Общинския съвет – Асеновград, до Административния съд – Пловдив. 3569

**83в. – Община Асеновград** на основание чл. 129, ал. 1 от ЗУТ съобщава, че с Решение № 1200 от 26.04.2022 г. на Общинския съвет – Асеновград, е одобрен ПУП – ПП за линеен обект на

техническата инфраструктура: „уличен водопровод“, за поземлен имот КИ 99087.19.154 по КККР на кв. Горни Воден, Асеновград. На основание чл. 215, ал. 4 от ЗУТ решението подлежи на обжалване в 30-дневен срок от обнародването в „Държавен вестник“ чрез Общинския съвет – Асеновград, до Административния съд – Пловдив. 3570

**893. – Община Белово** на основание чл. 129, ал. 1 от ЗУТ съобщава на заинтересованите лица, че с Решение № 387 от 27.05.2022 г. на Общинския съвет – гр. Белово, са одобрени: 1. ПУП – ПП „Нов временен МКТП 630 kVA, 20/0,4 kV и кабелни линии СрН 20 kV за временно ел. захранване“ за строеж „Селище на строители“ в ПИ 14163.16.19, м. Друма по КККР, за който съответства регистър № 1; 2. ПУП – ПП „Нов временен МКТП 630 kVA, 20/0,4 kV и кабелни линии СрН 20 kV за временно ел. захранване“ за строеж „Начало тунел – Т11“ в ПИ 14163.14.44, м. Поличката по КККР, за който съответства регистър № 2; 3. ПУП – ПП „Нов временен МКТП 630 kVA, 20/0,4 kV и кабелни линии СрН 20 kV за временно ел. захранване“ за строеж „Край тунел – Т11“ в ПИ 14163.49.108 по КККР, за който съответства регистър № 3; 4. ПУП – ПП „Нов временен МКТП 630 kVA, 20/0,4 kV и кабелни линии СрН 20 kV за временно ел. захранване“ за строеж „Начало тунел – Т12“ в ПИ 66319.11.207 по КККР, за който съответства регистър № 4; 5. ПУП – ПП „Нов временен МКТП 630 kVA, 20/0,4 kV и кабелни линии СрН 20 kV за временно ел. захранване“ за строеж „Край тунел – Т12“ в ПИ 66319.4.313 по КККР, за който съответства регистър № 5; 6. ПУП – ПП „Нов временен МКТП 630 kVA, 20/0,4 kV и кабелни линии СрН 20 kV за временно ел. захранване“ за строеж „Тунел – 13, изход“ в ПИ 48903.34.185 по КККР, за който съответства регистър № 6. Проектите се намират в общинската администрация, ет. 2, стая № 12. На основание чл. 215, ал. 4 от ЗУТ в 30-дневен срок от обнародването в „Държавен вестник“ заинтересованите лица могат да разгледат и направят писмени предложения, възражения и искания по проектите. 3524

**5. – Община Дупница** на основание чл. 128, ал. 1 от ЗУТ съобщава на заинтересованите лица, че е изработен проект за подробен устройствен план (ПУП) – парцеларен план (ПП) по чл. 110, ал. 1, т. 5 от ЗУТ за елементи на техническата инфраструктура извън границите на урбанизираните територии за трасе за възстановяване на външно ел. захранване на поземлен имот с идентификатор 20612.27.101, м. Спаиските по кадастралната карта на с. Делян, община Дупница, област Кюстендил, одобрена със Заповед № РД-18-993 от 24.04.2018 г. Трасето за възстановяването на външното ел. захранване е, както следва: нова въздушна КЛ НН от проектен стълб № 1 до проектен стълб № 12, разположени в поземлен имот с идентификатор 20612.27.104, с начин на трайно ползване – за селскостопански, горски, ведомствен път, общинска публична собственост, с дължина 206 м и площ на ограничение 371 кв. м. Трасето е съобразено с необходимите сервитути съгласно изискванията на ЗУТ и Наредба № 16 от 2004 г. за сервитутите на енергийните обекти извън населените места и селищните образувания. Проектът и придружаващата го документация се

намират в стая № 7, ет. 1 в сградата на Община Дупница. 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. 3517

**75. – Община Панагюрище** на основание чл. 129, ал. 1 от ЗУТ съобщава, че с Решение № 435 от 19.05.2022 г. на Общинския съвет – Панагюрище, е одобрен проект за частично изменение на подробен устройствен план (ПУП) – план за регулация и застрояване (ПРЗ) с обхват част от новопроектирана улица с о.т. 1059 до о.т. 1060, УПИ I-22, 23, 4374, 4376, 4378, 4379, 4380, 4381, 4382, 4867, 4892, 4893, 4894 – „за ЖС“, в кв. 279 и УПИ IV-4374 – „за гаражи“, в кв. 277 по плана на гр. Панагюрище, община Панагюрище. Проектът се намира в общинската администрация – Панагюрище, пл. 20 април № 13, ет. 2, стая № 202, и може да се прегледа от заинтересуваните лица. Решението може да бъде оспорвано в 30-дневен срок от обнародването в „Държавен вестник“ чрез Общинския съвет – Панагюрище, пред Административния съд – Пазарджик. 3501

**76. – Община Панагюрище** на основание чл. 128, ал. 1 от ЗУТ съобщава, че във връзка с чл. 134, ал. 1, т. 1 от ЗУТ е изработен проект за подробен устройствен план (ПУП) – план за регулация и застрояване (ПРЗ) за обект: „Площадка за изграждане на съоръжения за третиране на отпадъци“, с обхват имоти с идентификатори 55302.85.9, 55302.85.12, 55302.85.306, 55302.85.730 и 55302.85.731 – общинска собственост, в местността Братаница, землища на гр. Панагюрище, община Панагюрище. Проектът се намира в общинската администрация – Панагюрище, пл. 20 април № 13, ет. 2, стая № 202, и може да се прегледа от заинтересуваните лица. На основание чл. 128, ал. 5 от ЗУТ в едномесечен срок от обнародването в „Държавен вестник“ заинтересуваните лица могат да направят писмени възражения, предложения и искания по проекта до общинската администрация. 3502

**1. – Община гр. Перник**, област Перник, на основание чл. 286, ал. 4 от ППЗСПЗ3 съобщава, че е изработен проект за изменение на плана на новообразуваните имоти в местността Шамък/Голо Бърдо в землището на кв. Калкас, гр. Перник, приет с протокол № 11-2/11.04.2022 г. на комисията, назначена със Заповед № 1883 от 6.12.2019 г. на кмета на община Перник, за поземлени имоти 55871.250.9999 и 55871.250.113. На основание чл. 286, ал. 5 от ППЗСПЗ3 в едномесечен срок от обнародването на обявлението в „Държавен вестник“ заинтересуваните лица могат да направят писмени искания и възражения по проекта и придружаващата го документация до кмета на община Перник. За справка: ет. 12, стая 7. 3503

**26. – Община „Марица“, област Пловдив**, на основание чл. 21, ал. 1, т. 11 и ал. 2 от ЗМСМА във връзка с чл. 109, чл. 110, ал. 1, т. 5 и чл. 129, ал. 1 от ЗУТ съобщава, че с Решение № 236, взето с протокол № 5 от 17.05.2022 г., Общинският съвет „Марица“ одобрява представения

ПУП – парцеларен план за транспортен достъп и промяна предназначението на част от полски път с идентификатор № 61412.14.32 в землището на с. Радиново, община „Марица“, за осигуряване на транспортен достъп до имот с идентификатор 61412.14.225 по к.к. на с. Радиново, община „Марица“, област Пловдив.

3556

**4. – Община „Родопи“, област Пловдив,** на основание чл. 128, ал. 1 във връзка с ал. 2 от ЗУТ съобщава на заинтересуваните лица, че е внесен проект за подробен устройствен план – парцеларен план (ПУП – ПП) за обект: „Оптична кабелна линия за пренос на електронни съобщения, преминаваща през землищата на гр. Кричим, община Кричим, с. Устина, община „Родопи“, гр. Перушица, община Перушица, и с. Брестовица, община „Родопи“ (в частта, попадаща в землищата на с. Устина и с. Брестовица, община „Родопи“)“. Проектното трасе преминава през поземлени имоти с идентификатори 75188.17.1, 75188.18.33, 75188.18.34, 75188.19.37, 75188.19.50 и 75188.24.101 по кадастралната карта на землище с. Устина, община „Родопи“, и 06505.50.194 по кадастралната карта на землище с. Брестовица съгласно приложените ПУП – парцеларен план, регистър на засегнатите имоти и обяснителна записка, изработени от лицензиран проектант. На основание чл. 128, ал. 5 от ЗУТ в едномесечен срок от обнародването в „Държавен вестник“ заинтересуваните лица могат да се запознаят с предложения ПУП – ПП в сградата на Община „Родопи“ и да направят писмени възражения, предложения и искания по проекта до общинската администрация.

3527

**14. – Община Сливен** на основание чл. 128, ал. 1 от ЗУТ съобщава, че е изработен проект за подробен устройствен план – план за регулация на улици и на поземлени имоти за обекти на публичната собственост и устройствени зони за кв. Асеновец, гр. Сливен. На основание чл. 128, ал. 5 от ЗУТ в едномесечен срок от обнародването в „Държавен вестник“ заинтересуваните лица могат да направят писмени възражения, предложения и искания по проекта до общинската администрация.

3523

**10. – Община Сърница** на основание чл. 128, ал. 1 от ЗУТ съобщава, че е внесен за разглеждане и одобряване проект на ПУП – трасето е проектирано да започва от съществуваща КЛ 20 kV БКТП „Михайлов“ – БКТП „Изгорял кантон“, намираща се в североизточната част на ПИ 70648.122.262, представляващ държавна публична собственост, с НТП – за път от републиканската пътна мрежа, след което да пресече ПИ 70648.122.262 и да достигне до УПИ СХХ-111 – „за ТП“, собственост на „Доспатлес 2000“ – АД, видно от нотариален акт № 158 от 12.11.2020 г., в който има учредено право на строеж на „Електроразпределение – Юг“ – ЕАД, за изграждане на енергиен обект, представляващ бетонен комплектен трансформаторен пост, видно от нотариален акт № 57 от 15.02.2022 г. Дължината на проектното трасе е 18,60 л.м. Сервитутните ивици на трасето са съобразени с действащата нормативна уредба. Проектът се намира в сградата на общинската администрация – Сърница, ет. 3, отдел ТСУ. Съобразно чл. 128, ал. 5 от ЗУТ се

предоставя възможност на заинтересуваните лица в едномесечен срок от датата на обнародване на настоящото обявление в „Държавен вестник“ да представят в деловодството на Община Сърница писмени възражения, предложения и искания по проекта.

3528

**Административният съд – Варна, XVIII състав,** на основание чл. 188 във връзка с чл. 181, ал. 1 и 2 от Административнопроцесуалния кодекс съобщава, че е постъпила жалба срещу разпоредбата по т. 9.12.9 от приложение № 2 към Наредбата за определяне и администриране на местните такси и цени на услуги на територията на община Варна, изменено и допълнено с Решение № 911-4 по протокол 25 от заседание на ОбС – Варна, проведено на 20.04.2022 г. По жалбата е образувано адм. д. № 1096/2022 г. по описа на Административния съд – Варна, XVIII състав, насрочено за 14.07.2022 г. от 11,30 ч.

3526

**Административният съд – Плевен,** на основание чл. 218 от ЗУТ съобщава, че по жалбата на Георги Иванов Маноилов, гр. Плевен, бул. Русе № 91, вх. А, ет. 2, ап. 5, и жалбата на Емил Василев Вутов, гр. Плевен, бул. Русе № 91, вх. А, ет. 2, ап. 5, срещу Решение № 869 от 31.03.2022 г. на Общинския съвет – Плевен, с което се одобрява проект за частично изменение на общ устройствен план на гр. Плевен за кв. 1 по плана на гр. Плевен за поземлен имот 661.131, включващ урегулирани поземлени имоти I, II и IV за промяна на вида територия от „жилищна устройствена зона – Жм“ в „смесена многофункционална устройствена зона – Смф“, е образувано адм.д. № 413/2022 г., което е насрочено за 15.09.2022 г. от 14,30 ч. В едномесечен срок от деня на обнародването на съобщението в „Държавен вестник“ заинтересуваните лица могат да се конституират като ответници в производството чрез подаване на заявление до съда, като приложат писмени доказателства, удостоверяващи качеството на заинтересувано лице на заявителя.

3540

**Софийският районен съд, II ГО, 58-и състав,** е образувал гр. д. № 65940/2021 г. по искова молба на „Топлофикация – София“ – ЕАД, срещу Александър Рудолфович Гансдорф като ответник, като му указва възможността в едномесечен срок от обнародването в „Държавен вестник“ да депозира по делото писмен отговор, който задължително следва да съдържа: посочване на съда и номера на делото; име и адрес на ответника, както и на неговия законен представител или пълномощник, ако има такива; становище по допустимостта и основателността на иска; становище по обстоятелствата, на които се основава искът; възраженията срещу иска и обстоятелствата, на които те се основават; посочване на доказателствата и конкретните обстоятелства, които ще доказва с тях, като към отговора следва да бъдат приложени: препис от отговора за връчване на ищеца; пълномощно – ако отговорът се подава чрез пълномощник; всички писмени доказателства, с които разполага, както и му указва, че ако в установения срок не подаде писмен отговор, не вземе становище, не направи възражения, не оспори истинността на представен документ, не посочи доказателства, не представи писмени



доказателства или не упражни правото си да предави насрещен иск губи възможността да направи това по-късно, освен ако пропускат се дължи на особени непредвидени обстоятелства. Ако ответникът не представи отговор на исковата молба в определения срок и не се яви в първото заседание по делото, без да е направил искане за разглеждането му в негово отсъствие, ищецът може да поиска постановяването на неprisъствено решение срещу ответника по чл. 238 и 239 от ГПК.

3489

**Софийският районен съд**, III гражданско отделение, 91 състав, призовава в двуседмичен срок от обнародването в „Държавен вестник“ ответника Лука Кучевич, роден на 23.07.1980 г., гражданин на Република Черна гора, сега с неизвестен адрес, да се яви в канцеларията на Софийския районен съд, за да получи препис от исковата молба и приложенията към нея по гр.д. № 2757/2022 г. по описа на съда, заведено от Десислава Петрова Кучевич от гр. София по чл. 49 от СК. В случай че не се яви, за да получи съдебните книжа в указания срок, съдът ще му назначи особен представител на основание чл. 48, ал. 2 от ГПК.

3490

**Софийският районен съд**, 158 състав, призовава Андреас Власиос Смит, гражданин на Република Гърция, с неизвестен последен адрес, да се яви в съда в двуседмичен срок считано от обнародването в „Държавен вестник“ като ответник по гр.д. № 6491/2022 г., заведено от Емилия Лъчезарова Матева-Смит по чл. 49, ал. 1 СК, за връчване на искова молба и приложенията към нея ведно със съобщение по чл. 131 ГПК. При неявяване на ответника или упълномощено от него лице в указания срок съдът ще му назначи особен представител и делото ще се гледа при условията на чл. 48 ГПК.

3491

**Софийският районен съд**, III гражданско отделение, 86 състав, указва на Юргент Гжинай, роден на 22.10.1997 г., гражданин на Албания, без регистриран адрес в Република България и с неизвестен адрес в чужбина, че има качеството на ответник по гр.д. № 5693/2022 г. по описа на СРС, III ГО, 86-и състав, образувано по предявен иск с правно основание чл. 49 от СК от Виолетка Петрова Петрова от гр. София, ж.к. Надежда 2, бл. 253, вх. Б. Съдът указва на същия, че в двуседмичен срок от обнародването в „Държавен вестник“ следва да се яви в канцеларията на СРС, III ГО, за връчване на книгата по делото, като следва да посочи съдебен адресат в страната, в противен случай делото ще се гледа при условията на чл. 48, ал. 2 от ГПК.

3492

**Софийският районен съд** призовава Пламен Павлов Павлов, ЕГН 7512015380, с постоянен адрес гр. Русе, ул. Стефан Стамболов № 55, вх. 4, ет. 1, и настоящ адрес в Испания, като ответник по гр.д. № 65415/2017 г. по описа на Софийския районен съд, 145 състав, да се яви в двуседмичен срок от обнародването в „Държавен вестник“ в съда за получаване на съобщението по чл. 131 ГПК ведно с исковата молба и приложенията към нея във връзка с предявена от „Топлофикация София“ – ЕАД, искова молба с вх. № 2022696 от 15.09.2017 г. по описа на СРС, 145 състав, както и

да посочи съдебен адрес. При неявяване книгата ще се смята за редовно връчени и на ответника ще бъде назначен особен представител на основание чл. 48, ал. 2 ГПК.

3493

**Софийският районен съд**, 149 състав, призовава в 2-седмичен срок от обнародването в „Държавен вестник“ Чанг Тхи Тхуи Нгуен, гражданин на Виетнам, с последен известен адрес гр. София, ул. Свободна № 6, да се яви в канцеларията на Софийския районен съд, трето гражданско отделение, 149 състав, София, бул. Цар Борис III № 54, за да получи препис от исковата молба и приложенията по гр. д. № 15785/2022 г., подадена от Къонг Манх Данг с правна квалификация чл. 49 СК, да подаде писмен отговор, както и да посочи съдебен адрес. В случай че не се яви, за да получи съдебните книжа в указания срок, съдът ще му назначи особен представител.

3494

**Софийският районен съд**, 149 състав, призовава в двуседмичен срок от обнародването в „Държавен вестник“ Бисера Ченчева, гражданка на Северна Македония, без регистрация и постоянен адрес в Република България, с неизвестен адрес в чужбина, да се яви в канцеларията на Софийския районен съд, трето гражданско отделение, 149 състав, София, бул. Цар Борис III № 54, за да получи препис от исковата молба и приложенията по гр.д. № 16064/2022 г., подадени от Стилиан Атанасов Ченчев с правна квалификация чл. 49 СК, да подаде писмен отговор, както и да посочи съдебен адрес. В случай че не се яви, за да получи съдебните книжа в указания срок, съдът ще ѝ назначи особен представител.

3495

**Софийският районен съд**, III гражданско отделение, 91 състав, призовава в двуседмичен срок от обнародването в „Държавен вестник“ ответницата Тамана Хосейни Факир Мохамад, родена на 5.08.1989 г., гражданка на Афганистан, сега с неизвестен адрес, да се яви в канцеларията на Софийския районен съд, за да получи препис от исковата молба и приложенията към нея по гр.д. № 7858/2022 г. по описа на съда, заведено от Еноят Али Хосейни от гр. София по чл. 49 от СК. В случай че не се яви, за да получи съдебните книжа в указания срок, съдът ще ѝ назначи особен представител на основание чл. 48, ал. 2 от ГПК.

3496

**Софийският районен съд**, III гражданско отделение, 91 състав, призовава в двуседмичен срок от обнародването в „Държавен вестник“ ответника Кемал Акън, роден на 11.04.1976 г., гражданин на Република Турция, сега с неизвестен адрес, да се яви в канцеларията на Софийския районен съд, за да получи препис от исковата молба и приложенията към нея по гр.д. № 60008/2021 г. по описа на съда, заведено от Николина Иванова Акън от гр. София по чл. 49 от СК. В случай че не се яви, за да получи съдебните книжа в указания срок, съдът ще му назначи особен представител на основание чл. 48, ал. 2 от ГПК.

3497

**Софийският районен съд**, II ГО, 62 състав, призовава Анна Стоянова, родена на 11.02.1941 г.; Жорж Стоянов, роден на 8.04.1972 г. и Жан-Пол Стоянов, роден на 1.11.1975 г., без настоящи

адреси в Република България и с неизвестни адреси в чужбина, да се явят двуседмичен срок от обнародването в „Държавен вестник“ в деловодството на съда, за да получат съответен препис от исковата молба и приложенията към нея, подадена от „Топлофикация София“ – ЕАД, съдържаща искове за осъждане на ответниците да заплатят сума, представляваща стойността на незаплатена топлинна енергия и законна лихва за забава върху нея, както и за дялово разпределение и законна лихва върху тази сума, които вземания са във връзка с предоставена от ищеца топлинна енергия в топлоснабден имот, в гр. София, община „Изгрев“, ж.к. Дианабад, бл. 18, вх. Г, ет. 6, ап. 85, по която искова молба е образувано гр.д. № 21148/2021 г. по описа на СРС, II ГО, 62 състав. Предупреждава призоваваните лица, че ако въпреки публикацията не се явят в съда в посочения срок, ще им бъде назначен особен представител.

3498

**Софийският районен съд** призовава Огед Гогенхайм, роден на 28.07.1980 г., Омер Гогенхайм, роден на 8.03.1975 г., и Сара Гогенхайм, родена на 21.01.1953 г., без регистрация и постоянен адрес в Република България, с неизвестен адрес в чужбина, като ответници по гр. дело № 72292/2021 г. по описа на Софийския районен съд, 79 състав, да се явят в двуседмичен срок, считано от обнародването в „Държавен вестник“, в съда за получаване на съобщението по чл. 131 ГПК ведно с исковата молба и приложенията към нея във връзка с предявена от „Топлофикация София“ – ЕАД, ЕИК 831609046, искова молба с вх. № 110627/17.12.2021 г. по описа на СРС, както и да посочи съдебен адрес. При неявяване книгата ще се смятат за редовно връчени и на ответника ще бъде назначен особен представител на основание чл. 48, ал. 2 ГПК.

3499

**Софийският районен съд** призовава Константинос Йоанис Тассис, роден на 3.06.1934 г. в Гърция, без постоянен и настоящ адрес в Република България, с неизвестен настоящ адрес в Гърция, като ответник по гр. д. № 44996/2021 г. по описа на Софийския районен съд, ГО, 153 с-в, да се яви в двуседмичен срок, считано от обнародването на съобщението в „Държавен вестник“, в съда за получаване на съобщение по чл. 131 ГПК ведно с исковата молба и приложенията към нея, предявена от „Топлофикация София“ – ЕАД, ЕИК 831609046, и разпореждане на съда от 1.09.2021 г., както и да посочи съдебен адрес в страната. При неявяване книгата ще се смятат за редовно връчени и на ответника ще бъде назначен особен представител на основание чл. 48, ал. 2 ГПК.

3500

**Русенският окръжен съд** в закрито заседание с определение от 17.05.2022 г. обявява, че в съда на 28.03.2022 г. по мотивирано искане с вх. № 2855/28.03.2022 г. от Комисията за противодействие на корупцията и за отнемане на незаконно придобитото имущество чрез председателя Антон Томов Славчев срещу Иво Ангелов Йорданов, ЕГН 9402225347, с постоянен адрес: Русе, ул. Йосиф Хербст № 45, и настоящ адрес: Русе, бул. Мидия Енос № 3, вх. 1, ет. 3, ап. 3; Елица Иванова Енчева, ЕГН 7902165330, с

постоянен адрес: Русе, ул. Плиска № 124, вх. 1, ет. 10, ап. 33, и настоящ адрес: ул. Петрохан № 65, вх. 2, ет. 1, ап. 6, и Ангел Йорданов Ангелов, ЕГН 7107125388, с постоянен адрес: Русе, бул. Мидия Енос № 3, вх. 1, ет. 3, ап. 3, и настоящ адрес: гр. Мартен, ул. Христо Ботев № 59, е образувано гр.д. № 205/2022 г. относно отнемане в полза на държавата на имущество на стойност 103 297,67 лв. на основание чл. 153, ал. 1 от ЗПКОНПИ. Иска се отнемане в полза на държавата на следното имущество:

*На основание чл. 142, ал. 2, т. 2 във връзка с чл. 141 от ЗПКОНПИ от Иво Ангелов Йорданов, ЕГН 9402225347, на стойност 100 лв., в т.ч.:*

– 1/2 ид. ч. от лек автомобил, марка „Ауди А8“, рег. № Р 5857 КК, рама № WAUZZZ4E84N017268, двигател № ASE006850. Пазарна стойност на 1/2 част от лекия автомобил към настоящия момент – 100 лв.

*На основание чл. 142, ал. 2, т. 2 във връзка с чл. 141 от ЗПКОНПИ от Елица Иванова Енчева, ЕГН 7902165330, на стойност 100 лв., в т.ч.:*

– 1/2 ид. ч. от лек автомобил, марка „Ауди А8“, рег. № Р 5857 КК, рама № WAUZZZ4E84N017268, двигател № ASE006850. Пазарна стойност на 1/2 част от лекия автомобил към настоящия момент – 100 лв.

*На основание чл. 151 във връзка с чл. 142, ал. 2, т. 1 и чл. 141 от ЗПКОНПИ от Иво Ангелов Йорданов, ЕГН 9402225347, на обща стойност 90 257,67 лв., в т.ч.:*

– Сумата в размер на 12 000 лв., платени от проверяваното лице за придобиване на недвижим имот в гр. Русе, бул. Гоце Делчев № 20.

– Сумата в размер на 4800 лв., представляваща пазарната стойност към датата на отчуждаване на лек автомобил, марка „Ауди А3“, рег. № Р 6648 АР, рама № WAUZZZ8LZXA039189, двигател № AKL216475.

– Сумата в размер на 7400 лв., представляваща пазарната стойност към датата на отчуждаване на лек автомобил, марка „Ситроен Ц3“, рег. № Р 1475 ВТ, рама № VF7FCHFХС9А167468, двигател № HFX10FP7WPSA5176749.

– Сумата в размер на 20 000 лв., представляваща пазарната стойност към датата на отчуждаване на лек автомобил, марка „БМВ 335Д“, рег. № Р7712КМ, рама № WBAPN72030A485232, двигател: 24366929.

– Сумата в размер общо на 2467,62 лв., представляваща вноски по сметка с IBAN BG60 STS A 9300 0022 1707 85 в „Банка ДСК“ – ЕАД.

– Сумата в общ размер на 1661 лв., представляваща изпратени преводи по Western Union на трети лица от „Юробанк България“ – АД.

– Сумата в общ размер на 491,64 лв., представляваща получени преводи от трети лица по Western Union от „Търговска банка Д“ – АД.

– Сумата в размер на 3511,08 лв., представляваща погасителни вноски по кредит от „БНП Париба Пърсънъл Файненс“.

– Сумата в общ размер на 17 440 лв., представляваща внесени средства по сметка с IBAN BG90 UBBS 8002 1003 5767 40 в „Обединена българска банка“ – АД, с титуляр Иво Ангелов Йорданов, ЕГН 9402225347.

– Сумата в общ размер на 1280 лв., представляваща внесени средства от трети лица по сметка с



IBAN BG90 UBBS 8002 1003 5767 40 в „Обединена българска банка“ – АД, с титуляр Иво Ангелов Йорданов, ЕГН 9402225347.

– Сумата в общ размер на 4295 лв., представляваща внесените средства по сметка с IBAN BG94 RZBB 9155 1002 3055 88 в „Райфайзенбанк (България)“ – ЕАД, с титуляр Иво Ангелов Йорданов, ЕГН 9402225347.

– Сумата в общ размер на 6105,66 лв., представляваща погасителни вноски по кредит по сметка с IBAN BG58 RZBB 9155 1009 2945 04 в „Райфайзенбанк (България)“ – ЕАД, с титуляр Иво Ангелов Йорданов, ЕГН 9402225347.

– Сумата в общ размер на 2886,38 лв., представляваща погасителни вноски по кредит по сметка с IBAN BG58 RZBB 9155 1009 2945 04 в „Райфайзенбанк (България)“ – ЕАД, с титуляр Иво Ангелов Йорданов, ЕГН 9402225347.

– Сумата в размер на 5664,29 лв., представляваща внесени и непреобразувани в друго имущество средства по сметка с IBAN BG51 RZBB 9155 1009 1164 41 в „Райфайзенбанк (България)“ – ЕАД.

– Сумата в размер на 255 лв., представляваща внесени средства от трето лице по сметка с IBAN BG51 RZBB 9155 1009 1164 41 в „Райфайзенбанк (България)“ – ЕАД, с титуляр Иво Ангелов Йорданов, ЕГН 9402225347.

*На основание чл. 151 във връзка с чл. 142, ал. 2, т. 2 и чл. 141 от ЗПКОНПИ от Иво Ангелов Йорданов, ЕГН 9402225347, на стойност 2000 лв., в т.ч.:*

– Сумата в размер на 2000 лв., представляваща 1/2 част от пазарната стойност към датата на отчуждаване на лек автомобил, марка „Фиат Добло“, рег. № Р 5102 ВС, рама № ZFA22300005125757, двигател № 182B90003140314.

*На основание чл. 151 във връзка с чл. 142, ал. 2, т. 2 и чл. 141 от ЗПКОНПИ от Елица Иванова Енчева, ЕГН 7902165330, на стойност 2000 лв., в т.ч.:*

– Сумата в размер на 2000 лв., представляваща 1/2 част от пазарната стойност към датата на отчуждаване на лек автомобил, марка „Фиат Добло“, рег. № Р 5102 ВС, рама № ZFA22300005125757, двигател № 182B90003140314.

*На основание чл. 144 във връзка с чл. 141 и 149 от ЗПКОНПИ от Ангел Йорданов Ангелов, ЕГН 7107125388, на стойност 8140 лв., в т.ч.:*

– Лек автомобил, марка „БМВ 320Д“, рег. № Р3073КН, рама № WBAVG91010VG54979, двигател: без номер, представляващ незаконно придобито имущество, прехвърлено през проверявания период от проверяваното лице. Пазарна стойност на лекия автомобил към настоящия момент – 8140 лв.

*На основание чл. 151 във връзка с чл. 144, 141 и 149 от ЗПКОНПИ от Ангел Йорданов Ангелов, ЕГН 7107125388, на стойност 700 лв., в т.ч.:*

– Сумата в размер на 700 лв., представляваща пазарната стойност към датата на прекратяване на регистрацията на лек автомобил, марка „Фиат Стило“, рег. № Р 3550 ВС, рама № ZFA19200000112494, двигател № 2984855.

Делото е насрочено за 31.10.2022 г. от 9,30 ч. Сръбът, в който заинтересованите лица могат да предявят претенциите си върху имуществото, е до приключване на съдебното дирене в първата инстанция.

3457

**Софийският градски съд** с решение от 25.05.2022 г. на основание чл. 247 от ГПК допуска поправка на очевидна фактическа грешка в решение от 7.02.2022 г., постановено по ф. д. № 358/2011 г. на ПП „Национален фронт за спасение на България“, като вместо „Венера Божидарова Димитрова“ да се чете „Венера Божидарова Тодорова“.

3506

**Софийският градски съд** с решение от 20.04.2022 г. на основание чл. 17, ал. 1, т. 8 от ЗПП вписва промени по ф. д. № 8176/1999 г. на политическа партия „ВМРО – Българско Национално Движение“, както следва: Вписва изменения и допълнения в устава, приети на VIII извънреден конгрес, състоял се на 12.02.2022 г. Вписва Национален изпълнителен комитет в състав: съпредседатели: Искрен Василев Веселинов, Ангел Чавдаров Джамбазки, Александър Маиров Сиди; главен секретар – Юлиан Кръстев Ангелов; членове: Милен Василев Михов, Атанас Славчев Стоянов, Красимир Илиев Богданов, Борис Вангелов Борисов, Стефан Иванов Балабанов, Светлозар Аргиров Янков, Пенчо Василев Чанев, Деан Стоянов Станчев, Галин Тодоров Григоров, Красимир Дончев Каракачанов, Георги Петров Дракалиев, Мария Йорданова Цветкова, Красимир Симеонов Червилков. Вписва Национална контролна комисия в състав: председател: Николай Петров Кънчев; заместник-председатели: Христо Венелинов Беремски и Стефан Лазаров Лалов; членове: Радослав Василев Цанков, Ирина Благоева Ролева, Станимир Драгомиров Радулов, Мартин Георгиев Илиев, Георги Христов Николчев, Александър Костадинов Пецов и Георги Златев Георгиев. Представителството на партията ще се осъществява от двама от тримата съпредседатели Искрен Василев Веселинов, Ангел Чавдаров Джамбазки, Александър Маиров Сиди – заедно, или от един съпредседател и от главния секретар Юлиан Кръстев Ангелов – заедно.

3507

**Софийският градски съд** с решение от 16.11.2016 г. на основание чл. 17, ал. 1, т. 8 от ЗПП вписва промени по ф. д. № 2185/2002 г. по партидата на ПП „Национална републиканска партия“, приети на Третия редовен конгрес, проведен на 3.03.2016 г., като вписва приетия устав. Заличава старото седалище и адрес на управление и вписва ново седалище и адрес на управление: гр. София, п.к. 1421, ул. Николай Лилив № 21, ап. 22. Заличава досегашния състав на Изпълнителния съвет и вписва нов състав: председател – Младен Александров Младенов, зам.-председател – Николай Цветанов Цветков, зам.-председател – Станислав Иванов Косаков; членове: Орлин Първанов Първанов, Красимир Николов Тихов, Петър Манолов Донеv, Татяна Стоянова Иванова, Пламен Захариев Зарков, Здравчо Стефанов Велев, Димитър Кирилов Димитров, Йордан Красимиров Гаврилов. Заличава досегашния състав на Националния контролен съвет и вписва нов състав: председател – Кирил Валериев Спасов; членове: Йорданка Димитрова Шкумбова, Весела Любомирова Звезданова. Председател на ПП „Национална републиканска партия“ е Младен Александров Младенов.

3508

## ПОКАНИ И СЪОБЩЕНИЯ

**1. – Управителният съвет на сдружение „Регионална лозаро-винарска камара „Тракия“ – Пловдив**, на основание чл. 26 от ЗЮЛНЦ свиква общо събрание на 29.07.2022 г. от 9 ч. в седалището на сдружението в Пловдив, ул. Капитан Райчо № 50, ет. 3, офис 3, при следния дневен ред: 1. приемане на годишния финансов отчет и доклад за дейността на РЛВК „Тракия“ за 2021 г.; 2. приемане на проектобюджета за 2022 г.; 3. вземане на решение за промени в управителния съвет и подновяване на мандата; 4. избор на почетен председател; 5. разни. При липса на кворум на основание чл. 27 от ЗЮЛНЦ събранието ще се проведе един час по-късно, на същото място, при същия дневен ред независимо от броя на явилите се членове.  
3562

**1. – Управителният съвет на сдружение „Дигитална национална коалиция“, София**, на основание чл. 26 от ЗЮЛНЦ и чл. 16 от устава свиква годишно общо събрание на членовете на сдружението на 8.09.2022 г. от 17 ч. на адрес: София, бул. България № 111, ет. 5, при следния дневен ред: 1. отчетен доклад за дейността на сдружението за предходната (2021) година (докладва председателят на УС); 2. финансов отчет за предходната (2021) година, както и приемане на годишен финансов отчет на сдружението за същата година (докладва финансовият директор); 3. промени в състава на УС: а) освобождаване от длъжност и отговорност на досегашните членове на УС; б) намаляване на броя на членовете на УС на петима; в) избор на ново състав на УС за нов тригодишен мандат (докладва председателят на УС); 4. промени в устава на сдружението относно текстовете за свикване на общото събрание на членовете на сдружението (докладва председателят на УС); 5. разни. При липса на кворум към часа на свикване на основание чл. 27 от ЗЮЛНЦ общото събрание ще се проведе един час по-късно, на същото място и при същия дневен ред, колкото и членове да се явят. Поканват се всички членове на сдружението да вземат участие в събранието. Материалите за общото събрание са на разположение на членовете на сдружението в офиса на сдружението по адреса на управление.  
3504

**Румен Петров Петров – ликвидатор на Сдружение за младежки дейности и инициативи „Младежки дом“, Велико Търново (в ликвидация)**, ул. Христо Ботев № 15, на основание чл. 269, ал. 1 от ТЗ във връзка с чл. 14, ал. 4 от ЗЮЛНЦ свиква общо събрание на сдружението на 10.08.2022 г. от 17 ч. в зала № 30 на Младежкия дом – Велико Търново, ул. Христо Ботев № 15-А, при следния дневен ред: 1. приемане на краен ликвидационен

счетоводен баланс към датата на приключване на ликвидацията на сдружението, пояснителния доклад към баланса и годишен отчет на ликвидатора; 2. вземане на решение за освобождаване на ликвидатора от длъжност и от отговорност за дейността му; 3. вземане на решение, че няма останало имущество на сдружението, което да бъде разпределено, и такова не се разпределя. Поканват се всички членове на сдружението да присъстват на събранието. При липса на кворум съгласно чл. 27 от ЗЮЛНЦ събранието ще се проведе същия ден от 18 ч., на същото място и при същия дневен ред.  
3510

**1. – Управителният съвет на сдружение с нестопанска цел в обществена полза „Съюз на Българските организации за социални дейности, заетост и предприемачество“ – Смолян**, на основание чл. 26, ал. 1 ЗЮЛНЦ и чл. 21, ал. 3 от устава на сдружението свиква по своя инициатива общо събрание на членовете на 1.09.2022 г. в 11 ч. в гр. Мадан, ул. Обединение № 16, ет. 2, при следния дневен ред: 1. изслушване на годишния отчет на управителния съвет на СБОСДЗП за дейността на сдружението за периода от последното проведено общо събрание; 2. изслушване на финансовия отчет на управителния съвет на СБОСДЗП за периода от последното проведено общо събрание; 3. докладване на общото събрание на постъпилите пред управителния съвет до датата на провеждане на общото събрание молби/заявления за членство в сдружението, подадени на основание чл. 11, ал. 2 и 3 от устава, както и постъпилите заявления за прекратяване на членство; актуализиране на списъчния състав на членовете на сдружението; 4. вземане на решение за отписване на амортизирани и с отпаднала необходимост активи на сдружението; 5. вземане на решение за утвърждаване на бюджета на СБОСДЗП; 6. вземане на решение за промяна на седалището и адреса на управление на сдружението; 7. вземане на решение за приемане на изменения в устава на сдружението; 8. вземане на решение за освобождаване на членовете на управителния съвет на сдружението от длъжност и отговорност; 9. вземане на решение за избор на нов председател на управителния съвет и нови членове на управителния съвет на сдружението; 10. разни. Писмените материали по дневния ред са на разположение на адреса на управление на сдружението, както и на адрес: гр. Мадан, ул. Обединение № 16, ет. 2, всеки работен ден от 9 до 17 ч. При липса на кворум на основание чл. 27 ЗЮЛНЦ общото събрание се отлага с един час, на същото място и при същия дневен ред и ще се проведе, колкото и членове да се явят.  
3509

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