

ДИРЕКТИВА 2005/12/ЕО НА КОМИСИЯТА

Formatted: Font color: Black

от 18 февруари 2005 година

относно изменение на приложения I и II към Директива 2003/25/ЕО на Европейския парламент и на Съвета за специфичните изисквания за устойчивост на пътническите кораби тип “ро-ро”

(Текст от значение за ЕИП)

КОМИСИЯТА НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската общност,

като взе предвид Директива 2003/25/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 14 април 2003 г. за специфичните изисквания за устойчивост на пътническите кораби тип “ро-ро”¹, и по-специално член 10 от нея,

като има предвид, че:

- (1) Директива 2003/25/ЕО се прилага към всички пътнически кораби тип “ро-ро”, които редовно обслужват пристанища на държавите-членки, независимо от техния флаг, когато са наети за международно плаване.
- (2) Член 6 от Директива 2003/25/ЕО предвижда пътническите кораби тип “ро-ро” да отговарят на специфичните изисквания за устойчивост, подробно определени в приложение I към настоящата директива, и държавите-членки, при прилагането на тези изисквания, се позовават на насоките, определени в приложение II към него.
- (3) Член 10 от Директива 2003/25/ЕО предвижда приложенията към директивата да могат да се изменят съгласно процедурата, посочена в член 11, параграф 2, като се отчита развитието на международно ниво и по-специално на Международната морска организация (ИМО).
- (4) Резолюция MSC 141 (76) на ИМО от 5 декември 2002 г. въвежда ревизиран метод на изпитване с използване на модел и свързаните с него ръководни бележки по Резолюция 14 на Конференцията SOLAS (Безопасност на човешкия живот на море) от 1995 г. Резолюция 14 се отнася до регионалните организации за специфичните изисквания за устойчивост към пътническите кораби тип “ро-ро”.
- (5) Ревизираният метод на изпитване с използване на модел следва да отмени предходния използван метод на изпитване с употребата на модел, предвиден в Директива 2003/25/ЕО. Не е необходимо всеки кораб, преминал

¹ ОВ L 123, 17.5.2003 г., стр. 22.

изпитването, съгласно предходно прилаган метод на изпитване с използване на модел, да бъде отново подлаган на изпитване.

- (6) Директива 93/93/ЕИО, поради това, следва съответно да бъде изменена.
- (7) Мерките, предвидени в настоящата директива, отговарят на изискванията на становището на Комитета по безопасните морета и за предотвратяване замърсяването от кораби, създаден с Регламент (ЕО) № 2099/2002 на Европейския парламент и на Съвета²,

ПРИЕ НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Директива 2003/25/ЕО се изменя, както следва:

1. Приложение I се изменя, както следва:

а) параграф 2.3 се заменя със следното:

„2.3. херметичността на напречните или надлъжни прегради, които се разглеждат като ефективни средства за ограничаване на разпространението на събралата се на повредената ро-ро палуба морска вода, съответства на дренажната система и да издържа на хидростатичното налягане, в съответствие с резултатите от изчисленията за повредата. Тези прегради са не по-къси от 4 м, освен когато височината на водата е по-малка от 0,5 м. В тези случаи, височината на преградата може да се изчисли съгласно следното:

$$V_h = 8h_w$$

където:

V_h е височината на преградата;

и h_w е височината на водата.

Във всички случаи, минималната височина на преградата следва да не е по-малка от 2,2 м. При кораб с подвижни автомобилни палуби, минималната

Formatted: Font color: Black

² ОВ L 324, 29.11.2002 г., стр. 1. Регламент, последно изменен с Регламент (ЕО) № 415/2004 (ОВ L 68, 6.3. 2004 г., стр. 10).

височина на преградата, въпреки това, е не по-малка от височината на долната страна на подвижната палуба, когато е в спуснато положение;”

б) Допълнението, озаглавено „Метод на изпитване чрез използване на модел”, се заменя с текста на приложение I към настоящата директива;

2. В приложение II, част II, озаглавена „Метод на изпитване чрез използване на модел”, се заменя с текста на приложение II към настоящата директива.

Член 2

1. Държавите-членки въвеждат в сила закони, подзаконови и административни разпоредби необходими, за да се съобразят с настоящата директива в срок от 12 месеца от на нейното влизане в сила. Те съобщават на Комисията текста на разпоредбите и таблица на съответствието между разпоредбите на настоящата директива и приетите национални разпоредби.

Когато държавите-членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условието и редът на позоваване се определят от държавите-членки.

2. Държавите-членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното си законодателство в областта, регулирана от настоящата директива.

Член 3

Настоящата директива влиза в сила на двадесетия ден от датата на публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 4

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Брюксел на 18 февруари 2005 година.

За Комисията:

JACQUES BARROT

Заместник-председател

ПРИЛОЖЕНИЕ I

„Допълнение

Метод на изпитване с използване на модел

1. Цели

Настоящият ревизиран метод на изпитване с използване на модел представлява изменение на метода, който се съдържа в допълнението към приложението към Резолюция 14 на Конференцията SOLAS. След влизането в сила на Стокхолмското споразумение са извършени редица изпитвания съгласно действащия метод на изпитване, посочен по-горе. По време на тези изпитвания са определени редица подобрения на процедурата. Този нов изпитвателен метод с използване на модел, цели да се включат тези подобрения и, заедно с приложените Насоки, да се осигури надеждна процедура за оценяване устойчивостта на повреден ро-ро пътнически кораб по време на плаване в морето успоредно на вълните. При изпитванията за устойчивост, предвидени в параграф 1.4 от изискванията за устойчивост, съдържащи се в приложение I, корабът трябва да бъде в състояние да издържи вълнението, съгласно параграф 4, в случай на най-неблагоприятна повреда.

2. Определения

L_{BP} е дължината между перпендикулярите

H_s е характерната височина на вълната

B е профилната ширина на кораба

T_p е най-големият период

T_z е периодът на пресичане на нулата

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

3. Модел на кораба

- 3.1. Моделът, използван при изпитването, копира реалния кораб както по отношение на външната конфигурация, така и по отношение на вътрешното устройство и по-специално по такъв начин, че всички повредени помещения да оказват влияние върху процеса на наводняване и изхвърляне на вода. Трябва да се използва изправна работна KG за газенето на кораба, надлъжен наклон, ъгъл на наклоняване и ограничение, които отговарят на най-неблагоприятния случай на повреда. В допълнение случаят(ите) на изпитване, които се разглеждат, следва да представляват най-тежкия(ите) случай(и) на повреда, определени съгласно резолюция на SOLAS II-1/8.2.3.2 (SOLAS 90) по отношение на общата площ според положителната крива GZ,

а осевата линия на отвора на повредата следва да се намира в рамките на следния обхват:

3.1.1. $\pm 35\% L_{BP}$ от средата на кораба;

3.1.2. когато повредата, посочена в подточка .1 е извън $\pm 10\% L_{BP}$ от средата на кораба, се изисква допълнително изпитване в случай на най-неблагоприятна повреда в рамките на $\pm 10\% L_{BP}$ от средата на кораба;

3.2. Моделът следва да отговаря на посочените изисквания:

3.2.1. дължината между перпендикулярите (L_{BP}) трябва да е най-малко 3 м или да има разстояние, което отговаря на мащаб на модел от 1:40, в зависимост от това, кое е по-голямо, а вертикалната проекция трябва да е до 3 стандартни височини на надстройката на кораба над главната палуба (запасна височина);

3.2.2. дебелината на корпуса на наводнените помещения не следва да надвишава 4 мм;

3.2.3. както в изправно, така и в повредено състояние, моделът следва да отразява правилните маркировки за водоизместимост и газене (T_A, T_M, T_F ляв и десен борд) с максимален допуск при всяка маркировка за водоизместимост от + 2 мм. Маркировките за водоизместимост на носа и на кърмата се поставят възможно най-близо до FP и AP;

3.2.4. всички повредени помещения и ро-ро пространства следва да са моделирани съгласно съответната повърхност и обем на водонепроницаемост (действителни стойности и разпределение), като се гарантира правилното отразяване на разпределението на масата на поройната вода и разпределението на масата;

3.2.5. спецификациите за движението на действителния кораб следва да са правилно моделирани, като се обръща специално внимание на допустимостта на GM при изправност и радиусите на въртене при бордово и килово клатене. Двата радиуса следва да се измерват при въздух и да са в рамките от 0,35B до 0,4B за бордово клатене и от 0,2LOA до 0,25LOA за килово клатене;

3.2.6. главните конструктивни характеристики - водонепроницаеми прегради, вентилационни отвори и др., разположени над и под главната палуба, които могат да предизвикат асиметрично наводняване, се моделират по такъв начин, че да отразяват реалната ситуация, доколкото това е възможно;; вентилационните системи и системите за напречните потоци следва да са изградени с минимален напречен разрез от 500 мм²;

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

3.2.7. формата на отвора, имитиращ повредата, е, както следва:

1. трапецовиден профил със страна под наклон от 15° към вертикала и ширина при проектната ватерлиния, определена съгласно разпоредба II-1/8.4.1 на SOLAS;
2. профил с форма на равнобедрен триъгълник в хоризонталната равнина с височина, равна на $B/5$ съгласно правило II-1/8.4.2 на SOLAS. Ако са монтирани странични обшивки при $B/5$, повредената дължина през страничните обшивки следва да не е по-малка от 25 мм;
3. независимо от изискванията на параграфи 3.2.7.1 и 3.2.7.2, всички отделения, приети за повредени при изчисляване на най-тежкия(ите) случай(и) на повреда, посочен(и) в параграф 3.1 може да се наводнят при изпитванията на модела;

3.3. При равновесно състояние при наводнение, моделът трябва да се кренува под допълнителен ъгъл, който съответства на този, индуциран от момента на кренуване $M^h = \max(M^{pass}, M^{launch}) - M^{wind}$, но в никакъв случай не може окончателното кренуване да бъде по-малко от 1° спрямо повредата. M^{pass} , M^{launch} и M^{wind} са определени в правило II-1/8.2.3.4 на SOLAS. За наличните кораби, този ъгъл може да се приеме, че е 1° .

4. Процедура за провеждане на опити

4.1. Моделът следва да се изпитва неравномерно вълнение с голяма дължина на гребена на вълните, съгласно спектъра на Джонсуоп, със значителна височина на вълната H_S , с най-голям коефициент на усилване $\gamma = 3,3$, най-голям период $T_P = 4\sqrt{H_S}$, ($T_Z = T_P/1,285$). H_S е значителна височина на вълната за зоната на действие, при която вероятността да бъде превишена не е с повече от 10 % на година, но е ограничена до максимум 4 m.

В допълнение към това,

4.1.1. ширината на басейна следва да е достатъчна, за да се избегне контакт или друго взаимодействие със страните на басейна и се препоръчва да не е по-малка от $L_{BF} + 2m$;

4.1.2. дълбочината на басейна следва да е достатъчна за правилното моделиране на вълните, но не по-малко от 1 m;

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

4.1.3. за да може да се използва представителна вълна, измерванията следва да се извършат преди провеждането на изпитването, на три различни места по направлението на дрейфа;

4.1.4 сондата на вълната, която е по-близо до източника на вълните, следва да се разположи на позицията, където моделът се поставя в началото на изпитването;

4.1.5. колебанията в H_s и T_p следва да са в рамките на $\pm 5\%$ за трите места; и

4.1.6. по време на изпитванията, за целите на одобренията, следва да се разрешава допустими стойности от $\pm 2,5\%$ в H_s , $\pm 2,5\%$ в T_p и ± 5 в T_z по отношение сондата, която е по-близо до източника на вълните.

4.2. Дрейфацият свободно модел се поставя в условия на бордово вълнение (под 90° спрямо курса), като пробойната е от страната на прииждащите вълни, без към използвания модел да използва постоянно закрепена система за акостиране. За да се поддържа страничен наклон от приблизително 90° по време на изпитването на модела, следва да се спазват посочените изисквания:

4.2.1. по осевата линия по цялото протежение на кораба се поставят насочващи контролни въжета, предназначени за незначителни настройки, симетрично и на нивото между положението на КГ и ватерлинията след повредата; и

4.2.2. скоростта на носещото устройство следва да е равна на действителната скорост на дрейфа на модела, като при необходимост скоростта се регулира.

Следва да се проведат най-малко 10 експеримента. Продължителността на изпитанието за всеки цикъл е такава, че да се достига неподвижно състояние, но не може да бъде по-малка от 30 min в реално време. При всяко отделно изпитване се използва различна поредица на вълни.

5. Критерии за оцеляване

Следва да се счита, че моделът е оцелял, ако за последователните изпитвателни пробези се установи в неподвижно състояние, според изискванията на параграф 4.3. Моделът се приема, че се е преобърнал, ако се получат ъгли на бордови наклон повече от 30° към вертикалната ос или устойчив (среден) ъгъл на наклоняване, повече от 20° за период по-дълъг от 3 мин за реален кораб, дори и да се достигне неподвижно състояние.

6. Документация на изпитването

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

- 6.1. Програмата за изпитване на модели следва да бъде предварително одобрена от администрацията.
- 6.2. Изпитването се документира с помощта на отчет и видеозапис или друг вид визуален запис, съдържащ необходимата информация за модела и резултатите от изпитанието., които следва да бъдат одобрени от администрацията. Те следва да съдържат, най-малко, теоретичните и измерените спектри на вълните и статистика (H_s , T_p , T_z) на височината на вълните при трите различни места в басейна за представителна реализация и за изпитванията с модел, последователност на измервания във времето на основната статистика на измерената височина на вълните в близост до източника на вълните и данните за бордовия наклон, надлъжното люлеене и скоростта на дрейф.”

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Следователно, при избора на най-неблагоприятна повреда по Конвенция SOLAS, която да съответства на изискванията на параграф 3.1, за най-неблагоприятна повреда се приема тази, която образува най-малка площ под кривата на остатъчната устойчивост.

3.2. Данни за модела

3.2.1. Като се има предвид, че размерите на образеца играят важна роля в поведението на модела по време на изпитванията, е необходимо във възможно най-висока степен тези ефекти да бъдат сведени до минимум. Моделът следва да е възможно по-голям, защото спецификациите на повредените отделения се изграждат по-лесно в по-големите модели и се намалява влиянието на размерите на образеца. Следователно се изисква дължината на модела да не е по-къса от тази, която съответства на мащаб 1:40 или 3 м, в зависимост от това коя от тези величини е по-голямата.

По време на изпитванията е установено, че при изпитвания при динамично натоварване, вертикалното удължаване на модела може да повлияе върху резултатите. Изисква се, следователно, моделът на кораба да се конструира с най-малко 3 стандартни височини на надстройката на кораба над главната (дащпòууеáто iáæáó iéâîðî iá âîááðà è âîðîáðà iæéóáá iá плавателния съд) палуба, за да не могат големите вълни от поредицата на вълните да се разбиват върху модела.

3.2.2. По отношение на предполагаемите повреди, моделът трябва да е колкото е възможно по-тънък, за да се гарантира, че количеството нахлуваща вода и центъра ѝ на тежест са вярно представени. Дебелината на корпуса следва да не бъде по-голяма от 4 мм. Има се предвид, че може да е невъзможно корпусът на модела и елементите на основното и на второстепенното подразделение, по отношение на повредата, да бъдат конструирани достатъчно прецизно и поради тези ограничения в конструкцията да не е възможно да се изчисли точно предполагаемата пропускливост на пространството.

3.2.3. Необходимо е да се провери не само водоизместимостта в изправно състояние, но и да се изчисли точно водоизместимостта на повредения модел за съответствие с данните от изчисленията за устойчивост на повредените сектори. От практическа гледна точка се допуска отклонение от + 2 мм при всяка водоизместимост.

3.2.4. След измерване на водоизместимостта при повредите, може да се окаже необходимо да се регулира пропускливостта на повредените отделения, като или се въведат изправни обеми, или се добавят тежести. Необходимо е, въпреки това, да се гарантира, че центърът на тежестта на нахлуващата вода е представен вярно. В такъв случай, грешката при регулиране трябва да е по посока на безопасността.

Когато на модела се изисква да бъдат поставени прегради на палубата и преградите са по-ниски от височината на подпорната стена, моделът се оборудва с вътрешна телевизионно-информационна система (ССТV), за да може да се наблюдава „плискането” и всяко събиране на вода в повредените участъци на палубата. При видеозапис на случая, той ще съставлява част от отчета за изпитването.

Височината на напречните и надлъжни прегради, които се считат за ефективни за задържане на предполагаемата събрала се морска вода в съответното отделение в повредената ро-ро палуба, следва да са най-малко 4 м високи, освен в случаите, когато височината е по-малко от 0,5 м. В такива случаи, височината на подпорната стена може да се изчисли по следния начин:

$$B_h = 8h_w$$

където B_h е височината на подпорната стена; и

h_w е височината на водата.

Във всички случаи минималната височина на подпорната стена следва да не бъде по-малка от 2,2 м. Въпреки това, при кораби с подвижни палуби за автомобили минималната височина на подпорната стена следва да не бъде по-малка от височината до долната страна на подвижната палуба за автомобили, когато е наведена в най-ниското положение.

- 3.2.5. За да се гарантира, че характеристиките на движението на модела отговарят на тези на действителен кораб, е необходимо моделът да бъде наклонен надлъжно и странично в изправно състояние, за да могат да се проверят GM в изправно състояние и разпределението на масата. Разпределението на масата следва да се измерва извън водата. Напречният радиус на въртене на реалния кораб следва да е в рамките на 0,35B до 0,4B, а надлъжният радиус на въртене следва да е в рамките на 0,2L до 0,25L.

Забележка: Въпреки че напречното и надлъжно наклоняване на модела може да се приеме като проверка при установяване кривата на остатъчната устойчивост, такива проверки не следва да се предпочитат пред тестванията за изправност.

- 3.2.6. Предполага се, че вентилаторите на повреденото отделение на действителния кораб са адекватни по отношение на безпрепятственото наводняване и движение на нахлуващата вода. При намаляване на мащаба на вентилационната уредба на действителния кораб, въпреки това, могат да се причинят нежелани въздействия върху размерите на макета. За да се гарантира, че не се появяват такива ефекти, се препоръчва вентилационната

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

Formatted: Font color: Black

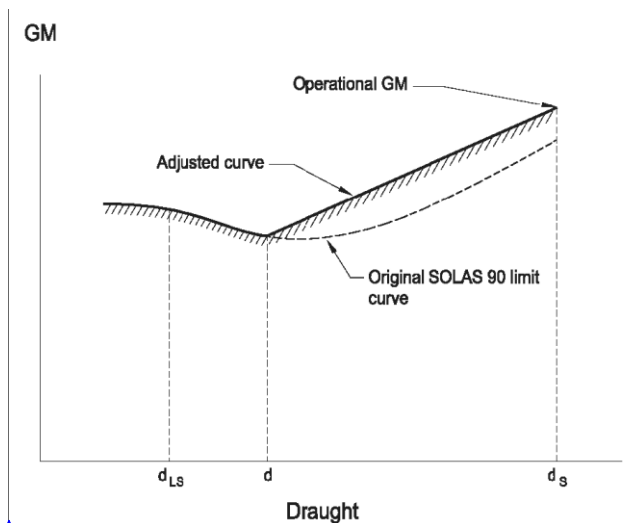
система да се изгради в по-голям мащаб от този на модела, като с това се гарантира, че не се оказва влияние върху водния поток при подвижната палуба за автомобили.

- 3.2.7. Необходимо е за типична форма на повреда да се счита повредата в напречния разрез на удрящия кораб в района на носа. Ъгълът от 15° е определен от проучване на напречния разрез при разстоянието $B/5$ от носа при представителна селекция на плавателни съдове от различни типове и размери.

Равнобедреният триъгълен профил на призматичната форма на повредата съответства на ватерлинията при натоварване.

Допълнително в случаите, когато са монтирани странични обшивки с ширина по-малка от $B/5$, и за да се избегнат всякакви възможни ефекти от намаляването на мащаба, дължината на повредата през страничните обшивки не трябва да е по-малка от 25 мм.

- 3.3. В оригиналния метод на изпитване на модела, съгласно резолюция 14 на Конференцията на SOLAS от 1995 г., не се разглеждаше ефекта от ъгъла на наклоняване, предизвикан от максималния момент в резултат от всяко струпване на пътници, спускане на спасителни съдове, вятър и завъртане, независимо че този ефект съставляваше част от SOLAS. Резултатите от проучванията показват, въпреки това, че е разумно да се вземат предвид тези резултати и да се запази най-малко 1° ъгъл на наклоняване към повредата с практическа цел. Трябва да се отбележи, че кренът, в резултат на завъртане, не беше приет за съществен.
- 3.4. В случаите, когато съществува предел на GM при действителните условия на натоварване, в сравнение с граничната крива на GM (получена от SOLAS 90), администрацията може да приеме, че с този предел се злоупотребява при изпитванията с модела. В такива случаи ограничаващата крива на GM следва да се коригира. Тази корекция може да се извърши, както следва:



Operational GM – Работна крива на GM

Adjusted curve – Кorigирана крива

Original SOLAS 90 limit curve – Оригинална ограничителна крива SOLAS 90

Draught - Водоизместимост

$$d = d_S - 0,6 (d_S - d_{LS})$$

където d_S е водоизместимостта на подразделението, а d_{LS} е водоизместимостта на плаващия маяк.

Кorigираната крива е правата между GM, използвано в изпитвания модел при подразделението на водоизместимостта и пресечната точка на оригиналната крива на SOLAS 90 и водоизместимостта d .

Параграф 4 – Процедура за извършване на експерименти

4.1. Спектри на вълната

Следва да се използва спектъра на Джонсуоп, защото той описва условията в едно ограничено море от гледна точка на пространство и времетраене, които отговарят на повечето условия по света. В това отношение е важно да бъде проверен не само най-голям период в поредицата от вълни, но също така да се провери дали нулевата стойност на пресичащия период е вярна.

Необходимо е спектъра на вълните да се записва и документира при всеки изпитвателен пробег . Измерванията на тези отчети следва да се извършват при сондата, която е най-близо до машината за генериране на вълните.

Необходимо е също моделът да е оборудван така, че движенията му (страничен наклон, вдигане и спускане, надлъжно люлеене), както и реакцията му (крен, потъване и наклоняване) да се наблюдават и документират през цялото време на изпитването.

Установено е, че няма практическа стойност да се определят абсолютни стойности за значимите дължини на вълните, най-големите периоди и нулевите точки на пресичане на спектъра на вълните на модела. Следователно е въведен допустим предел.

- 4.2. С цел да се предотврати влиянието на системата за закрепване с въжета върху динамиката на кораба, носещото устройство (към което е прикачена системата за закрепване с въжета) трябва да следва модела, според действителната ѝ скорост на дрейф. При морски условия и при постоянни вълни, скоростта на дрейфа няма да е постоянна; една постоянна скорост на носещото устройство би довела до ниска честота и голяма амплитуда на люлеенето, което би могло да повлияе върху реакцията на модела.
- 4.3. Необходимо е да се проведат значителен брой изпитвания с различни поредици вълни, за да се гарантира статистическата им надеждност, т.е. целта е да се определи висока степен на надеждност, при която рисков кораб може да се преобърне при избраното състояние. Счита се, че най-малко 10 пробегата са достатъчни да осигурят основателно ниво на надеждност.

Параграф 5 – Критерии за оцеляване

Съдържанието на настоящия параграф се обяснява от само себе си.

Параграф 6 – Одобряване на изпитването

Следните документи съставляват част от доклада пред администрацията:

- а) изчисленията за устойчивост при най-тежки повреди по SOLAS и при средна повреда на кораба (ако е друга);
- б) чертеж на общата схема на модела, заедно с данни за конструкцията и контролноизмервателните уреди;
- в) опити с наклоняването и измервания на радиусите на въртене;

г) номинални и измерени спектри на вълната (при трите различни местонахождения за представителна реализация и за изпитванията с модела от сондата, най-близо до генератора на вълни);

д) представителен доклад за движението, реакцията и дрейфа на модела;

е) съответните видеозаписи.

Забележка:

Всички изпитвания трябва да са удостоверени от администрацията.”