

# ДИРЕКТИВА 2006/87/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 12 декември 2006 година

за установяване на техническите изисквания за плавателни съдове по вътрешни водни пътища и за отменяне на Директива 82/714/ЕИО

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 71, параграф 1 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията,

като взеха предвид становището на Икономическия и социален комитет<sup>1</sup>,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите,

в съответствие с процедурата, определена в член 251 от Договора<sup>2</sup>

като имат предвид, че:

- (1) С Директива 82/714/ЕИО от 4 октомври 1982 г. за установяване на техническите изисквания за плавателни съдове по вътрешни водни пътища<sup>3</sup> се въведоха хармонизирани условия за издаване на технически свидетелства за плавателните съдове по вътрешни водни пътища във всички държави-членки, макар да бяха изключени операциите по река Рейн. При все това, на европейско равнище останаха в сила редица технически изисквания за плавателните съдове по вътрешни водни пътища. До момента, успоредното съществуване на различни международни и вътрешни разпоредби затруднява усилията за осигуряване на взаимно признаване на националните разрешения за годност за плаване, без да се налага допълнителна проверка на чуждестранните плавателни съдове. Нещо повече, стандартите, които се съдържат в Директива 82/714/ЕИО, вече частично не съответстват на техническия напредък.
- (2) По същество, техническите изисквания, постановени в приложенията към Директива 82/714/ЕИО, включват разпоредбите, установени с Регламента за проверка на плавателните съдове по река Рейн, във версията, одобрена от Централната комисия за корабоплаване по река Рейн (ЦККР) през 1982 г. Условията и техническите изисквания за издаване на сертификати за

---

<sup>1</sup> ОВ С 157, 25.5.1998 г., стр.17

<sup>2</sup> Становище на Европейския парламент от 16 септември 1999 г. (ОВ С 54, 25.2.2000 г., стр. 79), Общата позиция на Съвета от 23 февруари 2006 г. (ОВ С 166 Е, 18.7.2006 г., стр.1), Позицията на Европейския парламент от 5 юли 2006 г. (още не е публикувана в *Официален вестник*) и Решение на Съвета от 23 октомври 2006 г.

<sup>3</sup> ОВ L 301, 28.10.1982 г., стр.1. Директива, последно изменена с Акта за присъединяване от 2003 г.

корабоплаване по вътрешни води съгласно член 22 от ревизираната Конвенция за корабоплаване по река Рейн оттогава са били преразглеждани редовно и е признато, че отговарят на съвременното равнище на технологиите. Желателно е, в интерес на конкуренцията и безопасността и в частност на постигането на хармонизация на европейско равнище, да бъдат приети обхватът и съдържанието на тези технически изисквания за цялата мрежа вътрешни водни пътища на Общността. Следва да се имат предвид промените, настъпили в посочената мрежа.

- (3) Сертификатите на Общността за корабоплаване по вътрешни води, потвърждаващи пълното съответствие на плавателните съдове с горните ревизирани технически изисквания следва да важат за всички вътрешни водни пътища на Общността.
- (4) Желателно е да се осигури по-голяма степен на хармонизация между условията за издаване на допълнителни сертификати на Общността за корабоплаване във вътрешни води от държавите-членки за операции по водни пътища от Зони 1 и 2 (делти), както и за операции по водни пътища от Зона 4.
- (5) В интерес на безопасността на пътническите превози е желателно обхватът на Директива 82/714/ЕИО да бъде разширен, така че да бъдат включени пътнически кораби, предвидени за превоз на повече от 12 пътници, съгласно указанията от Регламента за проверка на плавателните съдове по река Рейн.
- (6) В интерес на безопасността, хармонизацията на стандартите следва да бъде на високо равнище и да се постигне по такъв начин, че да не води до понижаване на стандартите за безопасност по вътрешните водни пътища на Общността.
- (7) Целесъобразно е да се предвиди преходен режим за плавателните съдове в експлоатация, които още няма да разполагат със сертификат на Общността за корабоплаване във вътрешни води към момента на първата им проверка съгласно ревизираните технически изисквания, въведени с настоящата директива.
- (8) Целесъобразно е, в определени рамки и съобразно категорията на въпросния плавателен съд, във всеки конкретен случай да се определя срок на валидност на сертификата на Общността за корабоплаване по вътрешни води.
- (9) Мерките, необходими за прилагането на настоящата директива, следва да бъдат приети в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. относно установяване на условията и реда за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията<sup>4</sup>.
- (10) Необходимо е мерките, предвидени в Директива 76/135/ЕИО на Съвета от 20 януари 1976 г. относно взаимното признаване на разрешенията за корабоплаване на плавателни съдове по вътрешни водни пътища<sup>5</sup>, да останат в сила по отношение на плавателните съдове, които не са обхванати от настоящата директива.
- (11) Предвид това, че някои плавателни съдове попадат в обхвата на Директива 94/25/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 16 юни 1994 г. за

---

<sup>4</sup> ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр.23. Решение, изменено с Решение 2006/512/ЕО (ОВ L 200, 22.7.2006 г., стр.11).

<sup>5</sup> ОВ L 21, 29.1.1976 г., стр.10. Директива, последно изменена с Директива 78/1016/ЕИО (ОВ L 349, 13.12.1978 г., стр.31)

сближаване на законите, подзаконовите и административните разпоредби на държавите-членки относно плавателните съдове с развлекателна цел<sup>6</sup>, както и на настоящата директива, приложенията към двете директиви следва да бъдат възможно най-рано коригирани чрез съответните процедури на комитетите, в случай че има противоречия или несъответствия между разпоредбите на тези директиви.

(12) В съответствие с точка 34 от Междуинституционалното споразумение за по-добро законотворчество<sup>7</sup> държавите-членки се насърчават да разработват, за себе си и в интерес на Общността, свои собствени таблици, за да онагледят, доколкото е възможно, съответствието между настоящата директива и мерките за транспониране и да ги публикуват.

(13) Директива 82/714/ЕИО следва да бъде отменена.

**ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:**

### *Член 1*

#### **Класификация на водните пътища**

1. По смисъла на настоящата директива, вътрешните водни пътища на Общността се класифицират, както следва:

а) Зони 1, 2, 3 и 4:

(i) Зони 1 и 2: водните пътища, изброени в глава 1 от приложение I;

(ii) Зона 3: водните пътища, изброени в глава 2 от приложение I;

(iii) Зона 4: водните пътища, изброени в глава 3 от приложение I.

б) Зона R: тези от посочените в буква а) водни пътища, за които трябва да се издават свидетелства в съответствие с член 22 от ревизираната Конвенция за корабоплаване по река Рейн, така както въпросният член е формулиран към момента на влизане в сила на настоящата директивата.

2. Държавите-членки имат право, след съгласуване с Комисията, да променят класификацията на водните си пътища в зоните, изброени в приложение I. На комисията се нотифицира за тези промени най-малко шест месеца преди влизането им в сила и тя информира за това другите държави-членки.

### *Член 2*

#### **Приложно поле**

1. В съответствие с член 1.01 от приложение II, настоящата директива се прилага към следните плавателни средства:

а) Плавателни съдове с дължина (L) от 20 метра или повече;

б) Плавателни съдове, при които произведението на дължината (L), ширината (B) и газенето (T) е обем от 100 m<sup>3</sup> или повече;

<sup>6</sup> ОВ L 164, 30.6.1994 г., стр.15. Директива, последно изменена с Регламент (ЕО) № 1882/2003. (ОВ L 284, 31.10.2003 г., стр.1).

<sup>7</sup> ОВ С 321, 31.12.2003 г., стр.1.

2. В съответствие с член 1.01 от приложение II, настоящата директива се прилага и към всички от следните плавателни средства:

а) Влекачи и тласкачи, предназначени за теглене или тласкане на плавателните средства, упоменати в параграф 1 или плаващо оборудване, или за придвижване на плавателните средства или плаващото оборудване по крайбрежието.

б) Плавателни съдове, предназначени за пътнически превоз, които имат повече от 12 места за пътници, без да се брои екипажът.

в) Плаващото оборудване.

3. Следните плавателни средства се изключват от настоящата директива:

а) Фериботи;

б) Военноморски плавателни съдове;

в) Морски плавателни съдове, включително морски влекачи и тласкачи:

(i) опериращи или базирани в приливни води;

(ii) опериращи временно във вътрешни водни пътища, при условие, че разполагат със:

- свидетелство за доказване съответствие с Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море (SOLAS) от 1974 г. или равностойно на него, свидетелство за доказване съответствие с Международната конвенция за товарните водолинии от 1966 г. или равностойно на него и международно свидетелство за предотвратяване замърсяването с нефт (IOPP) за доказване съответствие с Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби (MARPOL); или

- за пътнически плавателни съдове, които не са обхванати от всички конвенции, изброени в първото тире, свидетелство относно правилата и стандартите за безопасност на пътническите кораби, издадено в съответствие с Директива 98/18/ЕО от 17 март 1998 г. за правилата и стандартите за безопасност на пътническите кораби<sup>8</sup>; или

- при плавателните средства с развлекателна цел, които не са обхванати от всички конвенции, изброени в първото тире, свидетелство от държавата, под чиито флаг плават.

### Член 3

#### Задължение за притежаване на свидетелство

1. Плавателните средства, опериращи по вътрешните водни пътища на Общността, изброени в член 1, имат:

а) когато оперират по воден път от Зона R:

1. или свидетелство, издадено в съответствие с член 22 от ревизираната Конвенция за корабоплаването по река Рейн;

2. или свидетелство на Общността за корабоплаване по вътрешни води, издадено или подновено след 30 декември 2008 г., удостоверяващо пълното съответствие на плавателното средство, без да се накърняват преходните разпоредби на глава 24 на приложение II, с техническите изисквания, както са дефинирани в

---

<sup>8</sup> ОВ L 144, 15.5.1998 г., стр.1. Директива, последно изменена с Директива 2003/75/ЕО (ОВ L 190, 30.7.2003 г., стр.6).

приложение II, за които е установена равностойността им с техническите изисквания, определени в изпълнение на гореспоменатата конвенция, в съответствие с приложимите правила и процедури;

б) когато оперират по други вътрешни водни пътища, свидетелство на Общността за корабоплаване по вътрешни води, включително, когато е приложимо, спецификациите, упоменати в член 5.

2. Свидетелството на Общността за корабоплаване във вътрешни води се изготвя съгласно образеца, посочен в част I от приложение V и се издава в съответствие с настоящата директива.

#### *Член 4*

#### **Допълнителни свидетелства на Общността за корабоплаване по вътрешни води**

1. Всички плавателни средства, притежаващи валидно свидетелство, издадено в съответствие с член 22 от ревизираната Конвенция за корабоплаването по река Рейн имат право, при спазване разпоредбите на член 5, параграф 5 от настоящата директива, да оперират по водните пътища на Общността само с това свидетелство.

2. На всички плавателни средства обаче, притежаващи свидетелството, посочено в параграф 1, се предоставя също допълнително свидетелство на Общността за корабоплаване по вътрешни води:

а) когато оперират във водни пътища на Зона 3 и 4, ако искат да се възползват от понижаването на техническите изисквания по тези водни пътища;

б) когато оперират във водни пътища на Зона 1 и 2 или, по отношение пътническите кораби, когато оперират във водни пътища на Зона 3, които не са свързани с плавателни вътрешни водни пътища на друга държава-членка, ако въпросната държава-членка е приела допълнителни технически изисквания за тези водни пътища в съответствие с член 5, параграфи 1, 2 и 3.

3. Допълнителното свидетелство на Общността за корабоплаване по вътрешни води се съставя съгласно образеца, посочен в част II от приложение V и се издава от компетентните национални органи при представяне на свидетелството, посочено в параграф 1 и при условията, определени от органите, компетентни за въпросните водни пътища.

#### *Член 5*

#### **Допълнителни или понижени технически изисквания за някои зони**

1. Всяка държава-членка има право, след консултации с Комисията и, когато е приложимо, съгласно изискванията на ревизираната Конвенция за корабоплаване по река Рейн, да приеме технически изисквания в допълнение към тези от приложение II за плавателните средства, опериращи във водни пътища от Зони 1 и 2 в рамките на нейната територия.

2. По отношение на пътническите плавателни съдове, опериращи във водни пътища от Зона 3 в рамките на нейната територия, които не са свързани с плавателни вътрешни водни пътища на друга държава-членка, всяка държава-членка има право да поддържа технически изисквания в допълнение към тези от приложение II. За промени в тези технически изисквания се изисква предварително одобрение от Комисията.

3. Допълнителните технически изисквания се ограничават до областите, изброени в приложение III. Комисията следва да бъде уведомявана за тези промени поне шест месеца преди влизането им в сила и ще информира другите държави-членки.

4. Съответствието с допълнителните изисквания се посочва в корабното свидетелство на Общността за корабоплаване по вътрешни води, упоменато в член 3 или, ако е приложим член 4, параграф 2, в допълнителното свидетелство на Общността за корабоплаване по вътрешни води. Такива доказателства за съответствие се признават по водните пътища на Общността от съответната зона.

5.а) В случай че прилагането на преходните разпоредби на глава 24а на приложение II би довело до понижаване на съществуващи национални стандарти за безопасност, държавите-членки имат право да не прилагат тези преходни разпоредби по отношение на пътническите плавателни съдове за транспорт във вътрешността, опериращи във водни пътища в рамките на нейната територия, които не са свързани с плавателни вътрешни водни пътища на друга държава-членка. В такъв случай, държавата-членка има право да изиска тези плавателни съдове, опериращи в нейните несвързани вътрешни водни пътища, да отговарят напълно на техническите изисквания, установени с приложение II, считано от 30 декември 2008 г.

б) Държава-членка, която прилага разпоредбата от буква а), уведомява Комисията за решението си и предоставя на Комисията данни за съответните национални стандарти, валидни пътническите плавателни съдове, опериращи в нейните вътрешни водни пътища.

в) Спазването на изискванията на държава-членка за при операции в нейните несвързани вътрешни водни пътища се посочва в корабното свидетелство на Общността за корабоплаване по вътрешни води, упоменато в член 3 или, когато е приложим член 4, параграф 2, в допълнителното корабно свидетелство на Общността за корабоплаване по вътрешни води.

6. Плавателни средства, които оперират само във водни пътища на Зона 4, имат право да се ползват от понижените изисквания, както са определени в глава 19б от приложение II по всички водни пътища от тази зона. Съответствието с тези понижени изисквания се посочва в корабно свидетелство на Общността за корабоплаване по вътрешни води, упоменато в член 3.

7. Всяка държава-членка има право, след допитване до Комисията, да позволи понижаване на техническите изисквания от приложение II за плавателни средства, опериращи изключително по водни пътища от Зони 3 и 4 на нейна територия.

Въпросното понижаване се ограничава до областите, изброени в приложение IV. Когато техническите характеристики на плавателния съд отговарят на понижените техническите изисквания, това се посочва в корабното свидетелство на Общността за корабоплаване по вътрешни води или, когато е приложим член 4, параграф 2, в допълнителното корабно свидетелство на Общността за корабоплаване по вътрешни води.

Промените в техническите изисквания от приложение II се нотифицират на Комисията поне шест месеца преди влизането им в сила и тя информира за това другите държави-членки.

#### *Член 6*

### **Опасни товари**

Всяко плавателно средство, притежаващо свидетелство, издадено в съответствие с Регламента за превоз на опасни товари по река Рейн (ADNR), има право да превозва опасни товари през територията на Общността при условията, посочени във въпросното свидетелство.

Всяка държава-членка има право да изисква от плавателните средства, които нямат такова свидетелство, да се допускат да превозват опасни товари в рамките на нейната територия, само ако плавателните съдове отговарят на изискванията в допълнение към тези, посочени в настоящата директива. Тези изисквания се нотифицират на Комисията и тя информира другите държави-членки.

#### *Член 7*

### **Дерогации**

1. Държавите-членки имат право да разрешават дерогации от прилагането, изцяло или от части, на настоящата директива по отношение на:

- а) плавателни съдове, влекачи, тласкачи и плаващо оборудване, опериращи по плавателни водни пътища, които не са свързани чрез вътрешен воден път с водните пътища на други държави-членки;
- б) плавателни средства пълна товароподемност до 350 t или плавателни средства, които не са предназначени за превоз на товари и с водоизместимост по-малка от 100 m<sup>3</sup>, които били заложени преди 1 януари 1950 г. и оперират изключително по национален воден път.

2. Държавите-членки имат право да разрешават, по отношение на корабоплаването по техните национални водни пътища, дерогации от прилагането на една или повече разпоредби от настоящата директива, за ограничени маршрути от местно значение или в пристанищни райони. Въпросните дерогации и маршрути или районите, за които те важат, се указват в свидетелството на плавателния съд.

3. Комисията се нотифицира за дерогациите, разрешени в съответствие с параграфи 1 и 2 и информира другите държави-членки.

4. Държава-членка, която в резултат на дерогациите, предоставени в съответствие с параграфи 1 и 2 се окаже, че не притежава плавателни съдове, които да попадат под разпоредбите на настоящата директива, опериращи по нейните водни пътища, не е длъжна да прилага членове 9, 10 и 12.

#### *Член 8*

### **Издаване на корабно свидетелство на Общността за плаване по вътрешни водни пътища**

1. Корабното свидетелство на Общността за плаване по вътрешни водни пътища се издава на плавателни съдове, заложи след 30 декември 2008 г. след техническа проверка, извършена преди плавателното средство да бъде пуснато на вода и предназначена да провери дали плавателното средство отговаря на техническите изисквания, предвидени в приложение II.

2. Корабното свидетелство на Общността за плаване по вътрешни водни пътища се издава на плавателни средства, изключени от обхвата на Директива 82/714/ЕИО, но обхванати от настоящата директива, в съответствие с член 2, параграфи 1 и 2, след техническа проверка, извършена след изтичане на наличното свидетелство на плавателното средство, но във всеки случай не по-късно от 30 декември 2018 г., за да се провери дали плавателното средство отговаря на техническите изисквания, предвидени в приложение II. В държавите-членки, при които срокът на валидност на настоящото национално свидетелство на плавателното средство е по-кратък от пет години, такива свидетелства могат да бъдат издавани до пет години след 30 декември 2008 г.

Евентуалните пропуски да бъдат изпълнени техническите изисквания, определени в приложение II, се посочват в корабното свидетелство на Общността за плаване по вътрешни водни пътища. В случай че компетентните органи сметнат, че недостатъците не представляват явна опасност, плавателният съд упоменат в първа алинея, има право да продължи да оперира до момента, в който частите или местата от плавателните средства, установени като неотговарящи на изискванията, бъдат заменени или променени, след което тези части или места съответстват на изискванията от приложение II.

3. Явна опасност по смисъла на настоящия член означава в частност, когато изискванията за структурната стабилност на построяването, плавателните качества, маневреността или специалните възможности на плавателното средство в съответствие с приложение II могат да бъдат засегнати. Дерогациите, които се допускат в приложение II, не се разглеждат като недостатъци, представляващи явна опасност.



Подмяната на съществуващи части с идентични части или с такива, равностойни от гледна точка на технология и дизайн при текущи ремонти и поддръжка, не се разглеждат като замяна по смисъла на настоящия член.

4. Съответствието на плавателно средство с допълнителните изисквания, упоменати в член 5, параграфи 1, 2 и 3, се проверява, при целесъобразност, при техническите проверки, предвидени в параграфи 1 и 2 от настоящия член или при техническа проверка, извършена по искане на собственика на плавателния съд.

#### *Член 9*

### **Компетентни органи**

1. Корабните свидетелства на Общността за плаване по вътрешни водни пътища се издават от компетентните органи на държавите-членки.
2. Всяка държава-членка съставя списък, посочващ кои от нейните органи са компетентни да издават свидетелства на Общността за плаване по вътрешни водни пътища и нотифицират на Комисията за това. Комисията информира останалите държави-членки.

#### *Член 10*

### **Извършване на технически проверки**

1. Техническата проверка по член 8 се извършва от компетентните органи, които имат право да се въздържат от това да подложат плавателното средство, изцяло или отчасти на техническа проверка, когато е видно от валидното свидетелство, издадено от одобрена агенция по класификация съгласно член 1.01 от приложение II, че плавателното средство удовлетворява, изцяло или отчасти, техническите изисквания на приложение II. Организациите за класификация се признават само в случай че отговарят на критериите, изброени в част I на приложение VII.
2. Всяка държава-членка съставя списък, посочващ кои от нейните органи са компетентни да извършват технически проверки и нотифицира за това на Комисията. Комисията информира останалите държави-членки.

#### *Член 11*

### **Валидност на свидетелствата на Общността за плаване по вътрешни водни пътища**

1. Срокът на валидност на свидетелството на Общността за плаване по вътрешни водни пътища следва да бъде определен за всеки конкретен случай от органа, компетентен да издава посочените удостоверения, съгласно приложение II.
2. Всяка държава-членка има право, в случаите, определени в членове 12 и 16 и в приложение II, да издава временни свидетелства на Общността за плаване по

вътрешни водни пътища. Временните свидетелства на Общността за плаване по вътрешни водни пътища се изготвят по образеца, даден в част III на приложение V.

#### *Член 12*

### **Замяна на корабни свидетелства на Общността за плаване по вътрешни водни пътища**

Всяка държава-членка установява условията, при които дадено валидно корабно свидетелство на Общността за плаване по вътрешни водни пътища, което е било изгубено или повредено, може да бъде заменено.

#### *Член 13*

### **Подновяване на корабни свидетелства на Общността за плаване по вътрешни водни пътища**

1. Корабно свидетелство на Общността за плаване по вътрешни водни пътища се подновява при изтичане на неговия срок на валидност, в съответствие с условията посочени в член 8.
2. При подновяване на корабно свидетелство на Общността за плаване по вътрешни водни пътища, издадени преди 30 декември 2008 г., се прилагат преходните разпоредби на приложение II.
3. При подновяване на корабно свидетелство на Общността за плаване по вътрешни водни пътища, издадени след 30 декември 2008 г., се прилагат преходните разпоредби на приложение II, които са влезли в сила след издаването на свидетелството.

#### *Член 14*

### **Продължаване валидността на корабно свидетелство на Общността за плаване по вътрешни водни пътища**

Валидността на свидетелството може, по изключение, да бъде продължена в съответствие с приложение II от органа, който го е издал или подновил. Продължената валидност се посочва в свидетелството.

#### *Член 15*

### **Издаване на нови корабни свидетелства на Общността за плаване по вътрешни водни пътища**

В случай на основни изменения или ремонти, които променят структурната стабилност на построяването, плавателните качества, маневреността или специалните възможности на плавателното средство в съответствие с приложение

II, последното следва да бъде подложено, преди всяко следващо пътуване, на техническата проверка в съответствие с член 8. След тази проверка се издава ново корабно свидетелство, установяващо техническите характеристики на плавателното средство или наличното свидетелство се променя по съответния начин. Ако това свидетелство е издадено в държава-членка, различна от тази, която е издала или подновила първоначалното свидетелство, компетентният орган, който е издал или подновил свидетелството, се уведомява по съответния ред в срок от един месец.

#### *Член 16*

### **Отказ да се издаде или поднови и отнемане на корабното свидетелство на Общността за плаване по вътрешни водни пътища**

Във всяко решение за отказ на издаване или подновяване на корабното свидетелство на Общността за плаване по вътрешни водни пътища се посочват съображенията, на които се основава. Заинтересованото лице се уведомява за горното и за процедурата на обжалване, и сроковете за това в съответната държава-членка.

Всяко валидно корабно свидетелство може да бъде отнето от компетентния орган, който го е издал или подновил, ако плавателният съд престане да отговаря на техническите изисквания, указани в неговото свидетелство.

#### *Член 17*

### **Допълнителни проверки**

Компетентните органи на дадена държава-членка имат право по всяко време да проверят, в съответствие с приложение VIII, дали плавателното средство има валидно свидетелство в съответствие с изискванията на настоящата директива, както и дали удовлетворява изискванията, установени в посоченото корабно свидетелство или представлява явна опасност за лицата на борда, околната среда или корабоплаването. Компетентните органи вземат всички необходими мерки в съответствие с приложение VIII.

#### *Член 18*

### **Признаване на свидетелствата за корабоплаване на плавателни средства от трети страни**

До сключването на споразумения за взаимно признаване на свидетелствата за корабоплаване между Общността и трети страни, държавите-членки имат право да признават с корабните свидетелства на плавателни средства от трети страни и, при необходимост, да издават корабните свидетелства по водните пътища на съответната държава-членка

Издаването на корабно свидетелство на Общността за плаване по вътрешни водни пътища за плавателни средства от трети страни се извършва в съответствие с член 8, параграф 1.

#### *Член 19*

### **Процедура на комитета**

1. Комисията се подпомага от Комитета, създаден съгласно член 8 от Директива 91/672/ЕИО от 16 декември 1991 г. относно взаимното признаване на национални свидетелства за капитани на речни кораби за превоз на стоки и пътници по вътрешни водни пътища<sup>9</sup> (наричан оттук нататък “Комитетът”).
2. Когато се прави позоваване на настоящия параграф, се прилагат членове 3 и 7 от Решение 1999/468/ЕО във връзка с разпоредбите на член 8 от него.

#### *Член 20*

### **Привеждане в съответствие на приложенията и препоръките относно временните свидетелства**

1. Всички изменения, които са необходими за привеждане на приложенията към настоящата директива в съответствие с техническия прогрес или с развитието в тази област вследствие работата на други международни организации, в частност тази на Централната комисия за корабоплаване по река Рейн (ЦККР), така че да се осигури двете свидетелства, упоменати в член 3, параграф 1, буква а) да бъдат издадени на базата на технически изисквания, които гарантират еднакво равнище на безопасност или да се отчетат случаите, упоменати в член 5, се приемат от Комисията съгласно процедурата от член 19, параграф 2.

Тези изменения се внасят без отлагане, за да се осигури, че техническите изисквания, необходими за издаване на корабни свидетелства на Общността за плаване по вътрешни водни пътища, признавани за корабоплаване по река Рейн, дават равнище на безопасност, еквивалентно на изискващото се за издаване на свидетелството, посочено в член 22 от ревизираната Конвенция за корабоплаване по река Рейн.

2. Комисията взема решения по препоръките на Комитета относно издаване на временни корабни свидетелства на Общността за плаване по вътрешни водни пътища в съответствие с член 2.19 от приложение II.

#### *Член 21*

### **Продължаване прилагането на Директива 76/135/ЕИО**

---

<sup>9</sup> ОВ L 373, 31.12.1991 г., стр.29. Директива, последно изменена с Регламент (ЕО) № 1882/2003 .

По отношение плавателните средства, които остават извън обхвата на член 2, параграфи 1 и 2 от настоящата директива, но попадат в обхвата на Директива 76/135/ЕИО, продължава да важи последната.

#### *Член 22*

### **Национални допълнителни или понижени изисквания**

Допълнителните изисквания, които са били в сила в държава-членка преди 30 декември 2008 г. по отношение плавателни средства, опериращи на нейна територия по водни пътища от Зони 1 и 2 или понижени изисквания по отношение плавателни средства, опериращи на нейна територия по водни пътища от Зони 3 и 4, които са били в сила в държава-членка преди тази дата, продължават да бъдат валидни до влизане в сила на допълнителните изисквания съгласно член 5, параграф 1 или понижения съгласно член 5, параграф 7 на техническите предписания от приложение II, но само до 30 юни 2009 г.

#### *Член 23*

### **Транспониране**

1. Държавите-членки, в които има вътрешни водни пътища, както е упоменато в член 1, параграф 1, въвеждат в сила закони, подзаконови и административни разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива преди 30 декември 2008 г. Те незабавно информират Комисията за това.

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 незабавно съобщават на Комисията текста на разпоредбите на националното законодателство в областта, регулирана от настоящата директива. Комисията информира останалите държави-членки за тези разпоредби.

#### *Член 24*

### **Санкции**

Държавите-членки въвеждат система от санкции за нарушенията на националните разпоредби, приети по силата на настоящата директива и вземат всички мерки, необходими, за да гарантират, че тези санкции ще бъдат налагани. Така предвидените санкции са ефективни, съразмерни и разубеждаващи.

#### *Член 25*

### **Отменяне на Директива 82/714/ЕИО**

Директива 82/714/ЕИО се отменя, считано от 30 декември 2008 г.

*Член 26*

**Влизане в сила**

Настоящата директива влиза в сила от деня на публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

*Член 27*

**Адресати**

Адресати на директивата са държавите-членки, в които се намират вътрешните водни пътища, както са упоменати в член 1, параграф 1.

Съставено в Страсбург на 12 декември 2006 година.

*За Европейския парламент:*

*Председател*

**Josep BORREL FONTELLES**

*За Съвета:*

*Председател*

**Mauri PEKKARINEN**

## СПИСЪК НА ПРИЛОЖЕНИЯТА

		Страница
Приложение I	Списък на вътрешните водни пътища на Общността, разпределени географски на Зони 1, 2, 3 и 4	
Приложение II	Минимални технически изисквания, приложими към плавателните съдове по вътрешните водни пътища от Зони 1, 2 3 и 4	
Приложение III	Области на възможните допълнителни технически изисквания по отношение плавателните съдове по вътрешни водни пътища от Зони 1 и 2	
Приложение IV	Области на възможните понижения на техническите изисквания по отношение плавателните съдове по вътрешни водни пътища от зони 3 и 4	
Приложение V	Образци на свидетелства на Общността за корабоплаване по вътрешни води	
Приложение VI	Образец на регистър на свидетелства на Общността за корабоплаване по вътрешни водни пътища	
Приложение VII	Агенции по класификация	
Приложение VIII	Процедурни правила за извършването на проверки	
Приложение IX	Изисквания по отношение на сигналните светлини, радарните инсталации и индикаторите на скоростта на завиване	

## ПРИЛОЖЕНИЕ I

### СПИСЪК НА ВЪТРЕШНИТЕ ВОДНИ ПЪТИЩА НА ОБЩНОСТТА, РАЗПРЕДЕЛЕНИ ГЕОГРАФСКИ НА ЗОНИ 1, 2, 3 И 4

#### ГЛАВА I

##### Зона 1

###### *Федерална република Германия*

Ems	От линията, свързваща някогашния фар в Greetsiel и западния кей на входа на пристанище Eemshaven по посока към морето до ширина 53°30` северна ширина и 6°45` източна дължина , т.е. малко по-близо в посока към морето от мястото за лихтерните кораби за сухи товари в Alte Ems <sup>1</sup>
-----	--

###### *Република Полша*

Частта на залива Pomorska южно от линията, свързваща NordPerd на остров Rugen и фара Niechorze.

Частта на залива Gdanska южно от линията, свързваща фара Hel и шамандурата на входа на пристанище Baltijsk.

###### *Обединено кралство Великобритания и Северна Ирландия*

###### ШОТЛАНДИЯ

Blue Mull Sound	Между Gutcher и Belmont
Yell Sound	Между Tofts Voe и Ulstaelmont
Sullom Voe	До линията от северо-източния край на Gluss Island до северния край на Calback Ness
Dales Voe	През зимата: До линията от северния край на Kebister Ness до брега на Breiwick на дължина 1°10.8` W
Dales Voe	През лятото: Като при Lerwick
Lerwick	През зимата: В рамките на област, ограничена на север от линията от Scottle Holm до Scarfi Taing on Bressay, а на юг – от линията от фара

<sup>1</sup> В случаите на плавателни съдове, които са базирани в пристанище другаде, трябва да се вземе под внимание член 32 от Договора Ems-Dollart от 8 април 1960 г. (BGBL, 1963 II, стр.602).



	Twageos point до Whalpa Taing on Bressay
Lerwick	През лятото: В рамките на област, ограничена на север от линията от Brim Ness до северо-източния ъгъл на Inner Score, а на юг – от линията от Ness of Sound до Kirkabistemess.
Kirkwall	Между Kirkwall и Rousay, не на изток от линията между Point of Graand (Egilsay) и Galt Ness (Shapinsay) или между Head of Work (Mainland) през фара Helliar Holm до брега Shapinsay, не на северо-запад от югоизточния край на Eynhallow Island, не към морето и линията между брега край Rousay с координати 59°10.5` N 002" 57.1` W и брега на Egilsay с координати 59°10` N 002" 56.4` W
Stromness	Към Scapa, но не извън Scapa Flow
Scapa Flow	В рамките на област, ограничена от линии прокарани от Point of Cless на остров Ноу до триангулална точка Thomson's Hill на остров Fara и след това до Gibraltar Pier на остров Flotta, до най-западната точка на Calf of Flotta; от най-източната точка на Calf of Flotta до Needle Point на остров South Ronaldsay и от Ness on Mainland до фара на остров Point of Ochan на остров Graemsay и след това до Bu Point на остров Ноу и към морето след водите от Зона 2
Balnakiel Bay	Между Eilean Dubh и A'Chleit
Cromarty Firth	До линията от North Sutor и вълнолома Nairn и към морето след водите от Зона 2
Inverness	До линията от North Sutor и вълнолома Nairn и към морето след водите от Зона 2
River Tay – Dundee	До линията от Broughty Castle до Таурорт и към морето след водите от Зона 2
Firth of Forth and River Forth	До линията от Kirkcaldy до река Portobello и към морето след водите от Зона 2
Solway Firth	До линията от Southernness Point до Silloth
Loch Ryan	До линията от Finnart's Point до Milleur Point и към морето след водите от Зона 2
The Clyde	Външна граница: Линията от Skipness до местоположение една миля южно от Garloch Head и след това до Farland Head Вътрешна граница през зимата: Линията от фара Cloch до кея Dunoon Вътрешна граница през лятото: Линията от Bogany Point, Isle of Bute до Skelmorlie Castle и линията от Ardlamont Point до най-южния край на Ettrick Bay вътре в Kyles of Bute Бележка: горната вътрешна граница през лятото се разширява от 5 юни до 5 септември (и двете дати включително) с линия от точка, намираща се на две мили от брега Ayrshire при Skelmorlie Castle до Tomont End, Cumbrae и линия от Portachur

	Point, Cumbrae до Inner Brigurd Point, Ayrshire
Oban	На север до линията от фара Dunollie Point до Ard na Chruidh и на юг до линията от Rudha Seanach до Ard na Cuile
Kyle of Lockhalsh	През Loch Alsh до началото на Loch Duich
Loch Gairloch	През зимата: Няма През лятото: Южно от линията, преминаваща от Rubha na Moine до Eilan Horrisdale и след това до Rubha na Eanntag

#### СЕВЕРНА ИРЛАНДИЯ

Belfast Lough	През зимата: Няма През лятото: До линията от Carrickfergus до Bangor и към морето след водите от Зона 2
Loch Neagh	На разстояние над 2 мили от брега

#### ИЗТОЧЕН БРЯГ НА АНГЛИЯ

River Humber	През зимата: До линията от New Holland до Paull През лятото: До линията от кея Cleethorpes до Patrington Church и към морето след водите от Зона 2
--------------	---

#### УЕЛС И ЗАПАДЕН БРЯГ НА АНГЛИЯ

River Severn	През зимата: До линията от Blacknore Point до Caldicott Pill, Porstkewett През лятото: До линията от кея Barry Dock до Steepholm, през Brean Down и към морето след водите от Зона 2
River Wye	През зимата: До линията от Blacknore Point до Caldicott Pill, Porstkewett През лятото: До линията от кея Barry Dock до Steepholm, през Brean Down и към морето след водите от Зона 2
Newport	През зимата: няма През лятото: До линията от кея Barry Dock до Steepholm, през Brean Down и към морето след водите от Зона 2
Cardiff	През зимата: няма

	През лятото: До линията от кея Barry Dock до Steepholm, през Brean Down и към морето след водите от Зона 2
Barry	През зимата: няма През лятото: До линията от кея Barry Dock до Steepholm, през Brean Down и към морето след водите от Зона 2
Swansea	До линията, свързваща краищата на вълноломите от страната на морето
Menai Straits	В рамките на Menai Straits от линията, свързваща фара на <u>Llanddwyn</u> Island до Dinas Dinlleu и линията, свързваща южния край на Puffin Island до Trwyn DuPoint и железопътна гара Llanfairfechan и към морето след водите от Зона 2
River Dee	През зимата: До линията от Hilbre Point до Point of Air През лятото: До линията от Formby Point до Point of Air и към морето след водите от Зона 2
River Mersey	През зимата: няма През лятото: До линията от Formby Point до Point of Air и към морето след водите от Зона 2
Preston и Southport	До линията от Southport до Blackpool между бреговете и към морето след водите от Зона 2
Fleetwood	През зимата: няма През лятото: До линията от Rossal Point до Humphrey Head и към морето след водите от Зона 2
River Lune	През зимата: няма През лятото: До линията от Rossal Point до Humphrey Head и към морето след водите от Зона 2
Heysham	През зимата: няма През лятото: До линията от Rossal Point до Humphrey Head и към морето след водите от Зона 2
Morecambe	През зимата: няма През лятото: До линията от Rossal Point до Humphrey Head и към морето след водите от Зона 2

Workington	До линията от Southernness Point до Silloth и към морето след водите от Зона 2
ЮЖНА АНГЛИЯ	
River Colne, Colchester	През зимата: До линията от Colne Point до Whitstable През лятото: До линията от кея Clacton до Reculvers
River Blackwater	През зимата: До линията от Colne Point до Whitstable През лятото: До линията от кея Clacton до Reculvers и към морето след водите от Зона 2
River Crouch and River Roach	През зимата: До линията от Colne Point до Whitstable През лятото: До линията от кея Clacton до Reculvers и към морето след водите от Зона 2
River Thames и притоците ѝ	През зимата: До линията от Colne Point до Whitstable През лятото: До линията от кея Clacton до Reculvers и към морето след водите от Зона 2
River Medway и Swale	През зимата: До линията от Colne Point до Whitstable През лятото: До линията от кея Clacton до Reculvers и към морето след водите от Зона 2
Chichester	Вътре в Isle of Wight, в рамките на район, ограничен от линиите от камбанарията на църквата в West Wittering към църквата Trinity, Bembridge на изток и Needles Hurst Point на запад и към морето след водите от Зона 2
Langstone Harbour	Вътре в Isle of Wight, в рамките на район, ограничен от линиите от камбанарията на църквата в West Wittering към църквата Trinity, Bembridge на изток и Needles Hurst Point на запад и към морето след водите от Зона 2
Portsmouth	Вътре в Isle of Wight, в рамките на район, ограничен от линиите от камбанарията на църквата в West Wittering към църквата Trinity, Bembridge на изток и Needles Hurst Point на запад и към морето след водите от Зона 2
Bembridge, Isle of Wight	Вътре в Isle of Wight, в рамките на район, ограничен от линиите от камбанарията на църквата в West Wittering към църквата Trinity, Bembridge на изток и Needles Hurst Point на запад и към морето след водите от Зона 2
Cowes, Isle of Wight	Вътре в Isle of Wight, в рамките на район, ограничен от линиите от камбанарията на църквата в West Wittering към църквата Trinity, Bembridge на изток и Needles Hurst Point на

	запад и към морето след водите от Зона 2
Southampton	Вътре в Isle of Wight, в рамките на район, ограничен от линиите от камбанарията на църквата в West Wittering към църквата Trinity, Bembridge на изток и Needles Hurst Point на запад и към морето след водите от Зона 2
Beaulieu River	Вътре в Isle of Wight, в рамките на район, ограничен от линиите от камбанарията на църквата в West Wittering към църквата Trinity, Bembridge на изток и Needles Hurst Point на запад и към морето след водите от Зона 2
Keyhaven Lake	Вътре в Isle of Wight, в рамките на район, ограничен от линиите от камбанарията на църквата в West Wittering към църквата Trinity, Bembridge на изток и Needles Hurst Point на запад и към морето след водите от Зона 2
Weymouth	В рамките на пристанището Portland и между River Wey и пристанището Portland
Plymouth	До линията от Cawsand през вълнолома до Staddon и към морето след водите от Зона 2
Falmouth	През зимата: До линията от St. Anthony Head до Rosemullion През лятото: До линията от St. Anthony Head до Nare Point и към морето след водите от Зона 2
River Camel	До линията от Stepper Point до Trebetherick Point и към морето след водите от Зона 2
Bridgewater	В рамките на наносната ивица и към морето след водите от Зона 2
River Avon (Avon)	През зимата: До линията от кея Blackmore Point до Caldicott Pill, Portskewett През лятото: До линията от кея Barry Dock до Steepholm, през Brean Down и към морето след водите от Зона 2

Зона 2

Чешка република

Dam Lake Lipno

Федерална република Германия

Ems	От линията, прекосяваща Ems близо до входа за пристанище Papenburg между помпената станция Diemen и началото на дигата при Halte, до линията свързваща някогашния фар в Greetsiel и западния кей на входа на пристанище Eemshaven
Jade	До линията, свързваща фара на устие Schillig и камбанарията на църквата Langwarden
Weser	От северо-западния край на ж.п. мост в Bremen до линията, свързваща камбанариите на църквите Langwarden и Cappel, в това число страничните ръкави Westergate, Rekumer Loch, Rechter Nebenarm и Schweiburg
Elbe	От долния край на пристанище Hamburg до линията, свързваща фара Dose и западния край на дигата Friedrichskoog (Dicksand), включително Nebelbe и притоците Este, Luhe, Schwinge, Oste, Pinnau, Kruckau и Stor (във всеки случай, от устието до бента)
Meldorfer Bucht	До линията, свързваща западния край на дигата Friedrichskoog (Dicksand) и западния край на кея в Busum
Eider	От канала Gieselau до бента Eider
Flensburger Forde	До линията, свързваща фара Kegnas и Birknack
Schlei	До линията, свързваща горните краища на кея Schleimunde
Eckerforder Bucht	До линията, свързваща Boknis-Eck и северо-източния край на сушата при Danisch Nienhof
Kieler Forde	До линията, свързваща фара Bulk и военноморския мемориал Laboe
Nord-Ostsee-Kanal (Kiel Canal)	До линията, свързваща горните краища на кея при Brunsbittel до линията, свързваща входните светлини в Kiel-Holterau, в това число Obereidersee Enge, Audorfer See, Borgstedter see и Enge, Schirnauer See, Flemhunder See и канала Achterwehrer
Trave	От северо-западния край на подвижния железопътен мост и северния край на Holstenbrudke (Stadttrave) в Lubeck до линията, свързваща южната вътрешна и северната външна част на кея в Travemunde, в това число Potenitzer Wiek, Dassover See и Altarmen на остров Teerhof
Leda	От входа на външното пристанище на морския шлюз Leer до устието
Hunte	От пристанището Oldenburg и от 140м надолу по течението на Amalienbrücke в Oldenburg до устието
Lesum	От ж.п. моста Bremen-Burg до устието

Este	От отработените води на шлюза Buxtehude до бента Este
Luhe	От отработените води на шлюза Au-Muhle в Horneburg до бента Luhe
Schwinge	От шлюза Salztor в Stade до бента Schwinge
Oste	От северо-източния край на дигата на мелницата Bremervorde до бента Oste
Pinnau	От юго-западния край на ж.п. моста в Pinneberg до бента Pinnau
Kruckau	От юго-западния край на моста, водещ към/от Wedenkamp в Elsmhorn до бента Kruckau
Stor	От мареографа Rensing до бента Stor
Freiburger Hafenpriel	От източния край на шлюза в Freiburg an der Elbe до устието
Пристанищната област Wismarbucht, Kirchsee, Breitling, Salzhaff и Wismar	В посока към морето до линията между Hoher Wieschendorf Huk и фара Timmendorf и линията, свързваща фара Gollwitz на остров Poel и южния край на полуостров Wustrow
Warnow, в това число Breitling и страничните притоци	Muhlendamms надолу по течението от северния край на Geinitzbrücke в Rostock в посока към морето до линията, свързваща северните краища на западните и източните кейове в Warnemunde
Водите между материка и п-ви Darss и Zingst и о-ви Hiddensee и Rugen (в това число пристанищната област Stralsund)	Простиращи се по посока към морето между - полуостров Zingst и остров Bock: до ширина 54°26'42" N - островите Bock и Hiddensee: до линията, свързваща северния кран на остров Bock и южния край на остров Hiddensee - остров Hiddensee и остров Rugen (Bug): до линията, свързваща юго-източния край на Neubessin и Buger Haken
Пристанищната област Greifswalder, в това число Ryck	По посока към морето до линията от източния край на Thiessower Haken (Sudperd) до източния край на остров Rugen и продължаваща до северния край на остров Usedom (54°10'37" N, 13°47'51" E)
Водите между материка и о-в Usedom (Pennestrom, в това число пристанищната област Wolgast и Achterwasser	На изток до границата с Република Полша в Stettiner Haff

и Stettiner Haff	
------------------	--

*Бележка:* В случаите на плавателни съдове, които са базирани в пристанище другаде, следва да се вземе под внимание член 32 от Договора Ems-Dolart от 8 април 1960 г. (BGBL, 1963 II, стр.602).

*Френска република*

Dordogne	Надолу по течението след каменния мост в Libourne
Garonne и Gironde	Надолу по течението след каменния мост в Bordeaux
Loire	Надолу по течението след моста Haudaudine на ръкава Madeleine и надолу по течението след моста Pirmil на ръкава Pirmil
Rhone	Надолу по течението след моста Trinquetaille в Arles и след това към Marseille
Seine	Надолу по течението след моста Jeanne-d'Arc в Rouen

*Република Унгария*

Езеро Balaton

*Кралство Нидерландия*

Dollard

Eems

Wadeenzee: включително връзките със Северно море

Ijsselmeer: включително Markermeer и IJmeer, но изключвайки Gouwezee

Nieuwe Waterweg и Scheur

Calland Kanaal западно от пристанището Benelux

Hollands Diep

Breddiep, Beerkanaal и свързаните с него пристанища

Haringvliet и Vuile Gat: включително водните пътища между Goeree-Overflakkee от една страна и Voorne-Putten и Hoeksche Waard- от друга

Hellegat

Volkerak

Krammer

Grevelingenmeer и Brouwershavensche Gat: включително водните пътища между Schouwen-Duiveland и Goeree-Overflakkee

Keten, Mastgat, Zijpe, Krabbenkreek, източен Scheldt и Roompot: включително водните пътища между Walcheren, Noord-Beveland и Zuid-Beveland от една страна и Schouwen-Duiveland и Tholen - от друга, но изключвайки канала Scheldt-Rhine

*Република Полша*

Лагуната Szczecin



Лагуната Kamien  
Лагуната Wisla  
Заливът Puck  
Язовир Wloclawski  
Езерото Sniardwy  
Езерото Niegocin  
Езерото Mamry

*Обединено кралство Великобритания и Северна Ирландия*

## ШОТЛАНДИЯ

Scapa Flow	В рамките на област, ограничена от линии прокарани от Wharh на остров Flotta до Martello Tower на South Walls и от Point Cletts на остров Ноу до триангулчна точка Thomson's Hill на остров Fara и след това до Gibraltar Pier на остров Flotta
Kyle of Durness	Южно от Eilean Dubh
Cromarty Firth	До линията между North Sutor и South Sutor
Inverness	До линията между Fort George и Chanonry Point
Findhorn Bay	В рамките на плитчината
Aberdeen	До линията между южния пристан и пристана Abercromby
Montrose Basin	Западно от линията от север-юг, преминаваща през входа на пристанището при фара Scurdie Ness
River Tay – Dundee	До линията от приливния басейн (рибния док), Dundee до Craig Head, East Newport
Firth of Forth и River Forth	В рамките на Firth of Forth, но не източно от ж.п. моста Forth
Dumfries	До линията от Airds Point до Scar Point
Loch Ryan	До линията от Cairn Point до Kircolm Point
Ayr Harbour	В рамките на плитчината
The Clyde	Над водите от Зона 1
Kyles of Bute	Между Colintraive и Rhubodach
Campbeltown Harbour	До линията от Macringan's Point до Ottercharach Point
Loch Etive	В рамките на Loch Etive, над Falls of Lora
Loch Leen	Над моста в Ballachulish
Loch Linhe	Северно от фара Corran Point
Loch Eil	Цялото езеро
Caledonian Canal	Езерата Lochy, Oich и Ness
Kyle of Lochalsh	В рамките на Kyle Akin, не на запад от фара Eilean Ban или на изток от Eileanan Dubha
Loch Carron	Между Stromemore и Strome Ferry
Loch Broom,	До линията от фара Ullapool Point до Aultnaharrie

Ullapool	
Kylesku	През Loch Caimbawn в района между най-източната точка на Garbh Eilean и най-западната точка на Eilean na Rainich
Stornoway Harbour	До линията от Arnish Point до фара Sandwick Bay, от северо-западната страна
The Sound of Scalpay	Не на изток от Berry Cove (Scalpay) и не на запад от Cros a Loin (Harris)
North Harbour, Scalpay и Tarbet Harbour	В рамките на една миля от брега на Island of Harris
Loch Awe	Цялото езеро
Loch Katrine	Цялото езеро
Loch Lomond	Цялото езеро
Loch Tay	Цялото езеро
Loch Loyal	Цялото езеро
Loch Hope	Цялото езеро
Loch Shin	Цялото езеро
Loch Assynt	Цялото езеро
Loch Glascarnoch	Цялото езеро
Loch Fannich	Цялото езеро
Loch Maree	Цялото езеро
Loch Gairloch	Цялото езеро
Loch Monar	Цялото езеро
Loch Mullardach	Цялото езеро
Loch Cluanie	Цялото езеро
Loch Loyne	Цялото езеро
Loch Garry	Цялото езеро
Loch Quoich	Цялото езеро
Loch Arkaig	Цялото езеро
Loch Morar	Цялото езеро
Loch Shiel	Цялото езеро
Loch Earn	Цялото езеро
Loch Rannoch	Цялото езеро
Loch Tummel	Цялото езеро
Loch Ericht	Цялото езеро
Loch Fionn	Цялото езеро
Loch Glass	Цялото езеро

Loch Rimsdale/nan Clar	Цялото езеро
------------------------	--------------

#### СЕВЕРНА ИРЛАНДИЯ

Strangford Lough	До линията от Cloghy Point до Dogtail Point
Belfast Lough	До линията от Hollywood до Macedon Point
Larne	До линията от кея Larne до фериботния пристан на Island Magee
River Bann	От краищата към морето на вълноломите до Toome Bridge
Lough Erne	Горно и долно Lough Erne
Lough Neagh	В рамките на две мили от брега

#### ИЗТОЧЕН БРЯГ НА АНГЛИЯ

Berwick	В рамките на вълноломите
Warworth	В рамките на вълноломите
Blyth	В рамките на Outer Pier Heads
River Tyne	Dunston Staithes до Tyne Pier Heads
River Wear	Fairfield до Sunderland Pier Heads
Seaham	В рамките на вълноломите
Hartlepool	До линията от пристана Middleton до Old Pier Head До линията, свързваща North Pier Head и South Pier Head
River Tees	До линията, преминаваща западно от пристана Government до Tees Bridge
Whitby	В рамките на Whitby Pier Heads
River Humber	До линията, свързваща North Ferriby и South Ferriby
Grimsby Dock	До линията от Западния пристан на Приливния басейн до Източния пристан на Рибните докове
Boston	В рамките на New Cut
Dutch River	Целият канал
River Hull	Beverly Beck до River Humber
Kielder Water	Цялото езеро
River Ouse	Под шлюза Naburn
River Trent	Под шлюза Cromwell
River Wharfe	От сливането с River Ouse до Tadcaster Bridge
Scarborough	В рамките на Scarborough Pier Heads

## УЕЛС И ЗАПАДЕН БРЯГ НА АНГЛИЯ

River Severn	Северно от линия, преминаваща на запад от Sharpness Point (51°43,4' N) към Llanthony и Malsemore Weirs и към морето след водите от Зона 3
River Wye	В Chepstow, северно от ширина (51°38,0' N) към Monmouth
Newport	Северно от кръстовището на въздушни електропроводи при Fifoots Points
Cardiff	До линията от Южния пристан до Penath Head и уловените води, западно от бента Cardiff Bay
Barry	До линията, свързваща краищата на вълноломите откъм морето
Port Talbot	До линията, свързваща краищата на вълноломите откъм морето на река Afran извън затворените докове
Neath	До линията, преминаваща на север от края откъм морето на танкерния пристан Baglan Bay (51°37,2' N, 3° 50.5' W)
Llanelli и Burry Port	В района, очертан от линията от западния кей на Barry Port до Whiteford Point
Milford Haven	До линията от South Hook Point и Thorn Point
Fishguard	До линията, свързваща краищата на северния и източния вълнолом откъм морето
Cardigan	В рамките на Narrows при Pen-yr-Ergyd
Aberystwyth	Между краищата на вълноломите откъм морето
Aberdyfi	До линията от железопътна гара Aberdyfi до фара Twyni Bach
Barmouth	До линията от железопътна гара Barmouth до Penhryn Point
Portmadoc	До линията от Harlech Point до Graig Ddu
Holyhead	В района, очертан от основния вълнолом и линията, прокарана от началото на вълнолома до Bringlas Point, Towyn Bay
Menai Straits	В рамките на Menai Straits, между линията свързваща Aber Menai Point и Belan Point и линията свързваща кея Beaumaris и Pen-y-Coed Point
Conway	До линията от Mussell Hill до Tremly Point
Llandudno	В рамките на вълнолома
Rhyl	В рамките на вълнолома
River Dee	Над кея Connah's до водовземната точка Barrelwel Hill
River Mersey	До линията от фара Rock и Северозападния док Seaforth, но изключвайки останалите докове
Preston и Southport	До линията от Lytham до Southport и в рамките на доковете Preston
Fleetwood	До линията от Low Light до Knott
River Lune	До линията от Sunderland Point до Chapel Hill нагоре до и включително дока Glasson
Barrow	До линията, свързваща Haws Point, на Isle of Walney с Roa Island Slipway

Whitehaven	В рамките на вълнолома
Workington	В рамките на вълнолома
Maryport	В рамките на вълнолома
Carlisle	До линията, свързваща Point Carlisle с Torduff
Coniston Water	Цялото езеро
Derwentwater	Цялото езеро
Ullswater	Цялото езеро
Windermere	Цялото езеро

## ЮЖНА АНГЛИЯ

Blakeney и пристанище Morston и подходите към него	Източно от линия, преминаваща на юг от Blakeney Point до вливането в Stiffkey River
River Orwell и River Stour	River Orwell в границите от вълнолома Blackmanshead до Landguard Point и към морето след водите от Зона 3
River Blackwater	Всички водни пътища в рамките на линията от юго-западния край на остров Mersea до Sales Point
River Crouch и River Roach	River Crouch в рамките на линията от Holliwell Point до Foulness Point, включително River Roach
River Thames и притоците ѝ	River Thames над чертата, прекарана на север/юг през източния край на пристана Denton Wharf, Gravesend до Teddington Lock
River Medway и Swale	River Medway от линията, очертана от Garrison Point до Grain Tower и до шлюза Allington; и Swale от Whitstable до Medway
River Stour (Kent)	River Stour над устието до площадката в Flagstaff Reach
Пристанище Dover	В рамките на линиите, прокарани през източните и западните входи за Пристанището
River Rother	River Rother над станцията за сигнализиране за приливи при Camber до шлюза Scots Float и до входния шлюз на River Brede
River Ardur и Southwick Canal	В рамките на линията, прокарана през входа на Пристанище Shoreham до шлюза на Southwick Canal западния край на кея Tarmac
River Arun	River Arun над кея Littlehampton до яхтеното пристанище Littlehampton
River Ouse (Sussex) Newhaven	River Ouse от линията, преминаваща през входните кейове на Пристанище Newhaven на север до северния край на Северния кей.
Brighton	Външно яхтено пристанище Brighton в рамките на линията от

	южния край на Западния кей до северния край на Южния кей
Chichester	В рамките на линията от Eastoke point и камбанарията на църквата, West Wittering и към морето след водите от Зона 3
Langstone Harbour	До линията, свързваща Eastney Point и Gunner Point
Portsmouth	До линията, минаваща през входа на пристанището от Пристанищното укрепление до Round Tower
Bembridge, Isle of Wight	В рамките на пристанище Brading
Cowes, Isle of Wight	River Medina в рамките на линията от Фара на вълнолома на източния бряг до House Light на западния бряг
Southampton	В рамките на линията от Calshot Castle до Hook Beacon
Beaulieu River	По Beaulieu River, не на изток от линията на север/юг, преминаваща през Inchmery House
Keyhaven Lake	В рамките на линията, вървяща на север от фара Hurst point към Keyhaven Marshes
Christchurch	The Run
Poole	С граница маршрута на верижния ферибот между Sandbanks и South Haven Point
Exeter	В рамките на линия от изток на запад от Warren Point Checkstone до Бреговата станция за спасителни лодки срещу Checkstone Ledge
Teignmouth	В рамките на пристанището
River Dart	До линията от Kettle Point до Battery Point
River Salcombe	До линията от Splat Point до Limebury Point
Plymouth	В рамките на линия от кея Mount Batten до Raveness Point през Darke's Islands; River Yealm до линията от Warren Point до Misery Point
Fowey	В рамките на пристанището
Falmouth	До линията от St. Anthony Head до Pendennis Point
River Camel	До линията от Gun Point до Brea Hill
Rivers Taw и Torridge	До линия от 200° от фара на Crow Point до брега на Skem Point
Bridgewater	Южно от линия вървяща на изток от Stert Point (51°13.0' N)
River Avon (Avon)	До линията от кея Avonmouth до Wharf Point и след това до Netham Dam

## ГЛАВА 2

### Зона 3

*Кралство Белгия*

Maritime Scheldt (надолу от откритото пристанище на Антверпен)

*Чешка република*

Labe: от шлюза Usti nad Labem-Strekov до шлюза Lovosice

Язовири: Baska, Brnenska (Kninicky), Horka (Straz pod Ralskem), Hracholusky, Jesenice, Nechranice, Olesna, Orlik, Pastviny, Plumov, Rozkos, Sec, Skalka, Slapy, Terlicko, Zermanice

Езерото Machovo

Водохранилището Velke Zernoseky

Езерата: Oleksovice, Svet, Velke Darko

Изчерпани кариери, запълнени с вода: Dolni Benesov, Ostrozna Nova Ves и Tovacov

*Федерална република Германия*

Дунав	От Kelheim (километър 2 412,72) до германско-австрийската граница
Рейн	От германско-швейцарската до германско-нидерландската граница
Elbe	От устието на канала Elbe-Seiten до долната граница на пристанище Hamburg
Muritz	

*Френска република*

Рейн

*Република Унгария*

Дунав: от 1812-ти km до 1433-ти km

Дунав Moson: от 14-ти km до 0 km

Дунав Szentendre: от 32-ти km до 0 km

Дунав Rasckeve: от 58-ти km до 0 km

River Tisza: от 685-ти km до 160-ти km

River Drava: от 198-ти km до 70-ти km

River Bodrog: от 51-ти km до 0 km

River Kettos-Koros: от 23-ти km до 0 km

River Harmas-Koros: от 91-ти km до 0 km

Channel Sio: от 23-ти km до 0 km

Езерото Velence

Езерото Fertó

*Кралство Нидерландия*

Рейн

Sneekemeer, Koevordermeer, Heegermeer, Fluessen, Slotermeer, Tjeukemeer, Beulakkerwijde, Belterwijde, Ramsdiep, Ketelmeer, Zwartemeer, Veluwemeer, Eemmeer, Alkmaardermeer, Gouwzee, Buiten Ij afgesloten Ij Nordzeekanaal, пристанище Ijmuiden, пристанищната област Ротердам, Nieuwe Maas, Noord, Oude Maas, Beneden Merwede, Nieuwe Merwede, Dordsche Kil, Boven Merwede, Waal, Bijlandsch Canal, Boven Rijn, Pannersdensch Canal, Geldersche Ijssel, Neder Rijn, Lek, Amsterdam-Rhine-Canal, Veerse Meer, Schelde-Rhine-Canal до устието му в Volkerak, Amer, Bergsche Maas, р. Meuse под Venlo, Gooimeer, Europort, Calandkanaal (източно от пристанище Benelux), Hartelkanaal

### *Република Австрия*

Дунав: от границата с Германия до границата със Словакия

Inn: от устието до ВЕЦ Passau-Ingling

Traun: от устието до 1,80-ти km

Enns: от устието до 2,70-ти km

March: до 6,00 km

### *Република Полша*

- р. Biebrza от края на канала Augustowski до делтата на р. Narwia
- р. Brda от връзката с канала Bydgoski в Bygoszcz до делтата на р. Wisla
- р. Bug от делтата на р. Muchawiec до делтата на р. Narwia
- езерото Dabie до границата на вътрешните морски води
- каналът Augustowski от връзката с р. Biebrza до държавната граница, заедно с езерата, намиращи се по трасето на този канал
- каналът Bartnicki от ез. Ruda Woda до ез. Bartezeke, заедно с ез. Bartezeke
- каналът Bydgoski
- каналът Elblaski от ез. Druzno до ез. Jeziorak и ез. Szelag Wielki, заедно с тези езера и езерата, намиращи се по трасето на канала и отклонението в посока Zalewo от ез. Jeziorak до ез. Ewingi, включително
- каналът Gliwicki заедно с канала Kedzierzynski
- каналът Jagiellonski от връзката с р. Elblag до р. Nogat
- каналът Laczanski
- каналът Slesinki и езерата, намиращи се по трасето на канала и езерото Goplo
- каналът Zeranski
- р. Martwa Wisla от р. Wisla в Przegalina до границата на вътрешните морски води
- р. Narew от делтата на р. Biebrza до делтата на р. Wisla, заедно с ез. Zegrzynski
- р. Nogat от р. Wisla до устието на Лагуната Wisla
- р. Notec (горното течение) от ез. Goplo до връзката с канала Gornonotecki и каналът Gornonotecki и р. Notec (долното течение) от връзката с канала Bydgoski до делтата на р. Wisla
- р. Nysa Luzyska от Gubin до делтата на р. Odra
- р. Odra от гр. Raciborz до връзката с р. Eastern Odra, която преминава в р. Regalica от Klucz-Ustovo Piercing, заедно с тази река и страничните ѝ ръкави до ез. Dabie, както и отклонението на р. Odra от шлюза Opatowice до шлюза в гр. Wroclaw



- р. Western Odra от бента в Widuchowa (704,1-ти km от р. Odra) до границата на вътрешните морски води, заедно със страничните ѝ ръкави, както и Klucz-Ustovo Piercing, свързващ р. Eastern Odra с р. Western Odra
- р. Parnica и Parnicki Piercing от р. Western Odra до границата на вътрешните морски води
- р. Pisa от ез. Ros до устието на Лагуната Wisla
- р. Warta от ез. Slesinskie до устието на р. Odra
- системата Wielkie Jeziora Mazurskie, включваща езерата, свързани с реки и канали, образуващи основното трасе от ез. Ros (включително) в Pisz до канала Wegorzewski (включително и канала) в Wegorzewo, заедно с езерата Seksty, Mikolajskie, Talty, Taltowisko, Kotek, Szymon, Szymoneckie, Jagodne, Boczne, Taty, Kisajno, Dargin, Labap, Kirsajty и Swiecajty, заедно с канала Gizycki и с канала Niegocinski и с канала Piekna Gora и ръкава на ез. Rynskie (включително) в Ryn до ез. Nidzkie (до 3 km, явяващо се граница с природния резерват "Езеро Nidzkie"), заедно с езерата Beldany, Guzianska Mala и Guzianska Wielka.
- р. Wisla от устието на р. Przemsza до връзката с канала Laczanski, както и от края на канала в Skawina до устието на р. Wisla до Гданския залив, изключвайки яз. Wloclawski.

#### *Словашка република*

Дунав: от Devin (1880,26-ти km) до словашко-унгарската граница

#### *Обединено кралство Великобритания и Северна Ирландия*

#### ШОТЛАНДИЯ

Leigh (Edinburgh)	Между вълноломите
Glasgow	Езерото Strathclyde
Crinan Canal	От Crinan до Ardrishaig
Caledonian Canal	Отсечките от канала

#### СЕВЕРНА ИРЛАНДИЯ

River Lagan	От Lagan Weir до Stranmillis
-------------	------------------------------

#### ИЗТОЧНА АНГЛИЯ

River Wear (без частта под въздействие на приливите)	От стария железопътен мост, Durham до моста Prebens, Durham
River Tees	Нагоре по течението от бента Tees
Grimsby Dock	Във вътрешността на шлюза
Immingham Dock	Във вътрешността на шлюза
Hull Docks	Във вътрешността на шлюза

Boston Dock	Между преградите на шлюза
Aire and Calder Navigation	От Goole Docks до Leeds; през пресечната точка с канала Liverpool и Leeds; през пресечната точка Bank Dole с Shelby (шлюзът River Ouse); през пресечната точка Castleford до Wakefield (Falling Lock)
River Ancholme	От шлюза Ferriby до Brigg
Каналът Calder and Hebble	От Wakefield (Falling Lock) до шлюза Broadcut Top
River Foss	От пресечната точка (Blue Bridge) с River Ouse до моста Monk
Каналът Fosdyke	От пресечната точка River Trent of Brayford Pool
Goole Dock	Между преградите на шлюза
Hornsea Mere	Целият канал
River Hull	От шлюза Struncheon Hill до Beverly Beck
Market Weighton Canal	От шлюза River Humber до шлюза Sod Houses
New Junction Canal	Целият канал
River Ouse	От шлюза Naburn до Nun Monkton
Каналът Sheffield и South Yorkshire	От шлюза Keadby до шлюза Tinsley
River Trent	От шлюза Cromwell до Shardlow
River Witham	От шлюза Boston до Brayford Poole (Lincoln)

#### УЕЛС И ЗАПАДНА АНГЛИЯ

River Severn	Над бентовете Llanthony и Maisemore
River Wye	Над Monmouth
Cardiff	Езерото Roath Park
Port Talbot	В рамките на затворените докове
Swansea	В рамките на затворените докове
River Dee	Над водовземната точка Barrelwell Hill
River Mersey	Доковете (без док Seaforth)
River Lune	Над дока Glasson
River Avon (Midland)	От шлюза Tewksbury до Evesham
Gloucester	От доковете Gloucester City до канала Gloucester/Sharpness
Hollingworth Lake	Цялото езеро
Корабен канал Manchester	Целият канал и доковете Salford, включително River Irwell
Pickmere Lake	Цялото езеро
River Tawe	Между морската дига/яхтеното пристанище и лекоатлетическия стадион Morfa
Rudyard Lake	Цялото езеро
River Weaver	Под Northwich

## ЮЖНА АНГЛИЯ

River Nene	От Wisbech Cut и River Nene до Dog в дублиран шлюз
River Great Ouse	Kings Lynn Cut и River Great Ouse под моста West Lynn Road
Yarmouth	Делтата на р. Yare от линията, прокарана през краищата на кейовете на северния и южния вход, включително Breydon Water
Lowestoft	Пристанището Lowestoft под шлюза Mutford до линията, преминаваща през кейовете на входа на външното пристанище
Rivers Alde and Ore	Над входа към River Ore до Westrow Point
River Deben	Над входа към River Deben до ферибота Felixstowe
River Orwell и River Stour	От линията, преминаваща от Fagbury Point през Shotley Point на р. Orwell до дока Ipswich; и от линия, очертана от север на юг през Ewarton Ness на River Stour до Manningtree
Каналът Chelmer & Blackwater	Източно от шлюза Beeleigh
River Thames и притоците ѝ	Р. Темза над шлюза Teddington до Oxford
River Adur и каналът Southwick	Р. Adur над западния край на кея Tarmac и в рамките на канала Southwick
River Arun	Р. Arun над яхтеното пристанище Littlehampton
River Ouse (Sussex), Newhaven	Р. Ouse над северния край на Северния кей
Bewl Water	Цялото езеро
Grafham Water	Цялото езеро
Rutland Water	Цялото езеро
Езерото Thorpe Park	Цялото езеро
Chichester	Източно от линията, свързваща Cobnor Point и Chalkdock Point
Christchurch	В рамките на пристанището Christchurch, изключвайки Run
Exeter Canal	Целият канал
River Avon (Avon)	Доковете на гр. Bristol От бента Netham до бента Pulteney

## ГЛАВА 3

### Зона 4

*Кралство Белгия*

Цялата белгийска мрежа без водните пътища от Зона 3

*Чешка република*

Всички други водни пътища, които не са включени в Зони 1, 2 и 3

*Федерална република Германия*

Всички други вътрешни водни пътища, които не са включени в Зони 1, 2 и 3

*Френска република*

Цялата френска мрежа без водните пътища в Зони 1, 2 и 3

*Италианска република*

River Po: от Piacenza до устието

Канал Milan-Cremona, River Po: последният участък от 15 km до р. Po

River Mincio: от Mantua, Governolo до р. Po

Воден път Ferrara: от р. Po (Pontelagoscuro), Ferrara до Porto Garibaldi

Каналите Brondolo и Valle: от източната р. Po до лагуната на Венеция

Каналът Fissero-Tartaro-Canalbianco: от Adria до източната р. Po

Венециански бряг: от лагуната на Венеция до Grado

*Република Литва*

Цялата мрежа на Литва

*Велико херцогство Люксембург*

Moselle

*Република Унгария*

Всички други водни пътища, които не са включени в Зони 2 и 3

*Кралство Нидерландия*

Всички други реки, канали и вътрешни морски води, които не са включени в Зони 1, 2 и 3

*Република Австрия*

Thaya: до Bernhardsthal

March: над 6,00-ти km

*Република Полша*

Всички други водни пътища, които не са включени в Зони 1, 2 и 3

*Словашка република*

Всички други водни пътища, които не са включени в Зона 3

*Обединено кралство Великобритания и Северна Ирландия*

**ШОТЛАНДИЯ**

Rathoand Linlithgow Union Canal	Целият канал
Glasgow	Каналът Forth and Clyde Каналът Monkland, отсечките Faskine и Drumpellier Езерото Hogganfield

**ИЗТОЧНА АНГЛИЯ**

River Ancholme	От Brigg до шлюза Harram Hill
Каналът Calder and Hebble	От шлюза Broadcut Top до моста Sowerby
Каналът Chesterfield	От West Stockwith до Worksop
Каналът Cromford	Целият канал
River Derwent	От сливането с River Ouse до моста Stamford
Driffield Navigation	От шлюза Struncheon Hill до Great Driffield
Каналът Erewash	От шлюза Trent до шлюза Langley Mill
Каналът Huddersfield	От сливането с Calder and Hebble при моста Coopers до канала Huddersfield Narrow при Huddersfield Между Ashton-Under-Lyne и Huddersfield
Каналът Leeds и Liverpool	От шлюза на р. Leeds до Skipton Wharf
Езерото Light Water Valley	Цялото езеро
The Mere, Scarborough	Цялото езеро
River Ouse	Над Nun Monkton Pool
Каналът Pocklington	От сливането с River Derwent до Melbourne Basin
Каналът Sheffield и South Yorkshire	От шлюза Tinsley до Sheffield
River Soar	От сливането с Trent до Loughborough
Каналът Trent и Mersey	От Shardlow до шлюза Dellow Lane
River Ure и	От сливането с River Ouse до канала Ripon (Ripon Basin)

Каналът Ripon	
Каналът Ashton	Целият канал

#### УЕЛС И ЗАПАДНА АНГЛИЯ

River Avon (Midland)	Над Evesham
Birmingham Canal Navigation	Целият канал
Каналът Birmingham and Fazeley	Целият канал
Каналът Coventry	Целият канал
Каналът Grand Union (от Napton Junction до Birmingham and Fazeley)	Цялата отсечка на канала
Каналът Kennet and Avon (от Bath до Newbury)	Цялата отсечка на канала
Каналът Lancaster	Целият канал
Каналът Liverpool and Leeds	Целият канал
Каналът Llangollen	Целият канал
Каналът Caldon	Целият канал
Каналът Peak Forest	Целият канал
Каналът Macclesfield	Целият канал
Каналът Monmouthshire and Brecon	Целият канал
Каналът Montgomery	Целият канал
Каналът Rochdale	Целият канал
Каналът Swansea	Целият канал
Каналът Neath & Tennant	Целият канал
Каналът Shropshire Union	Целият канал
Каналът Staffordshire and	Целият канал

Worcester	
Каналът Stratford-upon Avon	Целият канал
River Trent	Цялата река
Каналът Trent and Mersey	Целият канал
River Weaver	Над Northwich
Каналът Worcester and Birmingham	Целият канал

## ЮЖНА АНГЛИЯ

River Nene	Над шлюза Dog-in-a-Doublet
River Great Ouse	Kings Lynn над моста West Lynn Bridge; River Great Ouse и всички свързани водни пътища в Fenland, в това число р. Cam и Middle Level Navigation
Разливите в Norfolk и Suffolk	Всички плавателни реки, разливи, канали и водни пътища, независимо дали под влияние на приливи и отливи, в това число разливът Oulton и реките Waveney, Yare, Bure, Ant и Thurne, освен както е посочено за Yarmouth и Lowestoft
River Blyth	р. Blyth, при влизане в Blythburgh
Rivers Alde и Ore	На р. Alde над Westrow Point
River Deben	River Deben над ферибота Felixstowe
River Orwell и River Stour	Всички водни пътища на р. Stour над Manningtree
Каналът Chelmer & Blackwater	Западно от шлюза Beeleigh
River Thames и притоците ѝ	Р. Stort и р. Lee над Bow Creek; Каналът Grand Union над шлюза Brentford и каналът Regents над Limehouse Basin и всички канали, свързани с тях; р. Wey над шлюза Thames; Каналът Kennet and Avon; р. Thames над Oxford; каналът Oxford
River Medway and the Swale	Р. Medway над шлюза Allington
River Stour (Kent)	Р. Stour над пристана Flagstaff Reach
Пристанище Dover	Цялото пристанище
River Rother	Р. Rother и канала Royal Military над шлюза Scots Float и р. Brede над входния шлюз
Brighton	Вътрешното яхтено пристанище на Brighton над шлюза
Езерото Wickstead Park	Цялото езеро
Каналът Kennet and Avon	Целият канал

Каналът Grand Union	Целият канал
River Avon (Avon)	Над бента Weir
Каналът Bridgewater	Целият канал



## ПРИЛОЖЕНИЕ II

### МИНИМАЛНИ ТЕХНИЧЕСКИ ИЗИСКВАНИЯ, ПРИЛОЖИМИ КЪМ ПЛАВАТЕЛНИТЕ СЪДОВЕ ПО ВЪТРЕШНИТЕ ВОДНИ ПЪТИЩА ОТ ЗОНИ 1, 2, 3 И 4

ЧАСТ I.....	49
ГЛАВА 1 .....	49
ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ.....	49
Член 1.01 – Определения.....	49
Член 1.02 - (Оставен свободен) .....	56
Член 1.03 - (Оставен свободен) .....	56
Член 1.04 - (Оставен свободен) .....	56
Член 1.05 - (Оставен свободен) .....	56
Член 1.06 - Временни изисквания .....	56
Член 1.03- Административни указания .....	56
ГЛАВА 2 .....	57
ПРОЦЕДУРА.....	57
Член 2.01 – Контролни органи.....	57
Член 2.02 – Заявление за проверка.....	57
Член 2.03 – Представяне на плавателното средство за проверка.....	57
Член 2.04 - (Оставен свободен) .....	58
Член 2.05 – Временно свидетелство на Общността .....	58
Член 2.06 – Валидност на свидетелството на Общността .....	59
Член 2.07 – Данни в и промени в свидетелството на Общността .....	59
Член 2.08 - (Оставен свободен) .....	60
Член 2.09 – Периодични проверки.....	60
Член 2.10 – Доброволна проверка.....	60
Член 2.11 - (Оставен свободен) .....	60
Член 2.12 - (Оставен свободен) .....	60
Член 2.13 - (Оставен свободен) .....	61
Член 2.14 - (Оставен свободен) .....	61
Член 2.15 – Разходи .....	61
Член 2.16 – Информация .....	61
Член 2.17 – Регистър на свидетелствата на Общността.....	61
Член 2.18 – Официален номер.....	62
Член 2.19 – Заменяемост и случаи на неприлагане .....	62
ЧАСТ II.....	63
ГЛАВА 3 .....	63
КОРАБОСТРОИТЕЛНИ ИЗИСКВАНИЯ .....	63
Член 3.01 – Основни изисквания.....	63
Член 3.01 – Здравина и стабилност .....	63
Член 3.03 – Корпус .....	65
Член 3.04 – Машинни и котелниотделения. Бункери .....	66
ГЛАВА 2 .....	67

МАРКИРОВКИ ЗА РАЗСТОЯНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТ, НАДВОДЕН БОРД И ГАЗЕНЕ.....	67
Член 4.01 – Разстояние на безопасност .....	67
Член 4.02 – Надводен борд .....	67
Член 4.03 – Минимален надводен борд.....	69
Член 4.04 – Товарни маркировки .....	70
Член 4.05 –Максимално газене при натоварен плавателен съд, чиито трюмове не са винаги покрити, с цел да бъде устойчив на пръски и атмосферни въздействия.....	71
Член 4.06 – Скала на газене .....	72
ГЛАВА 5 .....	72
МАНЕВРЕНОСТ.....	72
Член 5.01 – Общи положения .....	72
Член 5.02 – Плавателни изпитвания .....	73
Член 5.03 – Изпитвателен полигон .....	73
Член 5.04 – Степен на натоварване на плавателните съдове и състави от плавателни съдове при плавателните изпитвания.....	73
Член 5.05 – Използване на бордови съоръжения при плавателните изпитвания .....	73
Член 5.06 – Предписана скорост (напред).....	74
Член 5.07 – Способност за спиране.....	74
Член 5.08 – Движение на заден ход .....	74
Член 5.09 – Способност за отклоняване .....	75
Член 5.10 – Способност за завиване .....	75
ГЛАВА 6 .....	75
РУЛЕВА СИСТЕМА .....	75
Член 6.01 – Общи изисквания.....	75
Член 6.02 – Задвижващо звено на рулевата апаратура .....	76
Член 6.03 – Хидравлично задвижващо звено на рулевата апаратура.....	76
Член 6.04 – Силов източник.....	77
Член 6.05 – Ръчно задвижване.....	77
Член 6.06 - Системи с винто-рулеви колони, водометни и крилчати движители и носови подрулващи устройства	
Член 6.07 – Индикатори и контролни устройства .....	78
Член 6.08 – Регулатори на промяната на курса .....	78
Член 6.09 – Процедура за приемане.....	78
ГЛАВА 7 .....	79
РУЛЕВА РУБКА.....	79
Член 7.01 – Общи положения .....	79
Член 7.02 – Безпрепятствен обзор.....	79
Член 7.03 – Общи изисквания по отношение оборудването за управление, индикация и контрол .....	80
Член 7.04 – Специфични изисквания към оборудването за управление, индикация и контрол на главните двигатели и рулевата система.....	81
Член 7.05 – Навигационни светлини, светлини и звукови сигнали.....	82
Член 7.06 – Радарни съоръжения и индикатори за скоростта на завиване .....	83

Член 7.07 – Радио-телефонни системи за плавателни съдове с рулеви рубки, оборудвани за управление от едно лице с радиолокатор.....	84
Член 7.08 – Съоръжения за вътрешна връзка на борда.....	84
Член 7.09 – Система за тревога .....	84
Член 7.10 – Отопление и вентилация.....	85
Член 7.11 – Оборудване за кърмовите котви .....	85
Член 7.12 – Спускащи се рулеви рубки .....	85
Член 7.13 – Запис в свидетелството на Общността за плавателните съдове с рулеви рубки, оборудвани за управление от едно лице с радиолокатор.....	85
ГЛАВА 8 .....	86
ПРОЕКТИРАНЕ НА МАШИНИТЕ .....	82
Член 8.01 – Общи положения .....	86
Член 8.02 – Оборудване за безопасност .....	86
Член 8.03 – Силова установка.....	87
Член 8.04 – Съоръжения за отвеждане на изгорели газове от двигателя .....	87
Член 8.05 – Резервоари за гориво, тръби и принадлежности за тях .....	88
Член 8.06 – Съхранение на смазочни масла, тръби и принадлежности за тях .	89
Член 8.07 – Съхранение на масла, използвани в силови трансмисии, системи за управление и задействане и системи за отопление, тръби и принадлежности за тях .....	90
Член 8.08 – Системи за изпомпване и осушаване на трюма.....	91
Член 8.09 – Складове за маслена вода и отработени масла.....	92
Член 8.10 – Присъщ шум на плавателния съд .....	93
ГЛАВА 8А (Оставена свободна) .....	93
ГЛАВА 9 .....	93
ЕЛЕКТРИЧЕСКИ ИНСТАЛАЦИИ .....	93
Член 9.01 – Общи положения .....	93
Член 9.02 – Системи за електрическо захранване .....	94
Член 9.03 – Защита срещу физическо въздействие, попадане на твърди тела и проникване на вода .....	94
Член 9.04 – Защита от експлозия.....	95
Член 9.05 – Заземяване .....	95
Член 9.06 – Максимални допустими напрежения .....	96
Член 9.07 – Разпределителни системи .....	97
Член 9.08 – Връзка с брегови и други външни мрежи .....	98
Член 9.09 – Електрозахранване на други плавателни средства .....	98
Член 9.10 – Генератори и двигатели .....	99
Член 9.11 – Акумулатори .....	99
Член 9.12 – Електрически табла .....	100
Член 9.13 – Аварийни прекъсвачи .....	102
Член 9.14 – Арматура на инсталацията .....	102
Член 9.15 – Кабели.....	102
Член 9.16 – Осветителни инсталации .....	103
Член 9.17 – Навигационни светлини.....	103
Член 9.18 – (Оставен свободен).....	104

Член 9.19 – Алармени системи и системи за безопасност на механичното оборудване .....	104
Член 9.20 – Електронно оборудване .....	105
Член 9.21 – Електромагнитна съвместимост .....	106
ГЛАВА 10 .....	106
ОБОРУДВАНЕ .....	106
Член 10.01 – Котвено оборудване .....	106
Член 10.02 – Друго оборудване .....	109
Член 10.03 – Преносими пожарогасители .....	110
Член 10.03а – Постоянно монтирани противопожарни системи в жилищните помещения, рулевите рубки и пространствата за пътници .....	111
Член 10.03б – Постоянно монтирани противопожарни системи в машинните, котелните и помпените отделения .....	112
Член 10.04 – Корабни лодки .....	117
Член 10.05 – Спасителни кръгове и спасителни жилетки .....	118
ГЛАВА 11 .....	118
БЕЗОПАСНОСТ НА РАБОТНИТЕ МЕСТА .....	118
Член 11.01 – Общи положения .....	118
Член 11.02 – Защита от падане .....	118
Член 11.03 – Габарити на работните места .....	119
Член 11.04 – Палубни проходи .....	119
Член 11.05 – Достъп до работните места .....	120
Член 11.06 – Изходи и аварийни изходи .....	120
Член 11.07 – Стълбища, подвижни стълби и подобни съоръжения .....	121
Член 11.08 – Вътрешни помещения .....	121
Член 11.09 – Защита против шум и вибрации .....	121
Член 11.10 – Капази на люковете .....	122
Член 11.11 – Лебедки .....	122
Член 11.12 – Кранове .....	123
Член 11.13 – Съхранение на огнеопасни течности .....	124
ГЛАВА 12 .....	124
ЖИЛИЩНИ ПОМЕЩЕНИЯ .....	124
Член 12.01 – Общи положения .....	124
Член 12.02 – Специални изисквания към конструкцията на жилищните помещения	125
Член 12.03 – Санитарни възли .....	126
Член 12.04 – Камбуз .....	127
Член 12.05 – Питейна вода .....	127
Член 12.06 – Вентилация и отопление .....	128
Член 12.07 – Други жилищни помещения .....	128
ГЛАВА 13 .....	129
ОБОРУДВАНЕ ЗА ОТОПЛЕНИЕ С ГОРИВО, ГОТВЕНЕ И ОХЛАЖДАНЕ ...	129
Член 13.01 – Общи положения .....	129
Член 13.02 – Използване на течни горива и устройства, работещи с мазут ...	129
Член 13.03 – Печки с изпарителни мазутни горелки и отоплителни устройства с разпрашаващи нафтови горелки .....	130

Член 13.04 – Печки с изпарителни мазутни горелки.....	130
Член 13.05 – Отоплителни устройства с разпрашаващи нафтови горелки .....	131
Член 13.06 – Вентилаторни отоплителни устройства .....	131
Член 13.07 – Отопление с твърдо гориво .....	132
ГЛАВА 14 .....	132
БИТОВИ УРЕДБИ, РАБОТЕЩИ С ВТЕЧНЕН ГАЗ.....	132
Член 14.01 – Общи положения .....	132
Член 14.02 – Инсталации.....	133
Член 14.03 – Цистерни .....	133
Член 14.04 – Място и разположение на хранящите секции .....	133
Член 14.05 – Резервни и празни цистерни.....	134
Член 14.06 – Вентилационни отвори за понижаване на налягането.....	134
Член 14.07 – Налягане .....	135
Член 14.08 – Тръбопроводи и гъвкави маркучи .....	135
Член 14.09 – Система за разпределение .....	135
Член 14.10 – Уреди, работещи на газ, и техният монтаж .....	136
Член 14.11 – Вентилация и отвеждане на отработените газове .....	136
Член 14.12 – Инструкции за употреба и безопасност .....	137
Член 14.13 – Проверка при приемане .....	137
Член 14.14 – Изпитване .....	137
Член 14.15 – Атестация .....	138
ГЛАВА 15 .....	139
СПЕЦИФИЧНИ ИЗИСКВАНИЯ ПО ОТНОШЕНИЕ ПЪТНИЧЕСКИТЕ ПЛАВАТЕЛНИ СЪДОВЕ .....	139
Член 15.01 – Общи положения .....	139
Член 15.02 – Корпуси на плавателните съдове .....	139
Член 15.03 – Устойчивост .....	142
Член 15.04 – Разстояние на безопасност и надводен борд .....	147
Член 15.05 – Максимално допустим брой пътници .....	148
Член 15.06 – Помещения и пространства за пътниците.....	148
Член 15.07 – Система за задвижване .....	152
Член 15.08 – Устройства и оборудване за безопасност. ....	153
Член 15.09 – Спасително оборудване .....	154
Член 15.10 – Електрическо оборудване.....	156
Член 15.11 – Противопожарна защита.....	157
Член 15.12 – Гасене на пожар.....	162
Член 15.13 – Организация по безопасността.....	164
Член 15.14 – Съоръжения за събиране и обезвреждане на отпадъчни води... ..	165
Член 15.15 – Изключения за определени пътнически плавателни съдове.....	166
ГЛАВА 15 .....	167
СПЕЦИФИЧНИ ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ПЪТНИЧЕСКИТЕ ПЛАВАТЕЛНИ СЪДОВЕ С ПЛАТНА .....	167
Член 15а.01 – Приложение на част II.....	167
Член 15а.02 – Изключения за някои пътнически плавателни съдове с платна .....	168
Член 15а.03 – Изисквания за устойчивост на съдовете под платна.....	168

Член 15a.04 – Корабостроителни и механични изисквания .....	169
Член 15a.05 – Такелаж в общия случай .....	169
Член 15a.06 – Мачти и рангоути в общия случай .....	169
Член 15a.07 – Специални разпоредби относно мачтите .....	170
Член 15a.08 – Специални разпоредби относно стенгите .....	171
Член 15a.09 – Специални разпоредби относно бушпритите .....	172
Член 15a.10 – Специални разпоредби относно утлегарите .....	172
Член 15a.11 – Специални разпоредби относно грот-гиковете .....	172
Член 15a.12 – Специални разпоредби относно гафелите.....	173
Член 15a.13 – Общи разпоредби относно неподвжния и бягащия такелаж..	173
Член 15a.14 – Специални разпоредби относно неподвжния такелаж .....	174
Член 15a.15 – Специални разпоредби относно бягащия такелаж .....	175
Член 15a.16 – Арматура и части на такелажа .....	176
Член 15a.17 – Платна .....	176
Член 15a.18 – Оборудване.....	177
Член 15a.19 – Изпитване .....	177
ГЛАВА 16 .....	177
<b>СПЕЦИФИЧНИ ИЗИСКВАНИЯ, КОИТО СЕ ОТНАСЯТ ЗА ПЛАВАТЕЛНИТЕ</b>	
<b>СРЕДСТВА, ПРЕДНАЗНАЧЕНИ ЗА ЧАСТ ОТ ТЛАСКАН ИЛИ ТЕГЛЕН</b>	
<b>КОНВОЙ ИЛИ ПРИКАЧЕНА КОМПОЗИЦИЯ.....</b>	
Член 16.01 – Плавателни средства, пригодени за тласкане .....	178
Член 16.02 – Плавателни средства, пригодени да бъдат тласкани .....	178
Член 16.03 - Плавателни средства, пригодени да задвижват прикачени	
композиции.....	179
Член 16.04 - Плавателни средства, пригодени да бъдат задвижвани като част от	
състави от плавателни съдове.....	179
Член 16.04 - Плавателни средства, пригодени да бъдат теглени .....	179
Член 16.06 – Изпитвания на състави от плавателни съдове .....	180
Член 16.07 – Вписвания в свидетелството на Общността .....	180
ГЛАВА 17 .....	181
<b>КОНКРЕТНИ ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ПЛАВАЩИТЕ СЪОРЪЖЕНИЯ.....</b>	
Член 17.01 – Общи положения .....	181
Член 17.02 – Дерогации.....	181
Член 17.03 – Допълнителни изисквания.....	182
Член 17.04 – Остатъчно разстояние на безопасност .....	182
Член 17.05 – Остатъчен надводен борд .....	183
Член 17.06 – Изпитвания на кренуване .....	183
Член 17.07 – Потвърждаване на устойчивостта.....	184
Член 17.08 - Потвърждаване на устойчивостта при намален остатъчен	
надводен борд.....	186
Член 17.09 - Маркировки за газене и скали на газене .....	186
Член 17.10 - Плаващи съоръжения без потвърждение за стабилност .....	187
ГЛАВА 18 .....	187
<b>СПЕЦИФИЧНИ ИЗИСКВАНИЯ КЪМ РАБОТНИТЕ ПЛАВАТЕЛНИ</b>	
<b>СРЕДСТВА.....</b>	
Член 18.01 – Условия за експлоатация .....	187

Член 18.02 – Прилагане на част II .....	187
Член 18.03 – Дерогации.....	188
Член 18.04 – Разстояние на безопасност и надводен борд .....	188
Член 18.05 – Корабни лодки .....	188
ГЛАВА 19 .....	189
СПЕЦИФИЧНИ ИЗИСКВАНИЯ ПО ОТНОШЕНИЕ НА ПЛАВАТЕЛНИТЕ СЪДОВЕ С ИСТОРИЧЕСКА СТОЙНОСТ.....	189
ГЛАВА 19а .....	189
СПЕЦИФИЧНИ ИЗИСКВАНИЯ ПО ОТНОШЕНИЕ НА БАРЖИТЕ КАНАЛЕН ТИП .....	189
ГЛАВА 19б .....	189
СПЕЦИФИЧНИ ИЗИСКВАНИЯ ПО ОТНОШЕНИЕ НА ПЛАВАТЕЛНИТЕ СЪДОВЕ, ПЛАВАЩИ ПО ВОДНИ ПЪТИЩА ОТ ЗОНА 4.....	189
Член 19б.01 – Прилагане на глава 4.....	189
ГЛАВА 20 .....	189
СПЕЦИФИЧНИ ИЗИСКВАНИЯ ПО ОТНОШЕНИЕ НА МОРЕПЛАВАТЕЛНИТЕ СЪДОВЕ .....	189
ГЛАВА 21 .....	190
СПЕЦИФИЧНИ ИЗИСКВАНИЯ ПО ОТНОШЕНИЕ НА ПЛАВАТЕЛНИТЕ СРЕДСТВА С РАЗВЛЕКАТЕЛНА ЦЕЛ .....	190
Член 21.01 – Общи положения .....	190
Член 21.02 - Прилагане на част II.....	190
Член 21.03 - (Оставен свободен) .....	191
ГЛАВА 22 .....	191
УСТОЙЧИВОСТ НА ПЛАВАТЕЛНИТЕ СЪДОВЕ, ПРЕВОЗВАЩИ КОНТЕЙНЕРИ.....	191
Член 22.01—Общи положения .....	191
Член 22.02 – Ограничения и методи на изчисление за потвърждаване устойчивостта при превоз на незакрепени контейнери .....	192
Член 22.03 - Ограничения и методи на изчисление за потвърждаване устойчивостта при превоз на закрепени контейнери .....	194
Член 22.04 – Процедура за оценка на устойчивостта на борда .....	196
ГЛАВА 22а .....	196
СПЕЦИФИЧНИ ИЗИСКВАНИЯ ПО ОТНОШЕНИЕ НА ПЛАВАТЕЛНИТЕ СРЕДСТВА С ДЪЛЖИНА НАД 110 m.....	196
Член 22а.01 – Прилагане на част I.....	196
Член 22а.02 - Прилагане на част II.....	197
Член 22а.03 – Здравина.....	197
Член 22а.04 – Плавателност и устойчивост .....	197
Член 22а.05 – Допълнителни изисквания.....	199
Член 22а.06 - Прилагане на част IV в случай на реконструкция .....	200
ГЛАВА 22б .....	200
СПЕЦИФИЧНИ ИЗИСКВАНИЯ ПО ОТНОШЕНИЕ НА ВИСОКОСКОРОСТНИТЕ ПЛАВАТЕЛНИ СЪДОВЕ .....	200
Член 22б.01 – Общи положения .....	201
Член 22б.02 - Прилагане на част I.....	201

Член 226.03 - Прилагане на част II.....	201
Член 226.04 – Седалки и предпазни колани.....	202
Член 226.05 – Надводен борд.....	202
Член 226.06 – Плавателност, устойчивост и делене на отсеци.....	202
Член 226.07 – Рулева рубка.....	202
Член 226.08 – Допълнително оборудване.....	203
Член 226.09 – Закрити пространства.....	204
Член 226.10 – Изходи и маршрути за евакуация.....	204
Член 226.11 – Противопожарва защита и гасене на пожари.....	204
Член 226.12 – Преходни разпоредби.....	205
<i>ЧАСТ III</i> .....	206
ГЛАВА 23.....	206
ОКОМПЛЕКТОВАНЕ НА ПЛАВАТЕЛНИТЕ СЪДОВЕ С ЕКИПАЖ.....	206
Член 23.01 – (Оставен свободен).....	206
Член 23.02 – (Оставен свободен).....	206
Член 23.03 – (Оставен свободен).....	206
Член 23.04 – (Оставен свободен).....	206
Член 23.05 – (Оставен свободен).....	206
Член 23.06 – (Оставен свободен).....	206
Член 23.07 – (Оставен свободен).....	206
Член 23.08 – (Оставен свободен).....	206
Член 23.09 – Снаряжение на плавателните съдове.....	206
Член 23.10 – (Оставен свободен).....	208
Член 23.11 – (Оставен свободен).....	208
Член 23.12 – (Оставен свободен).....	208
Член 23.13 – (Оставен свободен).....	208
Член 23.14 – (Оставен свободен).....	208
Член 23.15 – (Оставен свободен).....	209
<i>ЧАСТ IV</i> .....	209
ГЛАВА 24.....	209
ПРЕХОДНИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ.....	209
Член 24.01—Приложимост на преходните разпоредби към плавателни средства, които са вече в експлоатация.....	209
Член 24.02 – Дерогации за плавателни средства, които са вече в експлоатация.....	209
Член 24.03 – Дерогации по отношение плавателните средства, които са построени на или преди 1 април 1976 г.....	224
Член 24.04 – Други дерогации.....	226
Член 24.05 – (Оставен свободен).....	226
Член 24.06 – Дерогации по отношение на плавателните средства, които не са обхванати от член 24.01.....	227
Член 24.07 – (Оставен свободен).....	238
ГЛАВА 24а.....	239
ДОПЪЛНИТЕЛНИ ПРЕХОДНИ РАЗПОРЕДБИ ОТНОСНО ПЛАВАТЕЛНИТЕ СРЕДСТВА, КОИТО НЕ ПЛАВАТ ВЪВ ВОДНИТЕ ПЪТИЩА ОТ ЗОНА R ..	239



Член 24а.01 - Прилагане на преходни разпоредби по отношение плавателни средства, които вече са в експлоатация и валидност на предишни свидетелства на Общността .....	239
Член 24а.02 – Дерогации за плавателните средства, които вече са в експлоатация.....	239
Член 24а.03 – Дерогации по отношение плавателни средства, които са били построени преди 1 януари 1985 г. ....	247
Член 24а.04 – Други дерогации .....	249

## ЧАСТ I

### ГЛАВА 1

#### ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

##### *Член 1.01*

#### Определения

В настоящата директива се използват следните определения:

##### ***Видове плавателни средства***

1. “плавателно средство”: плавателен съд или елемент от плаващо оборудване;
2. “плавателен съд”: плавателен съд, плаващ по вътрешните водни пътища;
3. “плавателен съд, плаващ по вътрешните водни пътища”: плавателен съд, предназначен изключително да плава по вътрешните водни пътища;
4. “морски кораб”: плавателен съд, сертифициран за морска служба;
5. “самоходен плавателен съд”: самоходен товарен плавателен съд или самоходен танкер;
6. “самоходен танкер”: плавателен съд, предназначен за превоз на товари в неподвижно закрепени танкове и построен да плава независимо със собствена механична уредба ;
7. “самоходен товарен плавателен съд”: плавателен съд, различен от самоходен танкер, предназначен за превоз на товари и построен да плава независимо със собствена механична уредба;
8. “баржа канален тип”: плавателен съд от вътрешното плаване с дължина не по-голяма от 38,5 m и широчина не по-голяма от 5,05 m и обикновено опериращ по канала Рейн-Рона;
9. “влекач”: плавателен съд, построен специално, за да извършва влачене;
10. “тласкач”: плавателен съд, построен специално за задвижване чрез тласкане на конвои от плавателни съдове;
11. "баржа": несамоходна сухотоварна баржа или несамоходна танк-баржа;
12. “несамоходна сухотоварна баржа”: плавателен съд, предназначен за превоз на товари в закрепени неподвижно танкове и построен за влачене или тласкане, нямащ собствена механична уредба за придвижване или имащ такава само за ограничени маневри;

13. "несамоходна танк-баржа ": плавателен съд, който не е несамоходна сухотоварна баржа, предназначен за превоз на товари в закрепени неподвижно танкове и построен за влачене или тласкане, нямаш собствена механична уредба за придвижване или имащ такава само за ограничени маневри;
14. "лихтер": танкерен лихтер, обикновен лихтер или бордови лихтер;
15. "танкерен лихтер": плавателен съд, предназначен за превоз на товари в закрепени неподвижно танкове, построен или специално модифициран за тласкане, нямаш собствена механична уредба за придвижване или имащ такава само за ограничени маневри , когато не е част от тласкан конвой;
16. "обикновен лихтер": плавателен съд, предназначен за превоз на товари, който не е танкерен лихтер, построен или специално модифициран, за да бъде тласкан и който или не притежава собствена двигателна сила, или притежава единствено двигателна сила, достатъчна за извършване на ограничени маневри, когато не е част от тласкан конвой;
17. "бордови лихтер ": лихтер, построен за да бъде превозван на борда на морски плавателни съдове и да плава по вътрешни водни пътища;
18. "пътнически плавателен съд": плавателен съд за дневно пътуване или с кабинни, построен и екипиран да превозва повече от 12 пътници;
19. "пътнически платноход": пътнически плавателен съд, построен и екипиран да може да бъде задвижван и с платна.
20. "пътнически плавателен съд за дневно пътуване": пътнически плавателен съд без кабинни за нощувка на пътниците;
21. "плавателен съд с кабинни": пътнически плавателен съд с кабинни за нощувка на пътниците;
22. "високоскоростен плавателен съд": самоходно плаващо средство, способно да развива скорости над 40 km/h по отношение на водата;
23. "плаващо съоръжение": плаваща конструкция, носеща механични инсталации, например кранове, драги, екскаватори или елеватори;
24. "работно плавателно средство": плавателен съд, подходящо построен и екипиран за ползване по работни площадки, като мелиорационни, бункерни или понтонни шлепове, понтони или плавателни съдове за струпване на камъни;
25. "плавателно средство с развлекателна цел": плавателен съд, който не е пътнически кораб и е предназначен за спорт и развлечения;
26. "корабна лодка": лодка за използване при превоз, спасяване на хора или имущество и за работни цели;
27. "плавателно оборудване" означава всяка плаваща инсталация, която обикновено не е предназначена за местене (например плавателен басейн, док, кей или навес за лодки);
28. " плаващо устройство" означава плот или друга конструкция, предмет или съвкупност, способна да плава, която не е плавателен съд или плавателно съоръжение или оборудване;

### *Композиции от плавателни средства*

29. " състав от плавателни съдове": твърдо свързани или взети на влекало плавателни средства;

30. “формирование”: форма на състава от плавателни съдове;
31. “твърд състав”: тласкан състав или бордово свързана група;
32. “тласкан състав”: твърдо свързани кораби, най-малко един от които се разполага пред предплавателното средство, обезпечаващ придвижването на състава, наричано “тласкач(и)”; състав, състоящ се от тласкач и тласкани плавателни средства, при съединяването на които се допуска подвижност във връзката, и който също се разглежда като твърд състав;
33. “бордово свързана група”: състав от плавателни средства, твърдо свързани борд към борд, при което нито един от тях не е разположен пред кораба, движещ състава;
34. “влачен състав”: състав от едно или повече плавателни средства, оборудване или обекти, влачени от едно или повече плавателни средства, явяващи се част от състава;

### ***Обособени части на борда***

35. “главно машинно отделение”: помещение, в което са монтирани двигатели, осигуряващи движението на кораба;
36. “машинно отделение”: помещение, в което са монтирани двигатели с вътрешно горене;
37. “котелно отделение”: помещение с работещи с гориво установки, предназначени за производство на пара или гореща течност;
38. “закрита надстройка”: водонепроницаема, твърда, непрекъсната конструкция от твърди стени, постоянно и водонепроницаемо съединени с палубата;
39. “рулева рубка”: помещението, в което са инсталирани всички механизми за управление и наблюдение на плавателния съд, необходими за маневриране;
40. “жилищни помещения”: местата, предназначени за използване от лицата, които обикновено живеят на борда, включващи камбуз, складови пространства за провизии, тоалетни и хигиенни помещения, перални съоръжения, площадки и проходи, с изключение на рулевата рубка;
41. “пространство за пътниците”: местата на борда, предвидени за пътниците и затворени места като салони, офиси, магазини, фризьорски салони, сушилни, перални, сауни, тоалетни, хигиенни помещения, пасарели, свързващи преходи и стълбища, които не са оградени със стени;
42. “център за управление”: рулева рубка, място, което съдържа аварийен електрогенератор или части от него или място с център, с постоянно присъствие на обслужващия персонал или членове на екипажа, например за оборудване за противопожарна сигнализация, дистанционно управление на врати или пожарогасителни инсталации;
43. “стълбищна клетка”: клетката на вътрешно стълбище или на асансьор;
44. “салон”: стая от корабната кабина или пространството за пътниците. На борда на пътническите плавателни съдове камбузът не се разглежда като салон;
45. “камбуз”: стая с печка или друго подобно устройство за готвене;
46. “склад”: стая за съхранение на запалими течности или стая с площ над 4 m<sup>2</sup> за съхранение на провизии;

47. “трюм”: частта от плавателния съд, ограничена от носови и кърмови прегради, открита или закрыта посредством люкови закрития, предназначена за превоз на товари, опаковани или насипни, или в цистерни, представляващи част от корпуса;
48. “закрепена цистерна”: цистерна, съединена с корпуса, стените на която са образувани от самия корпус или са отделени от корпуса;
49. “работно място”: мястото, където членовете на екипажа изпълняват своите задължения, ключително траповете, крановете и корабните лодки;
50. “коридор”: място, предназначено за нормално придвижване на лицата и товарите;
51. “безопасно място”: мястото, ограничено отвън от вертикална повърхност, преминаваща на разстояние  $1/5 V_{WL}$ , успоредно на курса на корпуса, в линията на най-дълбоко газене;
52. “сборни пунктове”: частите на плавателния съд, които са специално защитени и в които пътниците се събират в случай на опасност;
53. “пунктове за евакуация”: частите от сборните пунктове на плавателния съд, откъдето може да се осъществява евакуация на пътниците;

### ***Морски инженерни термини***

54. “равнина на максималното газене”: равнината, съответстваща на максималното газене, до която равнината, съответстваща на максималното газене, до която се допуска да плава корабът се допуска да плава;
55. “разстояние на безопасност”: разстоянието между равнината на максималното газене и успоредната равнина, преминаваща през най-ниската точка, над която корабът не се счита за водонепроницаем;
56. “остатъчно разстояние на безопасност”: оставащият вертикален клиренс в случай, че плавателният съд се обърне на една страна, между равнището на водата и най-ниската точка от потопената страна, над която плавателният съд не се счита за водонепроницаем;
57. “надводен борд (f)” разстоянието между равнината на максималното газене и успоредната равнина, преминаваща през най-ниската точка на палубата към борда или при липса на палуба - през най-ниската точка от горния ръб на стоманената или дървена обшивка на корпуса;
58. “остатъчен надводен борд” оставащият вертикален клиренс в случай, че плавателният съд се обърне на една страна, между равнището на водата и горната повърхност на палубата в най-ниската точка от потопената страна или, при липса на странична палуба, през най-ниската точка на горния край на дъсчената облицовка или обшивка;
59. “пределна линия”: въображаемата линия върху бордовата обшивка, минаваща на не по-малко от 10 cm под палубата на преградите и не по-малко от 10 cm под най-ниската водонепроницаема точка на бордовата обшивка; при липса на палуба на преградите се използва линия, минаваща на не по-малко от 10 cm под най-ниската линия на външната водонепроницаема обшивка;
60. “обемно водоизместване  $\nabla$  ”: обемът на изместената от кораба вода в кубически метри;

61. “тегловно водоизместване ( $\Delta$ )”: общото тегло на кораба, включително и товара в тонове;
62. “коефициент на водоизместване ( $C_b$ )”: съотношението между водоизместимостта и произведението от дължината  $L_{WL}$ , ширината  $B_{WL}$  и газенето  $T$ ;
63. “надводна диаметрална плоскост ( $A_v$ )”: диаметралната плоскост на съда над ватерлинията, в квадратни метри;
64. “палуба на преградите”: палубата, на която се поставят необходимите водонепроницаеми прегради и от която се измерва надводният борд;
65. “преграда”: стена с определена височина, обикновено вертикална, разделяща плавателния съд и свързана с обшивката на същия, обшивката или други прегради;
66. “напречна преграда”: преграда, простираща се от единия до другия борд на кораба;
67. “стена”: разделителна повърхност, в повечето случаи вертикална;
68. “лека преграда”: преграда, която не е водонепроницаема;
69. “дължина ( $L$ ): максималната дължина на корпуса в метри, изключвайки руля и бушприта;
70. “габаритна дължина ( $L_{OA}$ )”: най-голямата дължина на кораба в метри, в която са включени цялото закрепено оборудване, като части от рулевата система или силовите, механични или други подобни приспособления;
71. “дължина при ватерлинията ( $L_{WL}$ )”: дължината на корпуса в метри, измерена при най-дълбоко газене;
72. “ширина ( $B$ )”: максималната ширина на корпуса в метри, измерена по външния край на обшивката на корпуса (изключвайки гребни колела, протектори и др. подобни);
73. “обща ширина ( $B_{OA}$ ): максималната ширина на плавателното средство в метри, включително гребни колела, протектори, механични устройства и др. подобни;
74. “ширина при ватерлинията” ( $B_{WL}$ ): ширина на корпуса в метри, измерена по измерена по външния край на обшивката на корпуса в линията на най-дълбоко газене;
75. “височина ( $H$ )”: най-късото вертикално разстояние в метри между най-ниската точка на корпуса или кила и най-ниската точка на палубата отстрани на плавателния съд;
76. “газене ( $T$ )”: вертикално разстояние в метри между най-ниската точка на корпуса или кила и линията на най-дълбоко газене;
77. “нос перпендикуляр”: вертикалната линия в предната точка на пресичане на корпуса с линията на най-дълбоко газене;
78. “широчина на свободния проход по борда”: разстоянието в метри между вертикалната линия, преминаваща през най-изпъкналата част от коминкса в прохода, и вертикалната линия, преминаваща през вътрешната страна на ограждението (леер, кландер), от външната страна на прохода;

### ***Рулева система***

79. “ рулева система”: цялото оборудване, необходимо за управление на плавателния съд с руля, обезпечаващо маневреността, посочена в глава 5;
80. “рул”: рул или рулове с балери, включително секторните румпели и компонентите, съединяващи с устройствата на рулевото управление;
81. “ устройство на рулевото управление”: част от рулевата система, която обезпечава движението на руля;
82. “ компонент за рулевото управление”: компонент за управление, разположени между източниците на енергия и рулевата система;
83. “ източник на енергия”: подаването на сила към устройство на рулевото управление и рулевата апаратура, корабната електрическа мрежа, акумулатор или двигател с вътрешно горене;
84. “уредба за управление”: съставните части и електрическите вериги за работа на рулевото управление чрез електрозахранване;
85. “задвижващо звено на рулевата апаратура”: управлението на рулевата апаратура, нейното задвижващо звено и силов източник.
86. “ ръчен привод ”: система, посредством която ръчно от щурвала се предава движение на руля чрез механична или хидравлична предавка, без какъвто и да е допълнителен източник на енергия;
87. “ ръчно управляем хидравличен привод”: ръчно управлявана хидравлична предавка;
88. “ регулатор на скоростта на завиване”: оборудване, което автоматично достига и поддържа зададена скорост на завиване на кораба, в съответствие с предварително избрани стойности;
89. “ рулева рубка за управление на кораба с радиолокатор от един човек”: рулева рубка, оборудвана по такъв начин, че при плаване с радиолокатор маневрите на кораба да могат да се осъществяват от един човек;

### ***Свойства на конструктивните елементи и материали***

90. “водонепроницаем”: конструктивен елемент или устройство, монтирани така че да не допускат проникване на вода;
91. “защитен от пръски и атмосферни въздействия”: конструктивен елемент или устройство, монтирани така че при нормални условия да пропускат само незначително количество вода;
92. “газонепроницаем”: конструктивен елемент или устройство, монтирани така че да предотвратяват проникването на газ или пара;
93. “негорим”: вещество, което нито гори, нито отделя пари в количества, способни да се възпламенят при достигане на температура около 750°C.
94. “задържащ огъня”: материал, който не се запалва лесно или чиято повърхност най-малкото ограничава разпространяването на огъня съгласно процедурата за тестване, описана в член 15.11., параграф 1, буква в);
95. “огнеустойчив”: свойството на конструктивните елементи или устройства, както е сертифицирано съгласно процедурата за тестване, описана в член 15.11., параграф 1, буква г);

96. “Кодекс на процедурите за противопожарни изпитвания”: “Международният кодекс за прилагане на процедурите за противопожарни изпитвания”, приет с резолюция MSC.61(67) от Комитета по морска безопасност към ИМО;

### *Други определения*

97. “одобрена агенция по класификация”: агенция по класификация, която е призната съгласно критериите и процедурите от приложение VII;
98. “радарно съоръжение”: електронно навигационно средство за откриване и изобразяване на заобикалящите обекти и трафика;
99. “ECDIS за вътрешността”: стандартизирана система за изобразяване на електронни навигационни карти за вътрешните води и съпътстващата информация, която изобразява избраната информация от собствените електронни навигационни карти за вътрешните води и може по избор да дава информация от другите датчици на плавателното средство;
100. “инсталация за ECDIS за вътрешността”: инсталация за изобразяване на електронни навигационни карти за вътрешните води, която може да работи в два различни режима: информационен и навигационен;
101. “информационен режим”: използване на ECDIS за вътрешността само за информационни цели, без засичане с радар;
102. “навигационен режим”: използване на ECDIS за вътрешността със засичане с радар, за навигация с плавателно средство;
103. “обслужващ персонал”: всички служители на борда на пътническия плавателен съд, които не са членове на екипажа;
104. “лица с намалена подвижност”: лица с конкретни проблеми при ползването на обществен транспорт, като възрастни хора, хора с недъзи или със сетивни увреждания, в инвалидни колички, бременни жени и хора придружаващи малки деца;
105. “свидетелство на Общността”: свидетелство, издадено за вътрешноводен плавателен съд от компетентен орган, удостоверяващо съответствието му с техническите изисквания на настоящата директива.

*Член 1.02*

**(Оставен свободен)**

*Член 1.03*

**(Оставен свободен)**

*Член 1.04*

**(Оставен свободен)**

*Член 1.05*

**(Оставен свободен)**

*Член 1.06*

### **Временни изисквания**

Временни изисквания могат да се приемат в съответствие с процедурата, посочена в член 19, параграф 2 от настоящата директива, ако бъде сметнато за спешно необходимо за приспособяване към техническия напредък при превозите по вътрешните водни пътища, за да се разреши частично изключение от прилагането на разпоредбите на настоящата директива преди очакващи се промени на самата настояща директива или за да се разрешат изпитвания. Изискванията се публикуват и могат да важат за срок до три години. Те влизат в сила едновременно и се анулират при едни и същи условия във всички държави-членки.

*Член 1.03*

### **Административни указания**

За да се направи прилагането на настоящата директива по-лесно и еднообразно, могат да бъдат приемани обвързващи административни указания за инспекция, в съответствие с процедурата, посочена в член 19, параграф 2 от настоящата директива.



## ГЛАВА 2

### ПРОЦЕДУРА

#### Член 2.01

#### Контролни органи

1. Контролните органи се създават от държавите-членки.
2. Контролните органи се състоят от председател и експерти.  
Във всеки орган в качеството на експерти участват най-малкото:
  - а) Длъжностно лице от администрацията, която отговаря за плаването във вътрешността;
  - б) Експерт по проектиране на вътрешноводни плавателни съдове и техните двигатели;
  - в) Навигационен експерт, притежаващ свидетелство за корабоплаване.
3. Председателят и експертите от всеки орган се назначават от властите на държавата, в която се създава органът. При поемане на задълженията си, председателят и експертите подават писмена декларация, че ще ги изпълняват напълно независимо. От длъжностните лица не се изискват декларации.
4. Контролните органи могат да се подпомагат от експерти-специалисти, съгласно приложимите местни разпоредби.

#### Член 2.02

#### Заявление за проверка

1. Процедурата за подаване на заявление за проверка и определяне мястото и датата на такава проверка са в правомощията на органите, издаващи свидетелството на Общността. Компетентният орган определя документите, които се представят. Процедурата се прилага по такъв начин, че да позволи проверката да се осъществи в разумен срок след подаването на заявлението.
2. Собственик на плавателен съд, който не е обект на настоящата директива или негов представител има право да подаде заявление за свидетелство на Общността. Заявлението се удовлетворява, ако плавателният съд отговаря на изискванията на настоящата директива.

#### Член 2.03

#### Представяне на плавателното средство за проверка

1. Собственикът или негов представител представя плавателното средство в разтоварен, почистен вид и със снаряжение. Той оказва всичкото необходимо за проверката съдействие, като например осигуряване на необходимите лодки и персонал и откривайки частите на корпуса или съоръженията, които не са пряко достъпни или видими.
2. Контролният орган изисква проверка в сух док при първа възможност. Тази проверка в сух док може да бъде отменена, ако може да бъде представено свидетелство за класификация или свидетелство от одобрена агенция по класификацията в смисъл че построяването отговаря на нейните изисквания или се представи свидетелство, показващо че компетентен орган вече е извършил проверка в сух док с друга цел. Ако се касае за периодична проверка или проверка, както е предвидено в член 13 от настоящата директива, контролният орган има право да изиска проверка във водата.

#### *Член 2.04*

**(Оставен свободен)**

#### *Член 2.05*

### **Временно свидетелство на Общността**

1. Компетентният орган има право да издаде временно свидетелство на Общността:
  - а) За плавателно средство, предвидено да се придвижи до определено място с разрешение на компетентния орган, за да получи свидетелство на Общността;
  - б) За плавателно средство, чието свидетелство на Общността е било временно отнето в някой от случаите, упоменати в член 2.07 или членове 12 и 16 от настоящата директива;
  - в) За плавателно средство, чието свидетелство на Общността е в процес на изготвяне след успешна проверка;
  - г) За плавателно средство, при което не всички условия, изисквани за получаване на свидетелство на Общността, както са изложени в част 1 от приложение V, са били изпълнени;
  - д) За плавателно средство, което е било повредено дотолкова, че състоянието му е престанало да отговаря на свидетелство на Общността;
  - е) За плаващи инсталации или оборудване, при които органите, отговарящи за специални транспортни дейности поставят издаването на разрешение за изпълнение на специална транспортна дейност, както е предвидено в приложимите наредби на навигационните служби на държавите-членки, в зависимост от получаването на свидетелство на Общността;
  - ж) За плавателно средство, което се отклонява от разпоредбите на част II, както е предвидено в член 2.19, параграф 2.

2. Временно свидетелство на Общността се издава по образца, показан в част III от приложение V, когато годността на плавателното средство, плавателното оборудване или плаващия обект изглежда адекватно осигурена.

Това включва условията, които са сметнати за необходими от компетентния орган и е валидно:

- а) В случаите, упоменати в параграф 1, букви а), г) до е), за единичен определен курс, който се провежда в подходящ срок, не по-дълъг от един месец;
- б) В случаите, упоменати в параграф 1, букви б) и в), за подходящ срок;
- в) В случаите, упоменати в параграф 1, буква ж), за шест месеца. Временното свидетелство на Общността може да бъде продължено за шест месеца до момента, в който Комитетът вземе решение.

### *Член 2.06*

#### **Валидност на свидетелството на Общността**

1. Срокът на валидност на свидетелствата на Общността, издавани за новопостроени плавателни съдове в съответствие с разпоредбите на настоящата директива, се определя от компетентния орган на максимум:
  - а) Пет години в случая на пътническите плавателни съдове;
  - б) 10 години за всички останали плавателни средства.Срокът на валидност се посочва в свидетелството на Общността.
2. При плавателните съдове, които са въведени в експлоатация преди проверката, компетентния орган определя срока на валидност на свидетелството на Общността за индивидуално за всеки случай, предвид резултатите от проверката. Валидността, обаче, не може да надхвърля сроковете, посочени в параграф 1.

### *Член 2.07*

#### **Данни и промени в свидетелството на Общността**

1. Собственикът на плавателно средство или негов представител довежда до знанието на компетентния орган всички промени в името или собствеността на плавателното средство, евентуални повторни измервания и промени в официалния номер, регистрацията или пристанище на домуване и изпраща свидетелството на Общността на въпросния орган за отразяване на промените.
2. Всеки компетентен орган има право да добави всякаква информация или да промени свидетелството на Общността.
3. В случай че компетентен орган добави промяна или информация към свидетелство на Общността, той уведомява за това компетентния орган, издал свидетелството на Общността.

*Член 2.08*

**(Оставен свободен)**

*Член 2.09*

**Периодични проверки**

1. Плавателните средства се подлагат на периодични проверки преди да изтекат техните свидетелства на Общността.
2. След обосновано искане от собственик на плавателен съд или негов представител компетентният орган има право, по изключение и без допълнителни проверки, да разреши продължаване на валидността на свидетелството на Общността за не повече от шест месеца. Продължението се дава в писмен вид и се съхранява на борда на плавателното средство.
3. И в този случай компетентният орган определя срока на валидност на свидетелството на Общността съгласно резултатите от проверката.  
Срокът на валидност се записва в свидетелството на Общността, и се довежда до знанието на органа, издал свидетелството на Общността.
4. Ако, вместо срокът на валидността му да бъде продължен, свидетелство на Общността бъде подменено с нова версия, по-ранното свидетелство на Общността се връща на издалия го компетентния орган.

*Член 2.10*

**Проверка по собствена инициатива**

Собственикът на плавателно средство или негов представител имат право да поискат проверка по собствена инициатива по всяко време.

По такова искане за проверка се предприемат действия.

*Член 2.11*

**(Оставен свободен)**

*Член 2.12*

**(Оставен свободен)**

### *Член 2.13*

#### **(Оставен свободен)**

### *Член 2.14*

#### **(Оставен свободен)**

### *Член 2.15*

#### **Разходи**

Собственикът на плавателно средство или негов представител поемат всички разходи, възникващи във връзка с проверката на плавателния съд и издаването на свидетелство на Общността в съответствие със специална схема за такси, съставена от всяка държава-членка.

### *Член 2.16*

#### **Информация**

Компетентният орган може да позволи на лица, доказали сериозно обоснован интерес, да бъдат информирани за съдържанието на свидетелство на Общността и може да издаде на такива лица извадки или копия на свидетелствата на Общността, удостоверени като верни с оригинала и означени като такива.

### *Член 2.17*

#### **Регистър на свидетелствата на Общността**

1. Компетентните органи определят поредни номера на издаваните от тях свидетелства на Общността. Те водят регистър по образца, показан в приложение VI, за всички издавани от тях свидетелства на Общността.
2. Компетентните органи запазват оригиналите или копия от всички издадени от тях свидетелства на Общността и вписват в тези свидетелства информация за изменения, заедно със случаите на анулиране или подмяна на свидетелства на Общността.

## Член 2.18

### Официален номер

1. Компетентният орган, издал свидетелство на Общността, въвежда в това свидетелство на Общността официалния номер, определен за това плавателно средство от компетентния орган на държавата-членка, в която плавателното средство е било регистрирано или има пристанище на домуване.

Когато се отнася за плавателни средства от държави, които не са членки, официалният номер, който се въвежда в свидетелството на Общността, се определя от компетентния орган, издаващ това свидетелство на Общността.

Тези изисквания не важат по отношение на плавателните средства с развлекателна цел.

2. (Оставен свободен)
3. (Оставен свободен)
4. Собственикът на плавателно средство или негов представител подават заявление до компетентните органи за определяне на официален номер. Собственикът или негов представител също така отговарят за поставяне на официалния номер, въведен в свидетелството на Общността и снемането му, след като престане да бъде валиден.

## Член 2.19

### Заменяемост и случаи на неприлагане

1. В случай че разпоредбите на част II изискват използване или наличие на борда на плавателното средство на определени материали, инсталации или артикули от оборудването или възприемане на определени аспекти при проектирането или определени мероприятия, компетентните органи могат да позволят използване или наличие на борда на посоченото плавателно средство на други материали, инсталации или артикули от оборудването или възприемане на други аспекти при проектирането или други мероприятия ако те бъдат признати за равностойни съгласно процедурата от член 19, параграф 2 от настоящата директива.
2. Ако, съгласно процедурата от член 19, параграф 2 от настоящата директива Комитетът не стигне до решение за равностойност, както е предвидено от параграф 1, компетентният орган има право да издаде временно свидетелство на Общността.

Съгласно процедурата от член 19, параграф 2 от настоящата директива, компетентните органи докладват на Комитета в срок от един месец от издаването на временно свидетелство на Общността съгласно член 2.05, параграф 1, буква ж), посочвайки името и официалния номер на плавателното средство, характера на дерогацията и държавата, в която плавателното средство е регистрирано или има пристанище на домуване.

3. Съгласно процедурата от член 19, параграф 2 от настоящата директива, компетентният орган има право, на база препоръка от Комитета, да издаде свидетелство на Общността за изпитвателни цели и за ограничен срок, за конкретно плавателно средство, включващо нови технически спецификации, които са в отклонение от изискванията на част II, при условие тези спецификации да предлагат равностойна безопасност.
4. Случаите на заменяемост и частично изключение, упоменати в параграфи 1 и 3, се въвеждат в свидетелството на Общността. Комисията се уведомява за тях.

## ЧАСТ II

### ГЛАВА 3

#### ИЗИСКВАНИЯ КЪМ СТРОЕЖА НА КОРАБИТЕ

##### *Член 3.01*

##### **Основни изисквания**

Плавателните съдове се строят в съответствие с добрата корабостроителна практика.

##### *Член 3.01*

##### **Здравина и стабилност**

1. Плавателният съд се изпробва с корпус, чиято якост е достатъчна за всички предвидени случаи на натоварване.
  - а) При новопостроените конструкции или съществени изменения, влияещи върху якостта на корпуса, достатъчната якост се потвърждава с изготвената от проектната документация. Тези доказателства не се изискват, когато се представя класификационно свидетелство или декларация от одобрена агенция по класификация.
  - б) В случаите на проверка, както е посочено в член 2.09, минималната дебелина на обшивката на дъното, скула и бордовете се проверяват съгласно следните условия:  
За плавателни съдове от стомана минималната дебелина  $d_{\text{мин}}$  се получава от най-високата от стойностите, получени по следните формули:
    1. за плавателни съдове с дължина над 40 m:  $t_{\text{мин}} = f \cdot b \cdot c \cdot (2,3 + 0,04L)(\text{mm})$ ;
    - за плавателни съдове с дължина по-малка от 40 m:  $t_{\text{мин}} = f \cdot b \cdot c \cdot (1,5 + 0,06L)(\text{mm})$ , но не по-малко от 3,00 mm;
  2.  $t_{\text{мин}} = 0,005 \cdot a \sqrt{T}$  (mm);  
където:  
 $a$  = разстоянието между дънните ребра на кораба (mm);

$f$  = коефициент, зависещ от разстоянието между дънните ребра на корпуса;

$$f = 1 \text{ за } a \leq 500 \text{ mm};$$

$$f = 1 + 0,0013 (a-500) \text{ за } a > 500 \text{ mm}$$

$b$  = коефициент за дъно, бордове или скул

$$b = 1,0 \text{ за дънна и бордова обшивка}$$

$$b = 1,25 \text{ за скуловите листи.}$$

При пресмятане на минималната дебелина на бордовата обшивка по отношение на разстоянието между дънните ребра на кораба допуска се  $f = 1$ . Обаче, Минималната дебелина на скуловия пояс не може да бъде по-малка от дебелината на обшивката на дъното или борда.

$c$  = коефициент, зависещ от типа на конструкцията:

$c = 0,95$  за плавателни съдове с двойно дъно и вертикални бордове под комингса в района на трюма

$$c = 1 \text{ за всички други типове конструкции.}$$

в) При надлъжно преградените плавателни съдове с двойно дъно и трюм, минималната стойност, пресметната за дебелината на обшивката съгласно формулите в параграф б), може да бъде намалена до пресметната стойност, удостоверена от одобрена агенция по класификация като достатъчна якост на корпуса (надлъжна, напречна и местна).

Обшивката се обновява, ако листите на обшивката на дъното, скула и бордовете се окажат под допустимите стойности, определени по този начин.

Минималните стойности, пресметнати съгласно метода, са пределни стойности, отчитащи нормално и еднакво износване и са при условие, че е използвана стомана за корабостроителни цели и че вътрешните конструктивни елементи, като шпангоутите, шпангоутния флор, основните надлъжни и напречни конструктивни елементи части са в добро състояние и че корпусът не дава признаци за никакво претоварване на надлъжната якост.

Веднага след като тези стойности престанат да бъдат осигурявани, въпросните пластини се заменят или ремонтират. По-малки дебелини обаче, с намаление до 10% от пресметнатите стойности, са приемливи на отделни места за малки части.

2. Когато за изграждането на корпуса се използва материал, различен от стомана, се доказва чрез изчисления, че якостта на корпуса (надлъжна, напречна и местна) е най-малкото равна на якостта, която ще бъде постигната при използване на стомана при приетата минимална дебелина съгласно параграф 1. Ако бъде представено свидетелство за клас или декларация, издадена от одобрена агенция по класификация, доказването с изчисления може да бъде отменено.
3. Стабилността на плавателните съдове съответства на предвижданата им употреба.



### Член 3.03

#### Корпус

1. Напречните прегради в корпуса на кораба (таранна, кърмова и междинни) достигат до палубата или до горния край на борда, както следва:
  - а) таранната преграда се разполага по начин и на разстояние от носа на кораба така, че при постъпването на вода във водонепроницаемия отсек пред нея да обезпечи разстояние на безопасност 100 mm при натоварения плавателен съд.  
В общия случай изискването, упоменато в параграф 1 е изпълнено, когато таранната преграда е поставена на разстояние от между 0,04 L и 0,04 L + 2 m, измерено от носовия перпендикуляр на нивото на най-дълбоко газене.

Ако това разстояние надвишава 0,04 L + 2 m изискването, посочено в параграф 1, следва да се докаже с изчисления.

Разстоянието може да бъде намалено до 0,03 L. В такъв случай, изискването, посочено в параграф 1, се доказва с изчисления при предпоставката, че и отсеъкът пред таранната преграда, и прилежащите му такива са напълнени с вода.

- б) поставя се кърмова преграда на подходящо разстояние от кърмата, в случай че дължината на плавателния съд L превишава 25 m.
2. Пред равнината на носовата преграда не може да има корабни кабинни или инсталации, необходими за безопасността или експлоатацията на плавателния съд. Това изискване не важи за механизма за закотвяне.
3. Жилищните помещения, машинното и котелното отделения и всички работни пространства, които са част от тях, бъдат разделени от трюмовете с водоустойчиви напречни прегради, стигащи до палубата
4. Жилищните помещения са разделени от машинното и котелното отделения и трюмовете чрез газонепроницаеми прегради и да бъдат достъпни директно откъм палубата. Там, където няма такъв достъп, има аварийен изход, водещ директно към палубата.
5. В преградите, упоменати в параграфи 1 и 3, и разделителите на пространствата, упоменати в параграф 4, няма отвори.  
Все пак, врати и проходи са разрешени при кърмовата преграда при условие да са проектирани така, че да не увреждат ефикасността на преградите и другите разделители между пространствата се затварят водоустойчиво. Врати в кърмовата преграда са разрешени, само ако може дистанционно да се определя дали са отворени или затворени и носят следното указание и от двете страни:  
“Вратата да се затваря веднага след ползване”.
6. Водоприемните и водоотвеждащите устройства и свързаните с тях водопроводи са такива, че да не е възможно непреднамерено попадане на вода в плавателния съд.
7. Носовите части на плавателните съдове са построени така, че котвите да не стърчат извън страничната обшивка нито изцяло, нито частично.

## Член 3.04

### Машинни и котелни отделения. Бункери

1. Машинните и котелните отделения се разполагат по начин, осигуряващ лесно и безопасно управление, обслужване и поддържане на оборудването им.
2. Бункерите за течни горива или смазочни материали, пространствата за пътниците и корабните кабини нямат общи стени, които да са под статично налягане на течността, когато са в нормална експлоатация.
3. Входните люкове и траповете, обезпечавачи достъп в машинните и котелните отделения и бункери, се изработват от стомана или друг огнеустойчив материал;

Изоляционният материал, използван в машинното отделение, е устойчив на проникване на гориво и изпарения на гориво.

Входните люкове и траповете на машинните и котелните отделения и бункери са такива, че да могат да се затварят от външната страна на помещенията. Заклучващите устройства се изработват от стомана или също толкова огнеустойчив материал.

4. Машинните и котелните отделения и другите пространства, в които могат да попаднат запалими или отровни газове, са подходящо вентилирани.
5. Спускателните люкове и пасарелите, осигуряващи достъп до машинните и котелните отделения и бункерите са трайно закрепени и са направени от стомана или подобен устойчив на удар и огнеустойчив материал.
6. Машинните и котелните отделения имат два изхода, един от които може да бъде аварийен изход.

Може да не е необходим втори изход, в случай че:

- а) Общата площ (средната дължина x средната ширина на равнището на подовата настилка) на машинното или котелното отделение не надхвърля 35 m<sup>2</sup>; и
- б) Разстоянието между всяка точка, където се извършват дейности по обслужване или поддръжка и изхода или основата на спускателния люк близо до изхода, осигуряващ достъп навън, не е по-дълъг от 5 m; и
- в) В точката за обслужване, която се намира най-далеч от вратата на изхода, има пожарогасител и освен това, като дерогация от член 10.03, параграф 1, буква д), ако инсталираната мощност на двигателите не надхвърля 100 kW.

7. Максимално допустимото равнище на налягане на звука в машинните отделения е 110 dB(A). Точките на измерване се избират като функция на необходимата дейност за поддръжка при обичайна експлоатация на агрегата, монтиран вътре.

## ГЛАВА 2

### МАРКИРОВКИ ЗА РАЗСТОЯНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТ, НАДВОДЕН БОРД И ГАЗЕНЕ

#### Член 4.01

#### Разстояние на безопасност

1. Разстояние на безопасност е не по-малко от 300 mm.
2. Разстояние на безопасност за плавателни съдове, отворите на които не могат да бъдат затворени с пръскозащитни устройства и устройства за защита от атмосферни влияния, както и за плавателни съдове, плаващи с непокрити трюмове се увеличава по такъв начин, че всеки от тези отвори да се намира поне на 500 mm от равнината на най-дълбоко газене.

#### Член 4.02

#### Надводен борд

1. Надводният борд на плавателните съдове с непрекъсната палуба без наклони и надстройки, е 150 mm.
2. Надводният борд на плавателните съдове с наклони и надстройки се пресмята по следната формула:

$$F = 150 \cdot (1 - \alpha) - \frac{\beta_v \cdot Se_v + \beta_a \cdot Se_a}{15} \text{ [mm]}$$

където:

- $A$  е коефициент за корекция, който отчита всички имащи отношение надстройки;
- $\beta_v$  е коефициент за коригиране влиянието на повдигането на палубата в носовата част, до което води наличието на надстройки в предната четвърт на дължината  $L$  на плавателния съд;
- $\beta_a$  е коефициент за коригиране влиянието на повдигането на палубата в задната част, до което води наличието на надстройки в задната четвърт на дължината  $L$  на плавателния съд;
- $Se_v$  е реалното издигане на палубата в носовата част в mm
- $Se_a$  е реалното издигане на палубата в кърмата в mm

3. Коефициентът  $\alpha$  се изчислява по следната формула:

$$\alpha = \frac{\sum l_{e_a} + \sum l_{e_m} + \sum l_{e_v}}{L}$$

където:

- $l_{e_m}$  действителната дължина, в метри, на надстройка, намираща се в средната част, съответстваща на половината от дължината  $L$  на плавателния съд;
- $l_{e_v}$  действителната дължина, в метри, на надстройка, намираща се в предната четвърт на носовата част от дължината  $L$  на плавателния съд;
- $l_{e_a}$  действителната дължина, в метри, на надстройка, намираща се в задната четвърт от дължината  $L$  на плавателния съд.

Действителната дължина на надстройка се изчислява по следните формули:

$$l_{e_m} = 1 \left( 2,5 \cdot \frac{b}{B} - 1,5 \right) \cdot \frac{h}{0,36} \text{ [m]}$$

$$l_{e_v}, l_{e_a} = 1 \left( 2,5 \cdot \frac{b}{B_1} - 1,5 \right) \cdot \frac{h}{0,36} \text{ [m]}$$

където:

- $l$  е действителната дължина на въпросната надстройка
- $b$  е ширината, в метри, на въпросната надстройка
- $B_1$  е ширината на плавателния съд, в метри, измерено по външната страна на страничната обшивка на равнището на палубата, в средата на въпросната надстройка
- $h$  е височината на въпросната надстройка, в метри. При люковете, обаче,  $h$  се получава като се намали височината на комингса с половината от безопасната дистанция съгласно член 4.01, параграфи 1 и 2. В никакъв случай като  $h$  не може да се приеме стойност над 0,36 m

Ако  $\frac{b}{B}$  или  $\frac{b}{B_1}$  е по-малко от 0,6, действителната  $l_e$  на надстройката е нула.

4. Коэффициентите  $\beta_v$  и  $\beta_a$  се изчисляват, както следва:

$$\beta_v = 1 - \frac{3 \cdot l_{e_v}}{L}$$

$$\beta_a = 1 - \frac{3 \cdot l_{e_a}}{L}$$

5. Действителните наклони на кърмата/носа  $Se_v/Se_a$  се изчисляват по следните формули:

$$Se_v = S_v \cdot p$$

$$Se_a = S_a \cdot p$$

където:

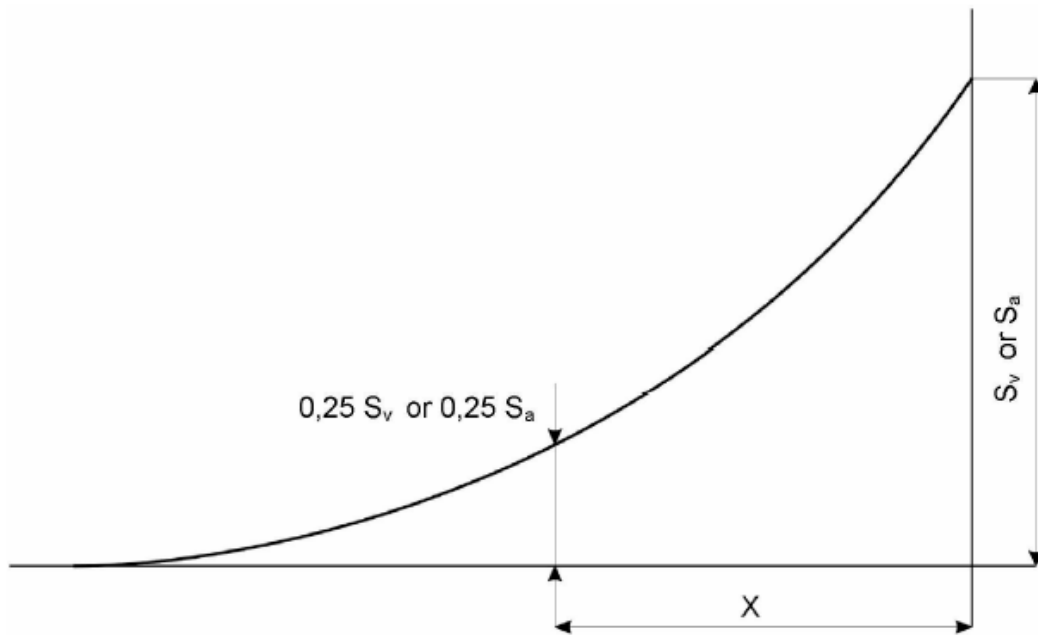
$S_v$  е реалният наклон в носовата част, в mm;  $S_v$  обаче не може да се приема като по-голям от 1,000 mm;

$S_a$  е реалният наклон в частта на кърмата, в mm;  $S_a$  обаче не може да се приема като по-голям от 500 mm;

$P$  е коефициент, пресметнат по следната формула:

$$P = 4 \cdot \frac{x}{L}$$

$x$  е абсцисата, измерена от най-външната точка, в която наклонът е  $0,25 S_v$  или  $0,25 S_a$  (виж фигурата).



Коефициентът  $P$ , обаче, не може да се приема за по-голям от 1.

б. Ако  $\beta_a \cdot Se_a$  е по-голямо от  $\beta_v \cdot Se_v$ , за стойност на  $\beta_a \cdot Se_a$  се приема  $\beta_v \cdot Se_v$ .

#### Член 4.03

### Минимален надводен борд

Като се имат предвид намаленията, посочени в член 4.02, минималният надводен борд не може да бъде по-малък от 0 mm.

## Член 4.04

### Товарни маркировки

1. Равнината на максималното газене е така определена, че да осигурява съответствие с изискванията за минимален надводен борд и минимално разстояние на безопасност. От съображения за безопасност, обаче, контролните органи могат да определят по-големи стойности за надводния борд и дистанцията за безопасност. Равнината на максималното газене се определя най-малкото за Зона 3.
2. Равнината на максимално газене се обозначава с ясно видими неизтриваеми товарни марки.
3. Товарната марка за Зона 3 представлява правоъгълник с дължина 300 mm и ширина 40 mm, основата на който е хоризонтална и съвпада с равнината на максимално разрешеното газене. Всички останали товарни марки съдържат такъв правоъгълник.
4. Плавателните съдове имат не по-малко от три двойки товарни марки, едната от които е разположена по средата на корпуса, а другите две съответно на разстояние от носа и кърмата, равно на  $1/6$  от дължината на плавателния съд;  
Обаче:
  - а) Когато плавателният съд е с дължина по-малка от 40 m, достатъчно е да бъдат поставени две двойки маркировки на разстояние от носа и кърмата съответно, приблизително равно на четвърт от дължината;
  - б) Когато плавателните съдове не са предназначени за превоз на стоки, достатъчни са две двойки товарни марки, разположени приблизително в средата на плавателния съд.
5. Маркировки или означения, които престанат да бъдат валидни след проверка на по-късен етап, се заличават или маркират като изгубили валидност, под наблюдението на контролния орган. Ако товарна марка следва да се заличи, тя може да бъде заменена само под наблюдението на контролния орган.
6. В случай че плавателният съд е измерен съгласно Конвенцията за измерване на корабите от вътрешното плаване от 1966 г. и равнината на маркировките от измерването отговаря на изискванията на настоящата директива, тези маркировки от измерването заместват товарните марки; това обстоятелство се отбелязва в свидетелството на Общността.
7. За плавателни съдове, които оперират в зони на вътрешните водни пътища, различни от Зона 3 (Зони 1, 2 или 4), двойките товарни маркировки на носа и кърмата, посочени в параграф 4, се допълват чрез прибавяне на вертикална линия, към която една или, в случай на повече зони, няколко допълнителни линии за газене с дължина 150 mm се полагат близо до носа, по отношение на товарната марка за Зона 3.



“При напълно или частично отворени товарни люкове корабът може да се товари само до газене на ..... mm под товарната марка за Зона 3.”

#### *Член 4.06*

### **Скала на газене**

1. Всеки плавателен съд, чието газене може да надхвърли 1 m, има скала на газене от всяка страна на кърмата; той може да има допълнителни скали на газене.
2. Нулевата точка на всяка скала на газене е разположена вертикално под скалата на газене на място, успоредно на равнината на най-дълбоко газене, минаваща през най-ниската точка на корпуса или на кила, ако има такъв. Вертикалното разстояние над нулата е градирано в дециметри. Това градиране се нанася на всяка скала, от линията на водата в състояние без товар до 100 mm над равнището при най-дълбоко газене посредством перфорирани или гравирани линии, боядисани в два различни цвята по такъв начин, че да бъдат ясно видими. Това градуиране се обозначава с цифри от страни на скалата поне на всеки пет дециметра, както и на върха на скалата.
3. Двете измервателни скали на кърмата, установени съгласно конвенцията, упомената в член 4.04, параграф 6, могат да заместят скалите на газене, при условие, че те са градуирани в съответствие с горните изисквания и, когато е необходимо, включват цифри, показващи газенето.

## **ГЛАВА 5**

### **МАНЕВРЕНОСТ**

#### *Член 5.01*

### **Общи положения**

Плавателните съдове и съставите от плавателни съдове притежават адекватна плавателна способност и маневреност.

Плавателните съдове без двигател, предназначени да бъдат влачени, съответстват на конкретните изисквания, определени от контролния орган.

Плавателните съдове с двигател съответстват на изискванията, които се съдържат в членове 5.02 до 5.10.



## *Член 5.02*

### **Плавателни изпитвания**

1. Плавателната способност и маневреността се проверяват чрез плавателни изпитвания. В частност, изследва се съответствието с изискванията на членове 5.06 до 5.10.
2. Контролният орган има право да отмени всички или някои изпитвания, когато съответствието с изискванията за плавателна способност и маневреност може да бъде доказано по друг начин.

## *Член 5.03*

### **Изпитвателен полигон**

1. Плавателните изпитвания, упоменати в член 5.02, се провеждат на полигони от вътрешните водни пътища, които са определени от компетентните органи.
2. Полигоните за изпитвания се разполагат по протежение на течаща или тиха вода, по възможност на прав участък с дължина не по-малка от 2 км и с достатъчна широчина, обозначени с добре различими знаци за точното определяне на мястото на плавателния съд.
3. Контролният орган е в състояние да определя хидрологичните данни, като дълбочина на водата, широчина на навигационния канал и средна скорост на течението в навигационната част като функция на различни водни стоежи.

## *Член 5.04*

### **Степен на натоварване на плавателните съдове и състави от плавателни съдове при плавателните изпитвания**

По време на плавателните изпитвания, плавателните съдове и съставите от плавателни съдове се натоварват не по-малко от 70% от пълната им товароподемност, като натоварването се разпределя, за да се обезпечи доколкото е възможно движението на кораба на равен кил. Ако изпитванията се проведат с по-малък товар, разрешението за речно плаване се ограничава до този товар.

## *Член 5.05*

### **Използване на бордови съоръжения при плавателните изпитвания**

1. По време на плавателните изпитвания може да се използва всичкото оборудване, упоменато в точки 34 и 52 от свидетелството на Общността, което може да се управлява от рулевата рубка, с изключение на котвите.

2. Все пак, при изпитването, включващо завой срещу течението, упоменато в член 5.10, могат да се използват котвите за закотвяне.

### *Член 5.06*

#### **Предписана скорост (напред)**

1. Плавателните съдове и съставите от плавателни съдове развиват скорост не по-малка от 13 km/h спрямо водата достигат скорост от поне 13 km/h по отношение на водата. Това изискване не се прилага, когато тласкачите плават самостоятелно.
2. Контролният орган има право да освобождава от изпълнение на изисквания плавателните съдове и съставите от плавателни съдове, които плават само в устия и пристанища.
3. Контролният орган проверява способността на плавателния съд в празно състояние да развива скорост, по-голяма от 40 km/h, спрямо водата. Ако това може да бъде потвърдено, в точка 52 от корабното свидетелство на Общността се вписва:  
“Плавателният съд е способен да развие скорост над 40 km/h спрямо водата.”

### *Член 5.07*

#### **Способност за спиране**

1. Плавателните съдове и съставите от плавателни съдове са способни да спират в посока надолу по течението за кратко време и като остават достатъчно маневрени.
2. Когато плавателните съдове и съставите от плавателни съдове са не по-дълги от 86 m и не по-широки от 22,90 m способността за спиране, упомената по-горе, може да се замени със способността за завиване.
3. Способността за спиране се доказва чрез спирателни маневри, изпълнени на изпитвателен полигон, както е посочено в член 5.03, а способността за завиване – чрез маневри по завиване, както е посочено в член 5.10.

### *Член 5.08*

#### **Движение на заден ход**

Когато спирателната маневра, упомената в член 5.07 се изпълнява в неподвижни води, след нея се прави плавателно изпитване по движение на заден ход.

### *Член 5.09*

#### **Способност за отклоняване**

Плавателните съдове и състави от плавателни съдове могат своевременно да предприемат действия за отклоняване. Възможността за отклоняване се доказва чрез маневри за отклоняване, извършени на изпитвателен полигон, както е посочено в член 5.03.

### *Член 5.10*

#### **Способност за завиване**

Плавателните съдове и съставите от плавателни съдове, които са не по-дълги от 86 м и не по-широки от 22,90 м, могат да завиват своевременно.

Тази способност за завиване може да бъде заместена от способността за спиране, упомената в член 5.07.

Способността за завиване се доказва с маневри по завиване срещу течението.

## **ГЛАВА 6**

### **РУЛЕВА СИСТЕМА**

#### *Член 6.01*

#### **Общи изисквания**

1. Плавателните съдове са оборудвани с надеждна рулева система за осигуряване на маневреност, която се изисква се съгласно глава 5.
2. Силовата рулевата система е така проектирана, че рулят да не може да изменя положението си без команда.
3. Рулевата система осигурява управление на плавателния съд при постоянен ъгъл на крена до 15° и температура от -20°C до +50°C.
4. Съставните части на рулевата система са достатъчно здрави, за да могат винаги да издържат на натоварванията, на които може да бъдат подложени при нормална експлоатация. Никакви външни сили, приложени към руля, не нарушават работните възможности на рулевата система и задвижващото го устройство.
5. Рулевата система включва силово задвижващо звено , ако това се изисква за силата, необходима за задействане на руля.

6. Рулевата система със силово задвижващо звено се предпазва от претоварвания посредством система, която ограничава въртящия момент, създаван от задвижващото звено
7. Отворите за балерите на руля се проектират така, че да се предотвратява изпускането на масла, замърсяващи водата.

#### *Член 6.02*

### **Задвижващо звено на рулевата апаратура**

1. Ако рулевата апаратура е със силово задвижващо звено, е възможно да се включи второ независимо задвижващо звено или ръчно задвижване, в употреба в рамките на пет секунди, ако задвижващото звено на рулевата апаратура откаже или се повреди.
2. Ако второто задвижващо звено или ръчното задвижване не заработи автоматично, има възможност това да се направи веднага, с една операция на рулевият, която да е едновременно проста и бърза.
3. И второто задвижващо звено или ръчното задвижване осигуряват маневреността, изискваща се съгласно глава 5.

#### *Член 6.03*

### **Хидравлично задвижващо звено на рулевата апаратура**

1. Към хидравличното задвижващо звено на рулевата апаратура не могат да се включват други потребители на енергия. Ако са налице две независими хидравлични задвижващи звена, такова свързване към едно от двете звена може все пак да бъде допустимо, ако потребителите са свързани към възвратния тръбопровод и могат да бъдат отделени от задвижващото звено чрез изолиращо устройство.
2. Ако са налице две хидравлични задвижващи звена, за всяко от тях се изисква отделен хидравличен резервоар. Обаче, двойни резервоари са допустими. Хидравличните резервоари са оборудвани с алармена система, която да следи за спаданията на нивото на маслото под равнището на най-ниското количество, необходимо за надеждна работа.
3. Регулиращият клапан не се дублира, ако това става ръчно или с ръчно управлявано устройство от рулевата рубка.
4. Размерите, проекта и подредбата на тръбите изключват, доколкото е възможно, механични повреди и повреди, причинени от пожар.
5. Доколкото се отнася за хидравлични задвижващи звена, за второто звено не се изисква отделна система от тръбопроводи, ако независимата работа на двете звена е гарантирана и ако системата тръбопроводи е в състояние да издържа на налягания от поне 1,5 пъти по-големи от максималното работно налягане.

6. Използване на маркучи се допуска само ако това е от съществено значение за намаляването на вибрации или за да се позволи свободно движение на съставни части. Те се проектират за налягане, което да е поне равно на максималното работно налягане.

#### Член 6.04

### Източник на захранване

1. Рулевите системи, оборудвани с два механични привода, се осигурява с най-малко два източника на електрическо захранване.
2. Когато резервният източник на захранване на рулевата система с механичен привод не е достъпен непрекъснато по време на движение на кораба, той се заменя с буферно устройство с достатъчен капацитет за привеждане в действие на системата.
3. Когато се отнася за източници на електрическо захранване, не се допуска включване на други потребители към захранването на рулевата система.

#### Член 6.05

### Ръчно задвижване

1. Колелото на ръчното задвижване не се задейства със силово задвижващо звено.
2. Независимо от положението на руля, при автоматично включване на ръчното задвижване не се допуска откат на колелото.

#### Член 6.06

### Системи с винто-рулеви колони, водометни и крилчати двигатели и носови подрулващи устройства

1. Когато управлението на посоката на упора на винто-рулевите колони, водометния или крилчатия двигател или носовото подрулващо устройство е електрическо, хидравлично или пневматично, се осигуряват две независими приводни системи между тях и рулевата рубка, които отговарят, *mutatis mutandis*, на изискванията от членове 6.01 до 6.05.

Тези системи не са предмет на настоящия параграф, ако не са необходими за постигане на маневреността, изисквана от глава 5 или, ако са необходими, само при изпитванията за спиране.

2. При наличие на две или повече независими винто-рулеви колони, водометни или крилчати двигатели или носови подрулващи устройства не е необходима

резервна система за управление, в случай че плавателният съд запазва маневреността си при повреда на едно от тези устройства.

#### *Член 6.07*

### **Индикатори и контролни устройства**

1. Положението на руля се се обозначава с индикатор в рулевия пост. В случай че индикаторът на положението на руля е електрически, той има собствено захранване.
2. На рулевия пост се монтират следните контролно-измервателни прибори за установяване на:
  - а) нивото на маслото в хидравличните резервоари, съгласно член 6.03, параграф 2, и работното налягане в хидравличната система;
  - б) повреди на електрическото захранване на управлението на руля;
  - в) повреди на електрическото захранване на управлението на приводите;
  - г) повреди на регулатора за скоростта на завиване;
  - д) повреди на необходимите буферни устройства.

#### **Член 6.08 – Регулатори за скоростта на завиване**

1. Регулаторите за скоростта на завиване и техните съставни части отговарят на изискванията, определени в член 9.20.
2. Правилното функциониране на регулатора за скоростта на завиване се показва на рулевия пост чрез зелена индикаторна светлина.

Следи се за загуба или недопустимите колебания в подаваното напрежение и за недопустими спадове в скоростта на въртене на жироскопа.
3. Когато в допълнение на регулатора за скоростта на завиване има и други системи за управление, на рулевия пост е възможно еднозначно да се разграничи коя от системите е била активирана. Следва да има възможност за незабавно преминаване от една система към друга. Регулаторът за скоростта на завиване не влияе на тези други системи.
4. Електрозахранването на регулатора за скоростта на завиване е независимо от останалите потребители на енергия.
5. Жироскопите, детекторите и индикаторите за завиване, използвани при регулаторите за скоростта на завиване, отговарят на минималните изисквания от минималните спецификации и условия за изпитване относно дисплеите на промяната на курса за вътрешните водни пътища, както е описано в приложение IX.

#### *Член 6.09*

### **Процедура за приемане**

1. Съответствието на монтираната рулева система се проверява от контролен орган. Той има право да изиска за целта следните документи:
  - а) Описание на ,рулевата система;
  - б) Чертежи и информация за приводите и уредбата за управление;
  - в) Информация относно рулевата апаратура;
  - г) Схема на електрическите кабели;
  - д) Описание на регулатора за скоростта на завиване;
  - е) Експлоатационни инструкции за рулевата система.
2. Работата на цялата рулева система се проверява чрез плавателно изпитване. Ако е монтиран регулатор за скоростта на завиване се проверява надеждното поддържане на предварително определения курс и безопасното преодоляване на завои.

## **ГЛАВА 7**

### **РУЛЕВА РУБКА**

#### *Член 7.01*

#### **Общи положения**

1. Рулевите рубки се организират по такъв начин че рулевият да бъде в състояние във всеки момент, когато плавателният съд е на път, да изпълнява задълженията си.
2. При нормални условия на експлоатация налягането на звука, създаван от плавателния съд и измерено на равнището на главата на рулевия в позицията на управление, не превишава 70 dB(A).
3. Когато рулевата рубка е проектирана за управление от едно лице при плаване с радиолокатор, рулевият управлява кораба в седнало положение, като всички прибори за управление, контрол и наблюдение се разполагат така, че рулевият да ги ползва, без да става от своето място и без да губи от ползрение екрана на радиолокатор.

#### *Член 7.02*

#### **Безпрепятствен обзор**

1. От ,рулевият пост има адекватна безпрепятствена видимост във всички посоки.
2. Областта на затруднена видимост за рулевият пред плавателния съд в състояние без товар и с половината от припасите, но без баласт, не може да превишава две дължини на плавателния съд или 250 m, което от двете се окаже по-малко до

повърхността на водата над полукръг под прав ъгъл спрямо дължината от всяка страна през точка право по курса на плавателния съд.

Оптичните и електронни средства за намаляване на областта на затруднена видимост не се вземат под внимание при проверката.

За да се намали допълнително областта на затруднена видимост, се използват само подходящи електронни средства.

3. Полето на безпрепятствен обзор за рулевия при неговото обичайно положение е не по-малко от  $240^\circ$ , от които поне  $140^\circ$  са в пределите на полукръг напред от кораба.

По обичайната ос на зрението на рулевия не може да има разположени прозоречни рамки, мачти или други вертикални конструкции.

Дори и когато е осигурено поле на безпрепятствен обзор не по-малко от поне  $240^\circ$  от хоризонта, контролният орган има право да изиска други мерки и в частност монтиране на подходящи оптични и електронни устройства, ако не е осигурено достатъчно поле на безпрепятствен обзор откъм кърмата.

Височината на долния край на страничните прозорци се поддържа възможно най-ниска, а височината на горния край на страничните и задния прозорец се поддържа възможно най-висока.

При определяне дали изискванията на настоящия член относно видимостта от рулевата рубка са изпълнени се приема, че височината на която се намира окото на рулевия, е 1,650 mm над палубата в рулевия пулт.

4. Горният край на гледащите напред прозорци на рулевата рубка е достатъчно висок, за да позволи при височина на окото от 1,800 mm безпрепятствен изглед напред от поне 10 градуса над хоризонтала на равнището на височината на окото.

5. Има подходящи средства, с които да се осигури ясен изглед през предното стъкло при всякакви метеорологични условия.

6. Остъкляването в рулевите рубки е от обезопасено стъкло и да осигурява предаване на светлината от не по-малко от 75 %.

За избягване на отражения, предните стъкла на мостика са незаслепяващи и под наклон спрямо вертикалната плоскост, така че да се формира външен ъгъл от не по-малко от  $10^\circ$  и не повече от  $25^\circ$ .

### *Член 7.03*

#### **Общи изисквания към оборудването за управление, наблюдение и контрол**

1. Оборудването за управление, необходимо в експлоатацията на плавателния съд, се привежда лесно в работно положение. Това положение е недвусмислено ясно.
2. Отчитането на контролните инструменти става лесно. Има възможност тяхната осветеност да се изменя без степени до пълното им затъмняване. Източниците на светлина не са нито да нито натрапчиви, нито да затрудняват разчитането на инструментите за контрол.



3. Има система за тестване на алармените и индикаторните светлини.
4. Има възможност ясно да се установява дали дадена система е в процес на работа. Ако нейната работа се сигнализира с индикаторна светлина, същата е в зелено.
5. Всяка неизправност или повреда на системите, които са под контрол, се обозначава с червени алармени светлини.
6. Едновременно със светването на червена алармена светлина се чува и предупредителен звуков сигнал. Звукови предупреждения могат да се дават с единичен и с повтарящ се сигнал. Равнището на налягане на звука при този сигнал превишава максималното равнище на налягане на околния шум на рулевия пулт с поне 3 dB(A).
7. Звуковите сигнали могат да бъдат изключвани след като неизправността или повредата се потвърдят. Това изключване не пречи аларменият сигнал да бъде задействан от друга неизправност. Червените алармени светлини се изключват, само когато неизправността бъде отстранена.
8. Устройствата за контрол и индикация автоматично да се прехвърлят към друг източник на енергия при повреда на техния собствен източник на енергия.

#### *Член 7.04*

### **Специфични изисквания към оборудването за управление, индикация и контрол на главните двигатели и рулевата система**

1. Съществува възможност главните двигатели и рулевата система да се управляват и контролират от рулевия пост. Главните двигатели със съединител, който може да бъде задействан от рулевия пост или задвижващи витла с управляема стъпка, които могат да бъде задействани от рулевия пост, се пускат и спират само от машинното отделение.
2. Всеки главен двигател се управлява посредством ръкохватка, движеща се по дъга във вертикална равнина, приблизително успоредна на надлъжната ос на плавателния съд. Преместването на ръкохватката по посока към носа на плавателния съд води до движение на плавателния съд напред, а преместването ѝ в посока към кърмата води до движение на плавателния съд назад. Включването на съединителя и обръщането на посоката на движение се правят при неутрално положение на ръкохватката. Ръкохватката може да се поставя в неутрално положение.
3. Посоката на задвижващата тяга, действаща на плавателния съд и скоростта на въртене на витлото или главните двигатели, се изписват вътре в рулевите рубки, които са оборудвани за управление от едно лице с радиолокатор.
4. Устройствата за контрол и индикация, изисквани съгласно член 6.07, параграф 2, член 8.03, параграф 2 и член 8.05, параграф 13, се разполагат на рулевия пост.
5. Плавателните съдове с рулеви рубки, които са проектирани за управление от едно лице с радиолокатор, се насочват с ръкохватка. Същият може лесно да се движи с ръка. Положението на ръкохватката по отношение на надлъжната ос на плавателния съд точно съответства на положението на перата на руля. Има

възможност ръкохватката да бъде оставяна в произволно положение, без това това да изменя положението на перата на руля. Неутралното положение на ръкохватката е ясно означено.

6. Когато плавателният съд е снабден с носов рул или специален рул, особено за движение назад, те се задвижват от рулеви рубки, които са проектирани за радарно насочване от едно лице, със специални ръкохватки, съответстващи, *mutatis mutandis*, на изискванията, изложени в параграф 5.

Това изискване важи също и когато при състави от плавателни съдове се използва рулева система монтирана на плавателно средство, различно от това което задвижва състава от плавателни съдове .

7. Когато се използват регулатори за скоростта на завиване, е възможно ръкохватката за управление на скоростта на завиване да бъде освободена във всяко едно положение, без да се променя избраната скорост.

Ръкохватката за управление се движи по достатъчно широка дъга, с която да се гарантира поставяне с адекватна прецизност. Неутралното положение може ясно да бъде разграничено от другите положения. Осветлението на скалата може да се променя без степени.

8. Инсталациите за дистанционно управление за цялата рулева система се инсталират трайно и се разполагат така, че избраният курс да бъде ясно видим. Ако оборудването за дистанционно управление може да бъде изключено, то е оборудвано с индикаторно устройство, показващо съответните експлоатационни условия – “работи” или “не работи”. Разположението на и боравенето с лостовете за управление е функционално.

За системите, които са помощни към рулевата система, като работещите рулеви витла, оборудване за дистанционно управление, което не е монтирано трайно, се смята за допустимо, при условие че такава помощна инсталация може по всяко време да бъде активирана с команда от рулевата рубка.

9. При системите с винто-рулеви колони, водометни и крилчати движители и носови подрулващи устройства като оборудване за управление, индикация и контрол могат да бъдат приети и еквивалентни устройства.

Изискванията, изложени в параграфи 1 до 8 важат, *mutatis mutandis*, предвид специфичните характеристики и разположение, избрани за горните активни звена за управление и задвижване. Разположението на индикаторното устройство ясно показва за всяка инсталация посоката на тягата, действаща върху плавателния съд или посоката на водометното устройство.

## Член 7.05

### **Навигационни светлини, светлинни и звукови сигнали**

1. В настоящия член терминът:

- а) “навигационни светлини” са топовите, бордовите и кърмовите светлини, светлините, видими от всички страни, сините проблясващи светлини, жълтите бързомигащи светлини при високоскоростните плавателни съдове и сините светлини при превоз на опасни товари;

б) “светлинни сигнали” са светлините, съпровождащи звуковите сигнали, и светлината, назначена към синия пулт.

2. За контрол на навигационните светлини в рулевата рубка се монтират електрически индикатори или други еквивалентни устройства, като сигнални светлини, освен ако наблюдението не може да се осъществява пряко от рулевата рубка.

3. В рулевите рубки, проектирани за управление от едно лице с радиолокатор, на пулта за управление се монтират усилвателни светлини, с цел следена на навигационните светлини и светлинните сигнали. Ключовете на навигационните светлини се включват към сигналните светлини или са в съседство с тях и принадлежността им е означена ясно.

Разположението и цвета на сигналните светлини за навигационните светлини съответства на реалното положение на тези светлини и сигнали.

Повредата на навигационна светлина или светлинен сигнал води до изгасване на съответната сигнална светлина или до подаване на сигнал по друг начин.

4. В рулевите рубки за управление от едно лице с радиолокатор се оборудва, осигурява възможност за включване на звукови сигнали с бутон, задействан с настъпване. Това изискване не важи по отношение на сигнала “не се приближавай” в съответствие с приложимите разпоредби на навигационните служби на държавите-членки.

5. Навигационните светлини съответстват на изискванията, описани в приложение IX, част I.

### *Член 7.06*

#### **Радарни съоръжения и индикатори на скоростта на завиване**

1. Радарното оборудване и индикаторите на скоростта на завиване са от вид, одобрен от компетентния орган. Спазват се изискванията относно монтирането и оперативното тестване на радарното оборудване и индикаторите на скоростта на завиване, както са описани в приложение IX. Инсталациите за ECDIS за вътрешността, които могат да се използват в навигационен режим, се третираат като радарни инсталации. Спазват се също и стандартите за ECDIS за вътрешността.

Индикаторът на скоростта на завиване се разполага пред рулевият и в неговото полезрение.

2. В рулевите рубки, проектирани за радарно насочване от едно лице:

а) Радарните екрани не се изместват значително извън оста на полезрението на рулевият при нормалното му положение;

б) Радарното изображение продължава да бъде изцяло видимо, без маска или екран, каквито и да са условията на осветлението извън рулевата рубка;

в) Индикаторът на скоростта на завиване се разполага точно над или под радарното изображение или се включва в него.

#### *Член 7.07*

### **Радио-телефонни системи за плавателни съдове с рулеви рубки, проектирани за радарно насочване от едно лице**

1. В случаите, когато рулевите рубки са проектирани за радарно насочване от едно лице, приемането от мрежите плавателен съд-плавателен съд и тази за навигационна информация става по високоговорител, а изходящите съобщения – чрез фиксиран микрофон. Приемане/предаване се избират с натискане на бутон.

Микрофоните на тези мрежи не могат да се използват за мрежи за публични съобщения.

2. В случаите, когато рулевите рубки, проектирани за радарно насочване от едно лице, са оборудвани с радиотелефонна система за мрежа за публични съобщения, приемането е възможно от мястото на рулевия.

#### *Член 7.08*

### **Съоръжения за вътрешна връзка на борда**

На борда на плавателните съдове с рулеви рубки, проектирани за радарно насочване от едно лице, са монтирани съоръжения за вътрешна връзка.

От рулевия пост може да се поддържа връзка с:

- а) носовата част на плавателния съд или началото на състава от плавателни съдове;
- б) кърмовата част на плавателния съд или края на състава от плавателни съдове, ако пряка връзка не е възможна от поста за управление ;
- в) кабините на екипажа;
- г) кабината на капитана.

Приемането на всички места на тези вътрешни връзки става чрез плавателния съд или началото на състава от плавателни съдове или края на състава от плавателни съдове може да бъде и радио- високоговорител, а предаването – чрез фиксиран микрофон. Връзката с носа или кърмата на плавателния съд или състава от плавателни съдове може да се осъществява и чрез радиотелефон.

#### *Член 7.09*

### **Система за тревога**

1. Налична е самостоятелна система за тревога, която достига до жилищните помещения, машинните отделения и където е приложимо, отделните помпени помещения.

2. Рулевият може да достига ключ “включено/изключено” за алармения сигнал; ключове, които автоматично се връщат в положение изключено след като бъдат освободени, не се допускат.
3. В корабната кабина нивото на звуковото налягане на алармения сигнал е не по-малко от 75 dB(A).

В машинните отделения и помпените помещения аларменият сигнал е мигаща светлина, видима от всички страни и ясно забележима от всяка точка.

#### *Член 7.10*

### **Отопление и вентилация**

Рулевите рубки са оборудвани с ефикасни системи за отопление и вентилация, които могат да бъдат регулирани.

#### *Член 7.11*

### **Оборудване за кърмовите котви**

На борда на плавателни съдове и състави с рулеви рубки, оборудвани за управление от едно лице с радиолокатор и по-дълги от 86 m или по-широки от 22,90 m кърмовите котви могат да се спускат от рулевия пост.

#### *Член 7.12*

### **Спускащи се рулеви рубки**

Спускащите се рулеви рубки се оборудват със система за аварийно прибиране. Всички операции по спускане автоматично задействат ясно различим звуков предупредителен сигнал. Това изискване няма да важи, ако рискът от нараняване, който може да създава спускането, е избягнат с подходящи мерки при проектирането. Възможно е безопасно да се излиза от рулевата рубка, независимо от положението ѝ.

#### *Член 7.13*

**Запис в свидетелството на Общността за плавателните съдове с рулеви рубки, оборудвани за управление от едно лице с радиолокатор**

В случай че плавателният съд съответства на специалните разпоредби относно рулевите рубки, оборудвани за управление от едно лице с радиолокатор, както са заложи в членове 7.01, 7.04 до 7.08 и 7.11, в свидетелството на Общността се прави следния запис:

“Плавателният съд е оборудван с рулева рубка, оборудвана за управление от едно лице с радиолокатор”.

## **ГЛАВА 8**

### **ПРОЕКТИРАНЕ НА МАШИНИТЕ**

#### *Член 8.01*

##### **Общи положения**

1. Машините и тяхното спомагателно оборудване са проектирани, построени и монтирани в съответствие с най-добрата практика.
2. Съоръженията, които изискват редовна проверка, в частност парните котли, другите съдове под налягане и техните принадлежности и подемните устройства, съответстват на нормативните документи, валидни в една държава-членка на Общността.
3. Могат да бъдат монтирани само двигатели с вътрешно горене, работещи с гориво с температура на възпламеняване над 55°C.

#### *Член 8.02*

##### **Оборудване за безопасност**

1. Машините се монтират и оборудват така, че да бъдат удобни за обслужване и поддържане, и да не застрашават обслужващия персонал. Те могат да се обезопасяват срещу случайно задействане.
2. Машините и спомагателното оборудване, парните котли, съдовете под налягане и техните принадлежности са оборудвани с обезопасяващи устройства.
3. Възможно е също, при извънредна ситуация, да се изключат моторите, задвижващи нагнетателните и всмукателни вентилатори от място, извън пространството, където те са монтирани и от място, извън машинното помещение.
4. При необходимост, тръбните свързвания, по които преминават мазут, смазочни масла и масла, използвани в силови трансмисии, системи за управление и задействане и системи за отопление, се екранират или предпазват по друг подходящ начин, за да се избегне пръскане или течове на масло върху горещи

- повърхности, във въздуховодите на машините или други източници на запалване. Броят свързвания в такива системи от тръби се свежда до минимум.
5. Външните тръби с високо налягане за подаване на гориво на дизеловите двигатели, между помпите за гориво с високо налягане и инжекторите на гориво се обезопасяват посредством тръбопроводи с изолация, способна да задържи гориво при спукване на тръба под високо налягане. Тръбопроводите с изолация включват и средства за събиране на разливи и се вземат мерки при спукване на тръба за гориво да се задейства система за тревога, като система за тревога не се изисква при двигатели с не повече от два цилиндъра. Тръбопроводи с изолация не е необходимо да се използват при двигатели на открит палуба, задвижващи брашпили и шпилове.
  6. Изолацията на частите на двигателите съответства на изискванията на член 3.04, параграф 3, втора алинея.

### *Член 8.03*

#### **Силова установка**

1. Възможно е бързо и безопасно пускане, спиране или даване на заден ход на задвижването на кораба.
2. С подходящи устройства, задействащи алармена система, след като бъде достигната критична стойност, се контролират следното:
  - а) Температурата на охлаждащата вода на главните машини;
  - б) Налягането на смазочното масло за главните машини и трансмисиите;
  - в) Налягането на маслото и въздуха в агрегатите за даване заден ход на главните машини, реверсивните трансмисии или витлата.
3. Ако плавателният съд има само една главна машина, същата не може да се изключва автоматично, освен за избягване на скорост над нормалната.
4. Ако плавателният съд има само една главна машина, същата може да бъде снабдена с автоматично устройство на намаляване скоростта ѝ, само ако автоматичното намаляване на скоростта ѝ се сигнализира визуално и звуково в рулевата рубка и устройството за намаляване на скоростта ѝ може да се изключва от мястото на рулевият.
5. Отворите за валове се проектират по такъв начин, че да не се допуска изтичане на замърсяващи водата смазочни материали.

### *Член 8.04*

#### **Съоръжения за отвеждане на изгорели газове от двигателя**

1. Отработените газове изцяло се отвеждат извън плавателния съд.
2. Вземат се всички необходими мерки, за да се предотврати навлизането на отработени газове в различните отделения. Изходящите тръби, преминаващи

през жилищното помещение или рулевата рубка, са покрити с газонепроницаема обвивка. Луфтът между изходящата тръба и тази обвивка е отворен към въздуха отвън.

3. Изходящите тръби за изгорелите газове се монтират и обезопасяват по начин, по който да не могат да причинят пожар.
4. Изходящите тръби се изолират и охлаждат в машинните отделения по подходящ начин. Извън двигателните отделения защита против физически контакт може да се окаже достатъчна.

### *Член 8.05*

#### **Резервоари за гориво, тръби и принадлежности за тях**

1. Течното гориво се съхранява в стоманени цистерни, които или са вградени в корпуса, или са здраво прикрепени към корпуса. Ако се изисква предвид проекта на плавателния съд, може да се използва равностоен огнеустойчив материал. Тези изисквания не важат за резервоари с вместимост по-малка от 12 l, които са фабрично вградени в резервни агрегати. Цистерните за гориво нямат общи повърхности с цистерните за питейна вода.
2. Цистерните и техните тръбопроводи и тръбни съединителни части са оформени и разположени по такъв начин, че нито гориво, нито газове от него да могат случайно да попаднат във вътрешността на плавателния съд. Клапаните, предназначени за вземане на проби или източване на вода се затварят автоматично.
3. Горивните цистерни не могат да се разполагат пред носовата преграда.
4. Горивните цистерни и техните фитинги не могат да се разполагат точно над машините или изходящите тръби.
5. Отворите на приемните тръби на горивните цистерни са маркирани ясно.
6. С изключение на случаите на цистерните за ежедневно потребление, изходът на пълнещата тръба на резервоарите за течни горива са на палубата. Пълнещата тръба е снабдена със съединител, отговарящ на европейски стандарт EN 12827:1999=  
Тези цистерни са оборудвани с отвеждаща тръба, завършваща във външната атмосфера над палубата и така монтирана, че никаква вода да не може да влиза в нея. Напречното сечение на отвеждащата тръба е не по-малко от 1,25 пъти по-голямо от напречното сечение на пълнещата тръба.  
Ако цистерните са взаимно свързани, напречното сечение на свързващата тръба е не по-малко от 1,25 пъти по-голямо от напречното сечение на пълнещата тръба.
7. Точно на изходите на цистерните тръбите за разпределяне на гориво са оборудвани със спирателен кран, който може да се задейства от палубата. Това изискване не важи за резервоари, поставени непосредствено върху двигателя.
8. Тръбите за гориво, техните връзки, изолации и арматури се правят от материали, годни да издържат на механичните, химичните и топлинните натоварвания, на които е вероятно да бъдат подложени. Тръбите за гориво не се



излагат на неблагоприятното влияние на топлината и има възможност да бъдат проверявани по цялата им дължина.

9. Горивните цистерни се оборудват с подходящо устройство за измерване на вместимостта. Устройствата за измерване на вместимостта могат да се четат до равнището на максимално зареждане. Водомерните стъкла са ефикасно защитени срещу повреда от удар, снабдени със самозатварящи се кранове в основата, а горните им краища да бъдат свързани с резервоарите над равнището на максимално зареждане. Материалът, използван за водомерните стъкла, се деформира при нормални температури на средата. Измервателните тръби не завършват в жилищното помещение. Измервателни тръби, които завършват в машинно или котелно отделение, са оборудвани с подходящи самозатварящи се устройства.
10. а) Горивните цистерни се обезопасяват срещу разлив на гориво при зареждане посредством подходящи бордови технически устройства, които се записват в точка 52 от свидетелството на Общността.  
б) Ако горивото се приема от станции за зареждане, които имат собствени технически устройства против разлив на гориво на борда при зареждане, изискванията към оборудването, посочени в буква а) и параграф 11 няма да важат.
11. Ако горивните цистерни са снабдени с автоматично спирателно устройство, датчиците спират зареждането, когато 97% от цистерната са запълнени; това оборудване съответства на изискванията за “безотказност”.  
Ако датчикът задейства електрически контакт, който може да прекъсне веригата, предоставена от станцията за зареждане с бинарен сигнал, има възможност за предаване на сигнала до станцията за зареждане чрез водоустойчив свързващ контакт, който отговаря на изискванията на публикация на IEC 60309-1:1999, за прав ток от 40 до 50 V, с корпус оцветен в бяло и заземяване на контакта на положение “десет часа”.
12. Горивните цистерни са снабдени с отвори, които имат противотечови запушалки, позволяващи почистване и проверка.
13. Цистерните, пряко хранящи главните машини и машините, необходими за безопасна експлоатация на плавателния съд, са оборудвани с устройство, което дава визуален и звуков сигнал в рулевата рубка, когато нивото на горивото не е достатъчно за по-нататъшно нормално функциониране.

#### *Член 8.06*

#### **Съхранение на смазочни масла, тръби и принадлежности за тях**

1. Смазочното масло съхранява в стоманени резервоари, които или са неразделна част от корпуса, или са сигурно прикрепени към корпуса. Ако се изисква предвид проекта на плавателния съд, може да се използва равностоен огнеустойчив материал. Тези изисквания не важат за цистерни с вместимост не повече от 25 l. Цистерните за смазочно масло нямат общи повърхности с цистерните за питейна вода.

2. Цистерните за смазочни масла и техните тръби и други принадлежности са оформени и разположени по такъв начин, че нито смазочно масло, нито изпарения от него да могат случайно да попаднат във вътрешността на плавателния съд.
3. Цистерните за смазочни масла не могат да се разполагат пред носовата преграда.
4. Цистерните за смазочни масла и техните фитинги не могат да се разполагат точно над двигателите или изпускателните тръби.
5. Отворите за зареждане на цистерните за смазочни масла са маркирани ясно.
6. Тръбите за смазочни масла, техните връзки, изолации и фитинги се правят от материали, годни да издържат на механичните, химичните и топлинните натоварвания, на които е вероятно да бъдат подложени. Тръбите не се подлагат на неблагоприятното влияние на топлината и има възможност да бъдат проверявани по цялата им дължина.
7. Цистерните за смазочни масла се снабдяват с подходящо устройство за измерване на вместимостта. Устройствата за измерване на вместимостта могат да се четат до равнището на максимално зареждане. Водомерните стъкла са ефикасно защитени срещу повреда от удар, снабдени със самозатварящи се кранове в основата, а горните им краища да бъдат свързани с резервоарите над равнището на максимално зареждане. Материалът, използван за водомерните стъкла, не се деформира при нормални температури на средата. Измервателните тръби не завършват в жилищните помещения. Измервателни тръби, които завършват в машинно или котелно отделение, са оборудвани с подходящи самозатварящи се устройства.

#### *Член 8.07*

### **Съхранение на масла, използвани в силови трансмисии, системи за управление и задействане и системи за отопление, тръби и принадлежности за тях**

1. Маслата, използвани в силови трансмисии, системи за управление и задействане и системи за отопление, се съхраняват в стоманени резервоари, които или са неразделна част от корпуса, или са сигурно прикрепени към корпуса. Ако конструкцията на плавателния съд изисква това, може да се използва равностоеен огнеустойчив материал. Тези изисквания не се отнасят за цистерни с вместимост не повече от 25 l. Цистерните за смазочни масла нямат общи повърхности с цистерните за питейна вода.
2. Цистерните за такива масла и техните тръби и други принадлежности се оформят и разполагат по такъв начин, че нито такова масло, нито изпарения от него да могат случайно да попаднат във вътрешността на плавателния съд.
3. Цистерните за такива масла не могат да се разполагат пред носовата преграда.
4. Цистерните за такива масла и техните фитинги не могат да се разполагат точно над двигателите или изпускателните тръби.
5. Отворите за зареждане на цистерните за такива масла са маркирани ясно.

6. Тръбите за такива масла, техните връзки, изолации и фитинги се правят от материали, годни да издържат на механичните, химичните и топлинните натоварвания, на които е вероятно да бъдат подложени. Тръбите не се излагат на неблагоприятното влияние на топлината и има възможност да бъдат проверявани по цялата им дължина.
7. Цистерните за смазочни масла се оборудват с подходящо устройство за измерване на вместимостта. Устройствата за измерване на вместимостта могат да се четат до равнището на максимално зареждане. Водомерните стъкла са ефикасно защитени срещу повреда от удар, снабдени със самозатварящи се кранове в основата, а горните им краища да бъдат свързани с цистерните над равнището на максимално зареждане. Материалът, използван за водомерните стъкла, не се деформира при нормални температури на средата. Измервателните тръби не завършват в жилищното помещение. Измервателни тръби, които завършват в машинно или котелно отделение, са оборудвани с подходящи самозатварящи се устройства.

### *Член 8.08*

#### **Системи за изпомпване и осушаване на трюма**

1. Съществува възможност за изпомпване на всеки водонепроницаем отсек поотделно. Това изискване, обаче, не се отнася за водонепроницаемите отсеци, които обикновено са запечатани херметично при експлоатация.
2. Плавателните съдове с екипажи са оборудвани две отделни трюмни помпи. Поне една от тях се задвижва с мотор. Все пак, при плавателни съдове с мощност до 225 kW или собствено тегло под 350 t или плавателни съдове, които не са предназначени за превоз на стоки, с водоизместимост по-малка от 250 m<sup>3</sup>, една помпа ще бъде достатъчна, независимо дали е ръчна или моторна.
3. Минималният капацитет Q<sub>1</sub> на първата трюмна помпа се пресмята по следната формула:

$$Q_1 = 0,1 \cdot d_1^2 \text{ (l/min)}$$

d<sub>1</sub> се пресмята по формулата:

$$d_1 = 1.5 \cdot \sqrt{L(B+H)} + 25 \text{ (mm)}$$

Минималният капацитет Q<sub>2</sub> на втората трюмна помпа се пресмята по следната формула:

$$Q_2 = 0,1 \cdot d_2^2 \text{ (l/min)}$$

d<sub>2</sub> се пресмята по формулата:

$$d_2 = 2 \cdot \sqrt{l(B+H)} + 25 \text{ (mm)}$$

Обаче, не се изисква стойността на  $d_2$  да е по-голяма от  $d_1$ .

При изчисляването на  $Q_2$  "l" представлява дължината на най-дългия водонепроницаем отсек.

В тези формули:

$d$	дължината на въпросния водонепроницаем отсек, в m;
$d_1$	е пресметнатият вътрешен диаметър на главната осушителна тръба, в mm;
$d_2$	е пресметнатият вътрешен диаметър на отводната тръба, в mm;

4. Ако трюмните помпи са свързани с система за осушаване, осушителните тръби имат вътрешен диаметър не по-малък от  $d_1$  в mm, а отводните тръби - вътрешен диаметър не по-малък от  $d_2$  в mm.

Когато се отнася до плавателни съдове с дължина по-малка от 25 m, стойностите на  $d_1$  и  $d_2$  могат да бъдат намалени до 35 mm.

5. Допускат се единствено самозареждащи се трюмни помпи.

6. За всяко помещение с равен под и годно за осушаване с над 5 m ширина, има поне по една всмукателна цедилка и от двата борда.

7. Възможно е отводняване на кърмата от машинното отделение чрез лесно достъпни и автоматично затварящи се тръби.

8. Отводните тръби от различните помещения се свързват с главната осушителна тръба посредством невръщащи клапани, които могат да се затварят.

Помещения или други пространства оборудвани за приемане на баласт се свързват с осушителна система само чрез обикновено спирателно устройство. Това изискване не важи за трюмовете, които могат да приемат баласт. Такива трюмове се запълват с баластна вода чрез баластни тръбопроводи, които са монтирани постоянно и отделно от осушителни тръби или чрез отводни тръби, които могат да се свържат с главната осушителна тръба чрез гъвкави тръби или адаптори. Клапаните за приемане на вода, намиращи се в дъното на трюма, не могат да се използват за тази цел.

9. Трюмовете се оборудват с измервателни устройства.

10. Когато осушителна система включва постоянно монтирани тръбопроводи, осушителните тръби на дъното на трюма, предназначени да изпомпване на маслена вода, се оборудват с пробки, които са пломбирани на място от контролния орган. Броят и разположението на тези пробки се посочва в свидетелството на Общността.

11. Пълното затваряне на пробките се разглежда като запечатване съгласно параграф 10. Ключът или ключовете за заключване на пробките се означават съответно и се съхраняват в маркирано и лесно достъпно място в машинното отделение.

### Член 8.09

## Складове за маслена вода и отработени масла

1. Съществува възможност за съхранение на борда на нефтосъдържаща вода, натрупана при работа. Трюмът на машинното отделение се разглежда като място за съхранение за тази цел.
  2. За съхранение на отработени масла в машинното отделение има един или повече приемника, чиято вместимост е не по-малка от 1,5 пъти количеството на отработени масла от зумпфовете на всички монтирани двигатели с вътрешно горене и трансмисии, заедно с хидравличните течности от резервоарите с хидравлична течност.
- Свързванията, използвани за опразване на приемниците, упоменати по-горе, съответстват на европейски стандарт EN 1305:1996.
3. Ако плавателните съдове се използват само за кратки курсове, контролният орган може да разрешава изключения от изискванията на параграф 2.

### *Член 8.10*

#### **Присъщ шум на плавателния съд**

1. Шумът, присъщ на плавателния съд в движение и специфичният шум, причинен от всмукването на въздух и изпускането на отработени газове от двигателя, се заглушава с подходящи средства.
2. Шумът, присъщ на плавателния съд, измерен встрани на 25 m от борда на кораба, не превишава 75 децибела (A).
3. Без да се смятат дейностите по претоварване, шумът, създаван от плавателен съд на място и измерен встрани на 25 m от борда на кораба, не превишава 65 децибела (A).

## **ГЛАВА 8А**

**(Оставена свободна)**

## **ГЛАВА 9**

### **ЕЛЕКТРИЧЕСКИ ИНСТАЛАЦИИ**

### *Член 9.01*

#### **Общи положения**

1. Когато няма конкретни изисквания към отделни части от инсталацията, равнището на безопасност ще се смята за задоволително, ако въпросните части са били произведени в съответствие с валиден европейски стандарт или според изискванията на одобрена агенция по класификация.

Съответните документи се представят на контролния орган.

2. На борда се съхраняват документи, надлежно подпечатани от контролния орган, за следното:

- а) Общи монтажни схеми на цялата електрическа инсталация;
- б) Схеми за включване на главното разпределително табло, аварийното разпределително табло и разпределителния табло, заедно с най-важните технически данни, като предписано напрежение за защитната апаратура апаратурата за управление;
- в) Данни за мощността за електрическите машини и оборудване;
- г) Видовете кабели и информация за напречните сечения на проводниците.

Такива документи не е необходимо да се съхраняват на борда на плавателни средства без екипаж, но те по всяко време са на разположение при собственика.

- 3. Електрообзавеждането се проектира и изпълнява да работи при постоянен крен до 15° и температура на въздуха от -20°C до +40°C. В тези диапазони те функционират безупречно.
- 4. Електрическото и електронното обзавеждане и уреди са изцяло достъпни и лесни за поддръжка.

### Член 9.02

#### Системи за електрическо захранване

- 1. Когато плавателното средство е оборудвано с електрическа система, тази система по принцип има поне два източника на захранване по начин, позволяващ при повреда на единия източник другият да може да захранва оборудването, необходими за безопасно плаване, с енергия в продължение на не по-малко от 30 min.
- 2. Необходимото захранване с енергия се определя чрез баланс на мощността. Може да се вземе предвид подходящ фактор на едновременна работа.
- 3. Независимо от параграф 1, член 6.04 се прилага за източника на енергия за рулевата система (рулевите инсталации).

### Член 9.03

#### Защита от физически контакти, попадане на твърди предмети и проникване на вода

Видовете минимална защита за неподвижно монтираните части на електрообзавеждането са изложени в следната таблица:

Местоположение	Вид минимална защита (в съответствие с IEC 60529:1992)					
	Генератори	Двигатели	Трансформатори	Пултове, разпредел	Фитинги	Оборудване за

				ителни устрой ства и прекъсва чи		осветление
Оперативни рубки, машинни отделения, части на рулевото оборудване	IP 22	IP 22	IP <sup>11</sup> 22	IP <sup>10</sup> <sup>10</sup> 22	IP 22	IP 44
Трюмове					IP 55	IP 55
Шкафове за батерии и бои						IP 44 и (Ex) <sup>11</sup>
Открити палуби и рулеви постове		IP 55		IP 55	IP 55	IP 55
Рулева рубка		IP 22	IP 22	IP 22	IP 22	IP 22
Корабни кабинни, без санитарни и хигиенни помещения				IP 22	IP 20	IP 20
Санитарни и хигиенни помещения		IP 44	IP 44	IP 44	IP 44	IP 44

#### Член 9.04

### Защита от експлозия

Само взривобезопасно електрическо оборудване (удостоверена безопасност) може да се монтира в пространства, където е вероятно да се натрупват потенциално взривоопасни газове или газови смеси, като например отсеците за акумулатори или за съхранение на леснозапалими продукти. Защитата от експлозия трябва да отчита характеристиките на потенциално опасните газове или газови смеси, които е възможно да се получат (група на взривен потенциал, температурен клас).

#### Член 9.05

### Заземяване

<sup>10</sup> Когато уредите отделят големи количества топлина: IP 12

<sup>10</sup> Когато уредите или таблата нямат такъв вид защита, местоположенията им съответстват на условията за такъв вид защита.

<sup>11</sup> Електрическо оборудване е с одобрен вид защита, в съответствие с:

а) Европейски стандарти EN50014:1997; 50015:1998; 50016:2002; 50017:1998; 50018:2000; 50019:2000 и 50020:2002;

или

б) Публикация на IEC 60079 към 1 октомври 2003 г.

1. Системите под напрежение от над 50 V трябва да бъдат заземени.
2. Металните части, изложени на физическо въздействие и през които, при работа не са под напрежение, като фундаменти и кожуси на двигатели, прибори и осветителни инсталации, се заземяват отделно, ако нямат пряк контакт с корпуса в резултат на монтажа им.
3. Корпусите на подвижните консуматори на енергия и преносните устройства, при нормална употреба, са заземени чрез допълнителен заземяващ проводник, който е вграден в електрическия кабел.

Тази разпоредба не се прилага, когато се използва изолиран трансформатор, нито за уреди, оборудвани със защитна изолация (двойна изолация).

4. Напречните сечения на заземяващите проводници са не по-малки, от посочените в следната таблица:

Напречно сечение на външните проводници (в mm <sup>2</sup> )	Минимални сечения на заземяващите проводници	
	Вградени в изолираните кабели (в mm <sup>2</sup> )	Поставени отделно (в mm <sup>2</sup> )
От 0,5 до 4	Същото напречно сечение, както и това на външния проводник	4
Над 4 до 16	Същото напречно сечение, както и това на външния проводник	Същото напречно сечение, както и това на външния проводник
Над 16 до 35	16	16
Над 35 до 120	Половината напречно сечение от това на външния проводник	Половината напречно сечение от това на външния проводник
Над 120	70	70

### Член 9.06

#### Максимално допустими напрежения

1. Не се превишават следните напрежения:

Вид инсталация	Максимално допустимо напрежение		
	Прав ток	Еднофазен променлив ток	Трифазен променлив ток
а. Силови и отоплителни инсталации, включително съединителните муфи за общо ползване	250 V	250 V	500 V
б. Инсталации за осветление, връзка, управление и информация, включително съединителните муфи за общо ползване	250 V	250 V	-
в. Съединителни муфи, предвидени за захранване на преносими устройства, използвани на открити палуби или в тесни и влажни метални шкафове, различни от котли и цистерни			



1. в общия случай	50 V <sup>12</sup>	50 V <sup>(1)</sup>	-
2. когато изолиран трансформатор захранва само един уред	-	250 V <sup>13</sup>	
3. Когато се използват уреди със защитна изолация (двойна изолация)	250 V	250 V	
4. Когато се използват прекъсвачи на резервна верига ≤30 mA	-	250 V	500 V
г. Преносимите консуматори на енергия, като електрооборудване за контейнери, мотори, вентилатори и мобилни помпи, които обикновено не се местят по време на работа и чиито проводящи части са изложени на физически въздействия, се заземяват посредством заземяващ проводник, който е вграден в свързващия кабел и който, освен към този заземяващ проводник, са свързани с корпуса с конкретното си поставяне или с допълнителен проводник	250 V	250 V	500 V
д. Съединителни муфи, предназначени да захранват преносими уреди, използвани вътре в котли и цистерни.	50 V <sup>(1)</sup>	50 V <sup>(1)</sup>	

2. Под формата на частично изключение от параграф 1, ако се прилагат необходимите предпазни мерки, могат да бъдат допустими и по-високи напрежения :

- а) При електроинсталации, чийто капацитет налага това;
- б) При специални бордови инсталации, като радиоинсталации и системи за запалване.

### Член 9.07

#### Разпределителни системи

1. Следните разпределителни системи са допустими за прав ток и еднофазен променлив ток:
  - а) Двупроводникова система, единият от проводниците на която е заземен (L1/N/PE);
  - б) Еднопроводникова система, използваща корпуса като обратен проводник, само за местни инсталации (например, стартерни устройства за двигатели с вътрешно горене, катодна защита) (L1/PEN);
  - в) Двупроводникови системи, изолирани от корпуса (L1/L2/PE).
2. За трифазен променлив ток се използват следните разпределителни системи:

<sup>12</sup> Когато това напрежение идва от мрежи с по-високо напрежение, използва се галванично отделяне (предпазен трансформатор).

<sup>13</sup> Всички полюси на вторичната верига са изолирани от земята.

- а) Системи с четири проводника, със заземяване на неутралната точка, не използващи корпуса като обратен проводник (L1/L2/L3/N/PE) = (мрежа TN-S) или (мрежа TT);
  - б) Трипроводникови системи, изолирани от корпуса (L1/L2/L3/PE) = (мрежа IT);
  - в) Трипроводникови системи, със заземяване на неутралната точка, използващи корпуса като обратен проводник, като това не се допуска при крайни контури (L1/L2/L3/PEN).
3. Контролният орган има право да допусне използването на други системи.

### *Член 9.08*

#### **Връзка с брегови и други външни мрежи**

1. Линиите на захранване от брегови мрежи или други външни мрежи към бордовата електрическа инсталация имат фиксирана връзка на борда под формата на фиксирани терминали или фиксирани съединителни муфи. Кабелните връзки не се подлагат на натоварване на опън.
2. Съществува възможност корпусът да бъде заземяван ефикасно, когато напрежението на връзката превиши 50 V. Заземяващата връзка се маркира специално.
3. Превключвателите на връзката се организират така, че да не се допуска едновременна работа на генераторите на бордовата мрежа и брегова мрежа или друга външна мрежа. Допустим е кратък период на едновременна работа, при преминаване от една система към друга без смущение в напрежението.
4. Връзката е защитена против късо съединение и претоварване.
5. Главното електрическо разпределително табло има индикатор, който да показва дали връзката е под напрежение.
6. Монтират индикатори, които да позволяват сравнение на полярността при правия ток и фазовата последователност при трифазен променлив ток, между връзката и бордовата мрежа.
7. На табло в близост до връзката се изписват:
  - а) Мерките, необходими за установяване на връзката;
  - б) Видът на тока и номиналното напрежение, а при променлив ток – честотата.

### *Член 9.09*

#### **Електрозахранване на други плавателни средства**

1. Когато с електричество се захранват други плавателни средства, се използва отделна връзка. Когато за електрозахранване на други плавателни средства се използват съединителни муфи от повече от 16А, се монтират устройства (напр. прекъсвачи или блокировки), осигуряващи че свързването и изключването могат да стават само когато линията не е под напрежение.
2. Кабелните връзки не се подлагат на натоварване на опън.

3. Член 9.08, параграфи 3 до 7, ваят *mutatis mutandis*.

### Член 9.10

#### Генератори и двигатели

1. Генераторите, двигателите и техните съединителни кутии са достъпни за проверка, измервания и поправки. Видът на обезопасяването им съответства на местоположението им (виж член 9.03).
2. Генераторите, задвижвани от главната машина, от вала на витлото или от спомагателни устройства, предназначени за други цели, се проектират за диапазона на оборотите, които могат да се реализират при обичайна експлоатация.

### Член 9.11

#### Акумулатори

1. Акумулаторите са достъпни и така подредени, че да не се преместват вследствие движението на плавателния съд. Те не се поставят на места, където са изложени на прекалена топлина, силен студ, пръски, пара или изпарения. Те не се поставят в рулевата рубка, жилищните помещения или трюмовете. Това изискване не важи за акумулатори за преносими устройства или за такива с мощност за зареждане по-ниска от 0,2 kW.
2. Акумулаторите, изискващи мощност за зареждане над 2,0 kW (изчислена на база максималното зареждащо напрежение и номиналното напрежение на акумулатора и отчитайки характерната крива на зареждане на зареждащото устройство), се монтират в специално отделено за тях помещение. Ако са разположени на палубата, достатъчно е да бъдат поставени в шкаф. Акумулаторите, изискващи мощност за зареждане до 2,0 kW, могат да бъдат инсталирани в шкаф или кутия, не само ако са на палубата, но и ако са под нея. Те могат така също да бъдат инсталирани в машинното отделение или в някое друго добре проветриво място, при условие че са обезопасени срещу падащи предмети и капеща вода.
3. Вътрешните повърхности на всички пространства, шкафове, кутии, рафтове или други структурни приспособления, отделени за акумулатори, са защитени срещу агресивното действие на електролита.
4. За акумулаторите, монтирани в затворени отсеци, шкафове или кутии, се осигурява ефикасно проветрение. За никел-кадмиеви акумулатори, изискващи мощност за зареждане над 2 kW, и за оловни акумулатори, изискващи мощност за зареждане над 3 kW, се осигурява принудително проветряване. Въздухът влиза откъм пода и се изпуска през тавана, така че да се осигури пълното изхвърляне на газа.

Вентилационните тръби не съдържат устройства способни да възпрепятстват въздушния поток (като спирачни вентили).

5. Необходимият въздушен поток (Q) се изчислява по следната формула:

$$Q = 0,11 \cdot I \cdot n \text{ (m}^3/\text{h)}$$

I = ¼ от максималния ток, в А, подаван от зарядното устройство

n = броят на клетките.

За буферните акумулатори на бордовата мрежа контролният орган може да приеме други методи на изчисление, отчитащи характерната крива на зареждане на зареждащото устройство, при условие че тези методи се основават на изискванията на одобрени агенции по класификация или на съответните стандарти.

6. При естествено проветряване напречното сечение на въздуховодите съответства на необходимото подаване на въздух при база скорост на въздушния поток от 0,5 m/сечение. Той е не по-малко от 80 cm<sup>2</sup> за оловни акумулатори и не по-малко от 120 cm<sup>2</sup> за никел-кадмиеви акумулатори.

7. Когато се използва принудително проветряване, се осигурява вентилатор, за предпочитане от смукателен вид, чийто мотор е извън газовия или въздушния поток.

Вентилаторите се проектират така, че да изключват появата на искри поради допир между перка и обшивката на вентилатора и да не се допуска статично електричество.

8. Знаци “пушенето забранено”, “не пали огън” и “гаси пламъка”, съгласно фигура 2 от приложение I, с диаметър от най-малко 10 cm, се поставят на вратите или на капациите на отсеците, шкафовете или кутиите, в които се намират акумулатори.

## Член 9.12

### Електрически табла

1. Електрически табла

а) Уредите, ключовете, предпазителите и инструментите на таблата са добре подредени и достъпни за поддръжка и ремонт.

Терминалите под натоварвания до 50 V и тези под напрежение над 50 V са разделени и съответно означени.

б) На таблата се поставят маркиращи табелки за всички ключове и уреди, които идентифицират веригите.

Посочват се номиналният ампераж и веригите на предпазителите.

в) Когато уреди с работно напрежение над 50 V се монтират зад врати, елементите под напрежение на тези уреди се обезопасяват против случаен допир, когато вратите се отварят.

г) Материалите, от които са направени електрическите табла, са с достатъчна механична здравина и трайност, да са трудно запалими и да гаснат от само себе си; те не са хигроскопични.

д) Ако на електрическите табла се използват предпазители с висока мощност при изключване (ВМИ), за монтажа и отстраняването на тези предпазители има принадлежност и индивидуални средства за защита.

## 2. Прекъсвачи, устройства за защита

а) Веригите на генераторите и на потребителите на енергия са защитени срещу късо съединение и претоварване по всички не заземени проводници. За тази цел може да се използват прекъсвачи, задействащи се при късо съединение и претоварване или предпазители.

Веригите, захранващи електродвигатели на задвижващи звена (рулеви механизъм) и техните управляващи вериги се обезопасяват само срещу късо съединение. Когато във веригите има топлинни прекъсвачи, те се неутрализират или се настройват за не по-малко от двойния размер на номиналния ампераж.

б) На изходите от главното електрическо табло към потребителите на енергия, работещи при повече от 16 А, включват товар или прекъсвач.

в) Потребителите на енергия за задвижване на плавателното средство, рулевия механизъм, индикатора за положението на руля, системите за навигация или безопасност и потребителите на енергия с номинален ампераж над 16А се захранват от отделни вериги.

г) Веригите на потребителите на енергия, необходими за задвижване и маневриране на плавателния съд, се захранват направо от главното електрическо табло.

д) Оборудването за прекъсване на вериги се избира на база номинален ампераж, топлинна или динамична издръжливост и капацитет на прекъсване. Прекъсвачите едновременно изключват всички проводници под напрежение. Мястото на прекъсвачите е разпознаваемо.

е) Предпазители са закрити стопяеми и да са изработени от керамика или равностоен материал. Възможна е замяната им без никаква опасност от физически контакт за оператора.

## 3. Уреди за измерване и контрол

а) Веригите на генератора, акумулатора и за разпределение са оборудвани с уреди за измерване и контрол, когато това се изисква за безопасна експлоатация на инсталацията.

б) Мрежите с напрежение над 50 V, които не са заземени, се оборудват с детектор за заземяване, способен да подава както визуален, така и звуков алармен сигнал. В помощните инсталации, като веригите за управление, такова устройство може да не се монтира.

## 4. Местоположение на електрическите табла

а) Електрическите табла се поставят на достъпни и добре проветриви места и се обезопасяват срещу вода и механична повреда.

Тръбите и въздуховодите се организират така, че при течове таблата да не могат да бъдат повредени. Ако монтирането им близо до електрически табла не може да се избегне, наблизо няма подвижни тръбни сглобки.

б) Шкафовете и нишите в стените, където са монтирани незащитени прекъсвачи, са от труднозапалим материал или да бъдат защитени с метална или друга труднозапалима обшивка.

в) Когато напрежението е над 50 V, на мястото на оператора пред главното електрическо табло се поставят изолиращи скари или подложки.

### *Член 9.13*

#### **Аварийни прекъсвачи**

За мазутните горелки, помпите за гориво, горивните сепаратори и вентилаторите на машинното отделение се инсталират централно аварийни прекъсвачи извън местата, в които се намира оборудването.

### *Член 9.14*

#### **Арматура за инсталации**

1. Кабелните кутии се оразмеряват в зависимост от свързаните кабели и съответстват на използваните видове кабел.
2. Щепселни кутии за разпределителните вериги с различни напрежения или честоти е невъзможно да бъдат объркани.
3. Изключвателите изключват едновременно всички незаземени проводници във веригата. Все пак, за незаземени вериги се допускат еднополюсни прекъсвачи при веригите за осветление на жилищни помещения, с изключение на пералните, хигиенните, миялните и други помещения с мокри съоръжения.
4. Когато амперажът превишава 16 А, има възможност да се блокират щепселните кутии с изключвател по такъв начин, че щепсели да може да бъдат поставяни и изваждани само при изключено захранване.

### *Член 9.15*

#### **Кабели**

1. Кабелите са негорящи, водо- и маслоустойчиви.  
В жилищни помещения може да се използват друг вид кабели, при условие че са негорящи и ефективно защитени.

Стандартите за трудна запалимост на електрическите кабели са в съответствие с:

- а) Публикации на IEC 60332-1:1993, 60332-3:2000; или
- б) Равностойни нормативни разпоредби, признати от една от държавите-членки.
2. Проводниците от кабели, използвани за силови и осветителни вериги, имат напречно сечение не по-малко от 1,5 mm<sup>2</sup>.
3. Металната арматура, оплетката или обшивката на кабелите, при нормални работни условия, не се използва като проводник или за заземяване.
4. Металната оплетка или обшивка на кабелите в силови и осветителни инсталации се заземява поне в единия край.

5. Напречното сечение на проводниците отчита тяхната максимално допустима крайна температура (допустимо токово натоварване) и допустимия спад в напрежението. Спадът в напрежението между главното електрическо табло и най-малко благоприятната точка в инсталацията не е по-голям от 5% при осветителните и 7% в силовите или отоплителните вериги, сравнено с номиналното напрежение.
6. Кабелите са защитени срещу механични повреди.
7. Средствата за закрепване на кабелите осигуряват евентуалното напрежение на опън да остава в допустимите граници.
8. Когато кабелите преминават през прегради или палуби, механичната якост, водо- и огнеустойчивостта на въпросните прегради или палуби не се уврежда от пробивите.
9. Краищата и съединенията на всички проводници са направени така, че да се запазят първоначалните електрични, механични, труднозапалими и при необходимост, негорими свойства.
10. Кабелите, свързани със спускащи се рулеви рубки, са достатъчно гъвкави и имат изолация с достатъчна гъвкавост до температури от  $-20^{\circ}\text{C}$  и устойчивост на водна пара и други изпарения, ултравиолетови лъчи и озон.

#### *Член 9.16*

### **Осветителни инсталации**

1. Осветителните уреди се монтират така, че топлината, която отделят, да не може да запали намиращите се в близост запалими предмети и части.
2. Осветителните прибори на откритите палуби се монтират така, че да не затрудняват опознаването на навигационните светлини.
3. Когато два или повече осветителни прибора са монтирани в машинно или котелно помещение, те се захранват най-малко от две вериги. Това изискване се прилага и за помещения, в които са монтирани охладително или хидравлично оборудване или електромотори.

#### *Член 9.17*

### **Навигационни светлини**

1. Разпределителните табла за навигационните светлини се монтират в рулевата рубка. Те се захранват от отделен кабел от главното разпределително табло или от други две независими вериги.
2. Навигационните светлини се захранват, обезопасяват и включват поотделно от разпределителното табло за навигационните светлини.
3. Евентуална повреда в контролните устройства, които са предвидени в член 7.05, параграф 2, не влияе на функционирането на светлините, които те контролират.

4. Няколко светлини, образуващи функционална група и монтирани заедно в едно място, могат да бъдат захранвани, включвани и контролирани общо. Контролната инсталация е в състояние да установява повреда на всяка от тези светлини. Не се допуска, обаче, два светлинни източника да се използват едновременно като двойна светлина (две светлини, монтирани една над друга или в една кутия).

#### *Член 9.18*

### **(Оставен свободен)**

#### *Член 9.19*

### **Сигнални системи и системи за защита на механичното оборудване**

Сигналните системи и системите за безопасност за контрол и защита на механичното оборудване отговарят на следните изисквания:

#### **а) Сигнални системи**

Сигналните системи се проектират така, че евентуалната им повреда на сигналната система да не може да доведе до повреда контролируемото оборудване и устройства.

Бинарните предаващи устройства се проектират на принципа на устойчивост на тока или на принципа на контролираното натоварване.

Светлинните сигнали за тревога остават видими, докато повредата не бъде отстранена; сигнал за тревога, за който е потвърдено получаването, се отличава от сигнал за тревога, за който още няма потвърждение. Всеки сигнал за тревога включва също звуково предупреждение. Налична е възможността за изключване на звуковите сигнали за тревога. Изключването на един звуков сигнал за тревога не пречи друг сигнал да се задейства по друга причина.

Изключения могат да се допускат само при сигнални системи, които включват по-малко от пет точки на измерване

#### **б) Системи за безопасност**

Системите за безопасност се проектират така, че да спрат или забавят работата на съответното оборудване или да предупредят станцията с постоянно присъствие на оператор да направи това, преди да се е стигнало до критична ситуация.

Двойните предаващи устройства се проектират на принципа на токовото натоварване.

Ако системите за безопасност не са проектирани да се самоконтролират, налична е възможността за проверка на правилната им работа.

Системите за безопасност са независими от други системи.



## Член 9.20

### Електронно оборудване

#### 1. Общи положения

Условията за изпитване в параграф 2 по-долу се прилагат само за електронни устройства, необходими за рулевото управление и за силовите установки на плавателните средства, включително спомагателните им устройства.

#### 2. Условия за изпитване

а) Натоварванията, произтичащи от следните изпитвания, не причиняват повреда или неизправност на електронните устройства. Изпитванията съгласно съответните международни стандарти, като публикацията на IEC 60092-504:2001, освен изпитването на студоустойчивост, се извършват с включено устройство. Тези изпитвания включват проверка на правилното функциониране.

#### б) Отклонения в напрежението и честотата

		Отклонения	
		продължителни	краткотрайни
В обичаен режим	Честота	$\pm 5 \%$	$\pm 10 \%$ 5 s
	Напрежение	$\pm 10 \%$	$\pm 20 \%$ 1,5 s
При работа на акумулаторна батерия	Напрежение	+ 30 %/-25%	

#### в) Топлинно изпитване

Образецът се загрява до температура от 55°C в рамките на половин час. След като се стигне тази температура, тя се поддържа 16 часа. След това се провежда работно изпитване.

#### г) Изпитване на студоустойчивост

Образецът се изключва и охлажда до - 25°C и се държи при тази температура два часа. След това температурата се повишава до 0°C и се провежда работно изпитване.

#### д) Вибрационно изпитване

Вибрационното изпитване се извършва при резонансна честота на колебанията на прибора или неговите части по трите оси, в продължение на 90 min за всяка ос.. В случай че не се появи ясен резонанс, изпитването се извършва при 30 Hz. Вибрационното изпитване се извършва при синусоидални колебания в следните граници:

Общо:

$\omega = 2,0$  до 13,2 Hz;  $a = \pm 1$  mm

(амплитудата "a" = 1/4 от ширината на вибрацията)

$\omega = 13,2$  Hz до 100 Hz; ускорение  $\pm 0,7$  g.

Оборудването, предназначено за монтиране върху дизелови двигатели или рулево оборудване, се изпитва, както следва:

$\omega = 2,0$  до 25 Hz;  $a = \pm 1,6$  mm

(амплитудата “а” = ¼ от ширината на вибрацията)

ч = 25 Hz до 100 Hz; ускорение ± 4 g.

Датчиците, предназначени за монтиране в изходящите тръби на дизелови двигатели, могат да бъдат подложени на значително по-големи натоварвания. При изпитванията това се взема предвид.

е) Изпитването за електромагнитна съвместимост се извършва на базата на публикации на IEC 61000-4-2:1995, 61000-4-3:2002 и 61000-4-4:1995, при степен на изпитване номер 3.

ж) Доказателства, че електронното оборудване е адекватно за тези условия по отношение на изпитването, се предоставят от неговия производител. Сертификат от одобрена агенция по класификация също се смята за доказателство.

### *Член 9.21*

## **Електромагнитна съвместимост**

Функционирането на електрическите и електронните системи се влияе от електромагнитния фон. Общите мерки, които са с еднаква важност, обхващат:

- а) прекъсване на връзката между източника на смущение и съответните устройства;
- б) намаляване на причините за смущения при източника им;
- в) намаляване чувствителността на съответните устройства към смущения.

## **ГЛАВА 10**

### **ОБОРУДВАНЕ**

#### *Член 10.01*

### **Котвено оборудване**

1. Плавателните съдове, предназначени за превоз на товари, с изключение на лихтерите с дължина L, по-малка от 40 m, се оборудват с носови котви, чиято обща маса P се изчислява по следната формула:

$$P = k \cdot V \cdot T \text{ (kg)}$$

където

k - коефициент, който отчита връзката между дължината L и широчината V и типа на плавателния съд:

$$k = c \sqrt{\frac{L}{8 \cdot V}}$$

като за лихтери, обаче, се приема  $k = c$   
 $c$ - е емпиричен коефициент, даден в следната таблица:

Товароподемност в тонове	Коефициент "с"
До 400 включително	45
От 400 до 650 включително	55
От 650 до 1,000 включително	65
Над 1,000	70

При плавателни съдове, чиято товароподемност не превишава 400 t, които предвид конструкцията и предназначението си се използват само по предварително определени кратки маршрути, контролният орган може да приеме за носовите котви да се изискват само  $2/3$  от общата маса  $P$ .

- Пътническите плавателни съдове и плавателните съдове, които не са предназначени за превоз на товари, с изключение на тласкачите, се оборудват с носови котви, чиято обща маса  $P$  се получава по следната формула:

$$P = k \cdot V \cdot T \text{ (kg)}$$

където

" $k$ " е коефициентът, отговарящ на параграф 1, с уговорката че за определяне на стойността на емпиричния коефициент " $c$ " вместо пълната товароподемност в тонове, се взема водоизместимостта в  $m^3$ , записана в свидетелството на Общността.

- Плавателните съдове, упоменати в параграф 1, чиято максимална дължина не превишава 86 m, се оборудват с кърмови котви, чиято обща маса е равна на 25% от масата  $P$ .

Плавателните съдове, чиято дължина е по-голяма от 86 m, се оборудват с кърмови котви, чиято обща маса е равна на 50 % от масата  $P$ , изчислена съгласно параграф 1 или 2.

Кърмови котви не се изискват за:

- Плавателни съдове, при които масата на котвата на кърмата е по-малка от 150 kg; при плавателните съдове, упоменати в параграф 1, последно изречение, под внимание се взема масата на носовите котви.

б) Лихтерите.

- Плавателните съдове, предназначени за задвижване на твърди състави, чиято дължина не превишава 86 m, се оборудват с кърмови котви с обща маса 25%  $P$ ., изчислена съгласно параграф 1 по отношение съчлененията (смятани за навигационна единица), одобрена и записана в свидетелството на Общността.

Плавателните съдове, предназначени за задвижване на твърди състави, чиято дължина не превишава 86 m, надолу по течението, се оборудват с кърмови котви, чиято обща маса е равна на 50 % от максималната маса  $P$ , изчислена съгласно параграф 1 по отношение съчлененията (смятани за навигационна единица), одобрена и записана в свидетелството на Общността.

- Масите на котвите, установени съгласно параграфи 1 до 4, могат да бъдат намалявани за някои специални котви.

6. Общата маса  $P$ , определена за носовите котви, може да се разпределя между една или две котви. Тя може да се намали с до 15%, ако плавателният съд е оборудван само с една носова котва и котвеният клюз е разположен в диаметралната равнина.

Общата маса, изисквана за кърмовите котви за тласкачи и плавателни съдове, чиято максимална дължина превишава 86 m, може да бъде разпределена между една или две котви.

Масата на най-леката котва не може да бъде по-малка от 45 % от общата им маса.

7. Не се допуска използване на чугунени котви.
8. Върху котвите се посочва тяхната маса с цифри, които изпъкват релефно и са трайни.
9. Котвите с маса над 50 kg се оборудват с лебедки.
10. Носовите котвени вериги имат дължини, не по-малки от:
- а) 40 m за плавателни съдове с дължина, непревишаваща 30 m;
  - б) с 10 m по-дълга от плавателния съд, ако той е дълъг от 30 до 50 m;
  - в) 60 m, когато плавателните съдове са с дължина над 50 m;
- Веригите на кърмовите котви са с минимална дължина от 40 m. Обаче, когато плавателните съдове спират с носа по течението, те са оборудвани с вериги на кърмовите котви с минимална дължина от 60 m.

11. Минималното разкъсващо усилие на опън  $R$  на котвените вериги се изчислява по следните формули:

- а) За котви с маса, по-малка от 500 kg:

$$R = 0,35 \cdot P' \text{ (kN)};$$

- б) За котви с маса над 500 kg, но непревишаваща 2000 kg:

$$R = \left( 0,35 - \frac{P' - 500}{15000} \right) P' \text{ [kN]} ;$$

- в) за котви с маса по-голяма от 2000 kg:

$$R = 0,25 \cdot P' \text{ (kN)}.$$

където  $P'$  е теоретичната маса на всяка котва, изчислена съгласно параграфи 1 до 4 и 6.

Разкъсващото усилие на котвените вериги се посочва съгласно стандартите, в сила в държава-членка.

Когато котвата е с по-голяма маса, отколкото изискващата се съгласно параграфи 1 до 6, разкъсващото усилие на котвената верига се определя като функция от действителната маса на котвата.

12. В случай че на борда има по-тежки котви със съответно по-здрави котвени вериги, само минималните стойности на масата и разкъсващото усилие, които се изискват съгласно параграфи 1 до 6 и 11, се записват в свидетелството на Общността.

13. Свързващите звена (вертлюзите) между котва и котвена верига издържат на разкъсващо усилие с 20% по-високо от якостта на опън на съответната верига.

14. Използването на въжета вместо котвени вериги е допустимо. Въжетата имат същото разкъсващо усилие, както изискваното за веригите, но са с 20% по-дълги.

### Член 10.02

### Друго оборудване

1. Съгласно приложимите наредби на навигационните служби, в сила в държавите-членки, на борда да има не по-малко от следното оборудване:

- а) радиотелефонна система;
- б) прибори и устройства за подаване на визуални и звукови сигнали, както и дневна и нощна маркировка на плавателния съд;
- в) аварийни светлини със самостоятелно захранване, дублиращи швартовите светлини;
- г) маркиран огнеустойчив съд с капак за нефтозамърсени парцали и пакли;
- д) маркиран огнеустойчив съд с капак за опасни или замърсяващи твърди отпадъци и такъв за опасни или замърсяващи течни отпадъци, съгласно съответните приложими наредби на навигационните служби;
- е) маркиран огнеустойчив съд с капак за нефтосъдържащи води.

2. В допълнение, оборудването включва, като минимум:

а) Корабни въжета:

Плавателните съдове се оборудват с три швартови стоманени въжета. Минималните им дължини са най-малко следните:

- Първо въже:  $L + 20$  m, но не повече от 100 m;
- Второ въже:  $2/3$  от първото въже;
- Трето въже:  $1/3$  от първото въже.

Най-късото въже не е задължително на борда на плавателни съдове, чиято  $L$  е по-малка от 20 m.

Въжетата имат якост на опън  $R_s$ , изчислена по следните формули:

За  $L \cdot B \cdot T$  до 1000 m<sup>3</sup>:

$$R_s = 60 + \frac{L \cdot B \cdot T}{10} \text{ (kN)}$$

За  $L \cdot B \cdot T$  превишаващо 1000 m<sup>3</sup>:

$$R_s = 150 + \frac{L \cdot B \cdot T}{100} \text{ [kN]}$$

За въжетата, които са задължителни, на борда се съхранява свидетелство съгласно европейски стандарт EN 10204:1991, т. № 3.1.

Тези въжета могат да бъдат заместени с въжета със същата дължина и якост на опън. Минималната якост на опън на такива въжета се посочва в свидетелство.

б) Буксирни въжета:

Влекачите се оборудват с определен брой въжета, които съответстват на работата им.

Основното въже, обаче, е с дължина най-малко 100 m и издържа на разкъсващо усилие, в kN, не по-малко от 1/3 от общата мощност на главните двигатели в kW.

Самоходните плавателни съдове и тласкачите, които са способни и да теглят, се оборудват с буксирно въже с дължина не по-малка от 100 m и издържа на разкъсващо усилие, в kN не по-малко от 1/4 от общата мощност на главните двигатели в kW.

в) Леко въже за акостиране;

г) Трап с ширина най-малко 0,4 m и дължина 4 m, чиито странични краища са обозначени с ярко оцветена ивица; този трап е оборудван с перила. За малки плавателни съдове контролният орган може да одобрява по-къси трапове.

д) Канджа за гафела;

е) Подходящ комплект за първа помощ, със съдържание, което съответства на стандарта на държава-членка. Комплектът за първа помощ се държи в кабината или в рулевата рубка и се съхранява така, че да бъде лесно и безопасно достъпен при необходимост. Ако комплектите за първа помощ се съхраняват под капак, същият се маркира със символа за комплект за първа помощ съгласно фигура 8 от приложение I, с дължина на страната не по-малко от 10 cm.

ж) Бинокъл, 7 x 50 или с по-голям диаметър на лещите;

з) Закачено съобщение, даващо инструкции за спасяване и оказване на първа помощ на давещ се;

и) Прожектор, който може да се управлява от рулевата рубка.

3. Плавателни съдове с палуба над 1,50 m над леката ватерлиния имат трап или стълба от палубата до кабината.

### *Член 10.03*

#### **Преносими пожарогасители**

1. Най-малко един преносим пожарогасител, съответстващ на европейски стандарт EN 3:1996, е в наличност на всяко от следните места:

а) В рулевата рубка;

б) В жилищните помещения, близо до всеки вход откъм палубата;

в) Близо до всеки вход към обслужващите пространства, до които няма достъп от жилищните помещения и в които се помещава отоплителни, кухненски или хладилни устройства на твърдо или течено гориво, или втечен газ;

г) При всеки вход към машинните и котелните отделения;

д) На подходящи места под нивото на палубата в машинните и котелните отделения, така че никое място в пространството да не бъде повече от 10 m пешеходно разстояние от пожарогасител.

2. Като преносими пожарогасители, изисквани съгласно параграф 1, могат да се използват само прахови пожарогасители с вместимост от най-малко 6 kg или други преносими пожарогасители със същата вместимост. Те са подходящи за пожари от клас А, Б и В и за пожари в електрически инсталации с напрежение до 1000 V.
3. Освен праховите, могат да се използват и пожарогасители с вода или пяна, които са подходящи най-малкото за класа пожар, който би възникнал най-вероятно в помещението, за което са предвидени.
4. Преносимите пожарогасители с CO<sub>2</sub> като пожарогасителен реагент могат да се използват само за гасене на пожар в камбуз и електрическа инсталация. Вместимостта на тези пожарогасители не може да превишава 1 kg на 15 m от помещението, в които са поставени за ползване.
5. Преносимите пожарогасители се проверяват най-малкото веднъж на две години. За проверката се издава свидетелство, подписано от проверяващия и съдържащо датата на проверката.
6. Ако преносимите пожарогасители са монтирани по начин, че да не се виждат панелът, който ги закрива, се маркира със символа за пожарогасител съгласно фигура 3 от приложение I, с дължина на страната не по-малко от 10 cm.

#### *Член 10.03а*

#### **Постоянно монтирани противопожарни системи в жилищните помещения, рулевите рубки и пространствата за пътници**

1. Противопожарната защита с постоянно монтирани противопожарни системи в жилищните помещения, рулевите рубки и пространствата за пътници се осигурява само с подходящи автоматизирани водни струйници.
2. Монтажът или промяната на системите се извършва само от специализирани фирми.
3. Системите се изработват от стомана или равностойни незапалими материали.
4. Системите са в състояние да разпръскват вода с дебит най-малко от 5 l/m<sup>2</sup> в минута на площта на най-голямото помещение, което е под защита.
5. Системите, разпръскващи по-малки количества вода, се одобряват като тип съгласно Резолюция на ИМО А 800(19) или друг стандарт, признат съгласно процедурата от член 19, параграф 2 от настоящата директива. Одобряването на типа се извършва от одобрена агенция по класификация или акредитирана институция за изпитвания. Акредитираната институция за изпитвания спазва европейски стандарт за общите изисквания към компетентността на лабораториите за изпитвания и калибриране (EN ISO/IEC 17025:2000).
6. Системите се проверяват от експерт:
  - а) Преди пускането им в работен режим;
  - б) Преди връщането им в работен режим след като са били задействани;
  - в) След всяко изменение или ремонт;
  - г) Редовно поне веднъж на две години.

7. При осъществяване на проверката съгласно параграф 6 експертът се проверява провери дали системите отговарят на изискванията на настоящия параграф.

Проверката включва като минимум:

- а) Външен оглед на цялата система;
  - б) Функционални изпитвания на системите за защита и струйниците;
  - в) Функционални изпитвания на резервоарите под налягане и помпената система.
8. Издава се свидетелство от проверката, подписано от инспектора и посочващо датата ѝ.
9. Броят инсталирани системи се записва в свидетелството на Общността.
10. Постоянно монтирани противопожарни системи за защита на предмети в жилищните помещения, рулевите рубки и пространствата за пътниците само на базата на препоръка от комитета.

### *Член 10.03б*

#### **Постоянно монтирани противопожарни системи в машинните, котелните и помпените отделения**

1. Пожарогасителни реагенти

В постоянно монтираните противопожарни системи в машинните, котелните или помпените отделения могат да се използват следните пожарогасителни реагенти:

- а) CO<sub>2</sub> (въглероден двуокис);
- б) HFC 227 ea (хептафлуоропропан);
- в) IG-541 (52 % азот, 40 % аргон, 8% (въглероден двуокис).

Други пожарогасителни реагенти се допускат само съгласно процедурата от член 19, параграф 2 от настоящата директива.

2. Вентилация, подаване на въздух

а) Въздух за процеса на горене в задвижващите двигатели не се извежда от помещения, защитени с постоянно монтирани противопожарни системи. Това не важи когато са налице две отделни независими и херметично отделени машинни отделения или ако отстрани на машинното отделение има отделно машинно отделение за спомагателно витло на носа, което да осигурява способност на плавателния съд да се движи на собствен ход в случай на пожар в машинното отделение.

б) Принудителната вентилация в защитеното помещение, се изключва автоматично, ако противопожарната система се задейства.

в) В наличност са устройства, с които всички отвори, през които може да се осъществи проникване на въздух или изпускане на газ от защитеното помещение, да могат бързо да се затворят. Може ясно да се установява дали те са отворени или затворени.

г) Въздухът, който излиза от предпазните вентили на цилиндрите за сгъстен въздух, монтирани в машинните отделения, се извежда на открито.

д) Свърхналягането или разреждането, възникващи от притока на пожарогасителни реагенти, не разрушават елементите на околните прегради в защитеното



помещение. Съществува възможност налягането да се изравни, без да се създава опасност.

е) Защитените помещения разполагат със средства за извличане на пожарогасителните реагенти и газовете от пожара. Тези средства е възможно да бъдат управлявани от места извън защитените помещения и които не биха станали недостъпни вследствие пожар вътре в тези пространства. Ако са налице неподвижно монтирани екстрактори, е невъзможно те да бъдат задействани, докато се гаси пожар.

### 3. Пожароизвестителна система.

Защитеното помещение се наблюдава с подходяща пожароизвестителна система. Алармата се вижда в рулевата рубка, корабните кабинни и защитеното помещение.

### 4. Тръбопроводна система

а) Пожарогасителният реагент се пренася до защитеното помещение и разпръсква в него чрез фиксирана тръбопроводна система. Вътре в защитеното помещение тръбите и съответните им фитинги се изработват от стомана. Тръбите, свързващи цистерните и удължителните елементи се изключват, при условие използваните материали да имат равностойни свойства в случай на пожар. Тръбите са защитени от корозия и отвън, и отвътре.

б) Изпускателните дюзи се оразмеряват и оборудват по такъв начин, че пожарогасителният реагент да се разпределя равномерно.

### 5. Задействащо устройство

а) Пожарогасителни системи с автоматично задействане не се допускат.

б) Съществува възможност пожарогасителната система да се задейства от подходящо място вън от защитеното помещение.

в) Задействащите устройства се инсталират по такъв начин, че да могат да бъдат използвани дори и в случай на пожар или на повреда от пожар или експлозия в защитеното помещение, необходимото количество пожарогасителен реагент да може все още да бъде доставено.

Немеханичните задействащи устройства се захранват от два различни и независими един от друг източника на енергия. Тези източници на енергия се намират вън от защитеното помещение. Линиите за управление в защитеното помещение се проектират така, че да останат функционални в течение поне на 30 минути в случай на пожар. Това изискване се смята за изпълнено по отношение електрическото окабеляване, ако е в съответствие със стандарт IEC 60331-21:1999.

Ако задействащите устройства се монтират по такъв начин, че да не се виждат панелът, който ги закрива, маркирането се извършва със символа "Пожарогасителна инсталация", съгласно фигура 6 от допълнение I, с дължина на страната от поне 10 cm и следния текст с червени букви на бял фон:

"Пожарогасителна инсталация".

'Feuerlöscheinrichtung

Installation d'extinction

Brandblusinstallatie

Fire-fighting installation'.

г) Ако пожарогасителната система е предназначена да предпазва няколко помещения, задействащите устройства за всяко помещение трябва да бъдат отделни и ясно указани;

д) До всяко задействащо устройство се ясно и неизличително се изписват, на един от езиците на държавите-членки, инструкции за действие. Те съдържат, в частност, инструкции относно:

аа) задействането на пожарогасителната система;

бб) необходимостта от проверка, за да се осигури че всички хора са излезли от защитеното помещение;

вв) мерките, които предприема екипажът след задействането на пожарогасителната система;

гг) мерките, които предприема екипажът в случай на повреда на пожарогасителната система.

е) Инструкциите за действие посочват, че преди задействането на пожарогасителната система двигателите с вътрешно горене, теглещи въздух от защитеното помещение, се изключват.

б. Система за предупреждение

а) Постоянно монтираните противопожарни системи са оборудвани със звукови и оптични системи за предупреждение.

б) Системата за предупреждение се задейства автоматично веднага след задействането на пожарогасителната система. Звуковият сигнал звучи в рамките на съответен период преди изпускането на пожарогасителния реагент, без да бъде възможно той да се изключи.

в) Предупредителните сигнали са ясно видими в защитените помещения и отвън по достъпните към тях и да се чуват ясно, дори и при експлоатационни условия с най-висок присъщ шум. Те се отличават рязко от всички други звукови и оптични сигнали в защитеното помещение.

г) Звуковите предупредителни сигнали се чуват ясно и в прилежащите помещения, дори и когато свързващите врати са затворени и при експлоатационни условия с най-висок присъщ шум.

д) В случай че предупредителната система не е самоконтролираща се по отношение късите съединения, прекъсването на кабели и спадовете в напрежението, е възможно да се провери дали тя работи правилно.

е) При всеки вход в помещение, в което може да се подаде пожарогасителен реагент, се поставя ясно видимо съобщение, със следния текст с червени букви на бял фон:

'Vorsicht, Feuerlöscheinrichtung!

Bei Ertönen des Warnsignals (Beschreibung des Signals) den Raum sofort verlassen!

Attention, installation d'extinction d'incendie!

Quitter immédiatement ce local au signal (description du signal)

Let op, brandblusinstallatie!

Bij het in werking treden van het alarmsignaal (omschrijving van het signaal) deze ruimte onmiddellijk verlaten!

Warning, fire-fighting installation!

Leave the room as soon as the warning signal sounds (description of signal)'.  
”Внимание, пожарогасителна инсталация! Напуснете помещението, след като прозвучи предупредителният сигнал (описание на сигнала)”.

#### 7. Цистерни под налягане, арматура и тръби под налягане

- а) Цистерните под налягане, арматурата и тръбите под налягане съответстват на действащите разпоредби в държава-членка.
- б) Цистерните под налягане се инсталират съгласно указанията на производителя.
- в) Не се допуска цистерни под налягане, арматура и тръби под налягане да се монтират в жилищните помещения.
- г) Температурата в шкафите и пространствата за монтаж, в които има цистерни под налягане, да не превишава 50°C.

д) Шкафовете или пространствата за монтаж на палубата се укрепват неподвижно на място и се оборудват с отдушници, които се поддръжат по такъв начин, че в случай на изпускане от цистерна под налягане, газ да не може да проникне във вътрешността на плавателния съд. Преки връзки с други помещения не се допускат.

#### 8. Количество на пожарогасителния реагент

Ако количеството на пожарогасителния реагент е предвидено за използване в повече от едно помещение, общото налично количество пожарогасителен реагент не е необходимо да е по-голямо от количеството, необходимо за най-голямото защитено помещение.

#### 9. Монтаж, проверка и документиране

а) Монтажът или промяната на системата се осъществява само от фирма, специализирана в пожарогасителни системи. Изискванията, определени от производителя на пожарогасителния реагент и на системата (техническите данни за продукта, данните, свързани с безопасността), се спазват.

б) Системата се проверява от експерт:

аа) Преди пускането ѝ в работен режим;

бб) Преди връщането ѝ в работен режим след като е била задействана;

вв) След всяко изменение или ремонт;

гг) Редовно поне веднъж на две години.

в) При проверката експертът проверява дали системата отговаря на изискванията на настоящата глава.

г) Проверката включва като минимум:

аа) Външен оглед на цялата инсталация;

- бб) Проверка на непроницаемостта на тръбите;
  - вв) Функционални изпитвания на системите за контрол и задействане;
  - гг) Проверка на налягането и съдържанието на резервоарите;
  - дд) Проверка на херметичността и механизмите за заключване на защитеното помещение;
  - ее) Проверка на пожароизвестителната система;
  - жж) Проверка на системата за предупреждение.
- д) Издава се удостоверение от проверката, подписано от инспектора и посочващо датата ѝ.
- е) Броят неподвижно монтирани пожарогасителни системи се записва в свидетелството на Общността.

#### 10. Пожарогасителни системи с използване на CO<sub>2</sub>

Пожарогасителните системи с използване на CO<sub>2</sub> като пожарогасителен реагент съответстват на долуизброените разпоредби, в допълнение към изискванията от параграфи 1 до 9.

- а) Контейнерите за CO<sub>2</sub> се разполагат извън защитеното помещение в място или шкаф, херметично отделени от останалите помещения. Вратите на тези части на инсталацията се отварят навън, да могат да се заключват и върху тях се поставя символът “Предупреждение за обща опасност”, в съответствие с фигура 4 от приложение I, с височина поне 5 см, заедно с маркировката “CO<sub>2</sub>” със същите цвят и височина;
- б) Местата на монтаж под палубата за контейнерите за CO<sub>2</sub> са достъпни само от открита повърхност. Тези пространства имат собствени достатъчни системи за изкуствена вентилация с отвеждащи въздуховоди, изцяло отделени от другите системи на борда;
- в) Контейнерите за CO<sub>2</sub> не се пълнят повече от 0,75 kg/l. Относителният обем на газа CO<sub>2</sub>, когато не е под налягане, се приема за 0,75 m<sup>3</sup>/kg;
- г) Обемът CO<sub>2</sub> за защитеното помещение е поне 40% от брутния му обем. Има възможност този обем да се подаде за 120 s и да се провери дали подаването е приключило;
- д) Отварянето на вентилите на контейнера и използването на вентила за подаване са отделни дейности по управление;
- е) Подходящият период, упоменат в параграф 6, буква б) са не по-малко от 20 секунди. Съществува надеждно устройство за осигуряване това задържане преди да се подаде газът CO<sub>2</sub>.

#### 11. Пожарогасителни системи с използване на HFC-227 ea.

Пожарогасителните системи с използване на HFC-227 ea като пожарогасителен реагент са в съответствие с долупосочените разпоредби, в допълнение към изискванията от параграфи 1 до 9.

- а) В случай, че са защитени няколко помещения, всяко с различен брутен обем, всяко помещение се оборудва с отделна пожарогасителна система;
- б) Всеки контейнер с HFC-227 ea, който се монтира в защитеното помещение, е оборудван с предпазен вентил. Същият безопасно изпуска съдържанието на контейнера в защитеното помещение, ако контейнерът бъде изложен на последствията от пожар, а пожарогасителната система не е била задействана;

- в) Всеки контейнер е оборудван с устройство за проверка налягането на газа;
- г) Контейнерите се пълнят повече от 1,15 kg/l. Относителният обем на газа HFC-227 ea, когато не е под налягане, се приема за 0,1374 m<sup>3</sup>/kg;
- д) Обемът HFC-227 ea за защитеното помещение е не по-малко от 8% от брутния му обем. Този обем се постига за 10 секунди;
- е) Контейнерите за HFC-227 ea се оборудват с датчик за налягане, който да задейства оптичен и звуков сигнал в рулевата рубка в случай на несанкционирана загуба на пропелент . Ако няма рулева рубка, този сигнал се подава отвън на защитеното помещение;
- ж) В случай на запълване, концентрацията в защитеното помещение не превишава 10,5%.
- з) Пожарогасителната система не съдържа части, изработени от алуминий.

## 12. Пожарогасителни системи с използване на IG-541

Пожарогасителните системи с използване на IG-541 като пожарогасителен реагент съответстват на долуизброените разпоредби, в допълнение към изискванията от параграфи 1 до 9.

- а) В случай, че трябва да бъдат защитени няколко помещения, всяко с различен брутен обем, всяко помещение се оборудва с отделна пожарогасителна система;
- б) Всеки контейнер с IG-541, който се монтира в защитеното помещение, е оборудван с предпазен вентил. Същият изпуска безопасно съдържанието на контейнера в защитеното помещение, ако контейнерът бъде изложен на последствията от пожар, а пожарогасителната система не е била задействана;
- в) Всеки контейнер е оборудван с устройство за проверка на съдържанието;
- г) Налягането при запълване на контейнера не превишава 200 bar при +15°C;
- д) Обемът IG-541 за защитеното помещение е не по-малко от 44 % и не повече от 50% от брутния му обем. Този обем се постига за 120 секунди;

## 13. Противопожарни системи за защита на предмети

Неподвижно монтирани противопожарни системи за защита на предмети в машинните, котелните и помпените отделения се допускат само на базата на препоръка от Комитета.

### *Член 10.04*

## **Корабни лодки**

1. Съгласно европейски стандарт EN 1914:1997, изброените плавателни средства носят на борда си корабни лодки:
  - а) Самоходни плавателни съдове и баржи със собствено тегло над 150 t;
  - б) Гласкачи и влекачи с водоизместимост над 150 m<sup>3</sup>;
  - в) Плаващи съоръжения;
  - г) Пътнически плавателни съдове.
2. Съществува възможност един човек безопасно да спусне на вода лодките на тези кораби в рамките на пет минути от първото необходимо ръчно действие. Когато се използва силово спускателно устройство, то е от такъв вид, че

безопасното и бързо спускане да не бъде затруднено, ако има повреда в захранването.

3. Надуваемите корабни лодки се проверяват съгласно указанията на производителя.

#### *Член 10.05*

### **Спасителни кръгове и спасителни жилетки**

1. На борда на плавателните съдове има най-малко три спасителни кръга, отговарящи на европейски стандарт EN 14144:2002. Те са в състояние на готовност за употреба и са закрепени на палубата на съответните места, но без да са фиксирани към техните поставки. Поне един спасителен кръг се разполага в непосредствена близост до рулевата рубка, оборудван с автоматично включващ се фенер, захранван с батерии, който не може да се изгасне във вода.
2. Индивидуално означени и автоматично надуваеми спасителни жилетки, отговарящи на европейски стандарти EN 395:1998 или EN 396:1998, са достъпни за всяко лице, което редовно се намира на борда на плавателно средство.

Ненадуваеми спасителни жилетки, които отговарят на посочените стандарти, са допустими също и за деца.

3. Спасителните жилетки се проверяват съгласно указанията на производителя.

## **ГЛАВА 11**

### **БЕЗОПАСНОСТ НА РАБОТНИТЕ МЕСТА**

#### *Член 11.01*

#### **Общи положения**

1. Плавателните съдове се проектират, разпределят и оборудват по такъв начин, че да се позволи на лицата да работят и да се придвижват в тях безопасно.
2. Постоянно монтираните съоръжения, които са необходими за работа на борда, се разпределят, подреждат и обезопасяват по такъв начин, че да се позволи безопасна и лесна експлоатация, ползване и поддръжка. При необходимост, преносимите или силно нагряващи се компоненти се снабдяват с предпазни устройства.

#### *Член 11.02*

#### **Защита от падане**

1. Палубите и страничните палуби са равни и в нито едно място не създават опасност от препъване; не е възможно образуването на локви.
2. Палубите, палубните проходи, настилите, плитовете на машинните отделения, сходните и траповете и горните части на кнехтовете се проектират против подхлъзване.
3. Горните части на кнехтовете на палубните проходи и всякакви препятствия в проходите, като например краищата на стъпалата, са маркирани с цвят, контрастен на околната палуба.
4. Външните краища на палубите, както и работните места, на които лицата биха могли да паднат от повече от 1 m, се оборудват с леери или комингс, високи поне 0,70 m или с предпазни заграждения съгласно европейски стандарт EN 711:1995, състоящи се от ръчен леер, леер със стойка и кландер за опора на краката. Палубните проходи се оборудват с кландер за опора на краката и непрекъснат леер, закрепен към комингса. За комингса не се изискват ръкохватки на стената, ако палубните проходи са оборудвани с постоянни бордови защитни ограждения.
5. За работните места, на които съществува опасност лицата да паднат от повече от 1 m, контролният орган може да изиска подходящи приспособления и оборудване за осигуряване безопасност на работата.

#### *Член 11.03*

### **Габарити на работните места**

Работните места са достатъчно големи, за да се осигури на всяко работещо там лице достатъчно свободно движение.

#### *Член 11.04*

### **Палубни проходи**

1. Чистата ширина на палубния проход е най-малко 0,6 m. Тази цифра може да се намали до 0,5 m в някои райони, които са необходими за експлоатацията на плавателния съд, като например при крановете за миене на палубата. Тя може да се намали до 0,4 m при вързалата и кнехтовете.
2. На височина от 0,9 m над палубния проход, чистата ширина на палубния проход може да се намали до 0,54 m, при условие че чистата ширина на по-голяма височина, между външния край на корпуса и вътрешния край на трюма, е не по-малка от 0,65 m. В този случай, чистата ширина на страничния проход може да бъде намалена до 0,5 m, при условие че външния край на прохода е оборудван със защитно ограждение в съответствие с европейски стандарт EN 711:1995 за предпазване от падане. При плавателни съдове с дължина 55 m или по-малка, при които жилищни помещения има само в кърмата, не е необходимо да има защитно ограждение.

3. Изискванията на параграфи 1 и 2 се прилагат при височина от 2,00 m над палубата.

#### *Член 11.05*

### **Достъп до работните места**

1. Местата за проходите и коридорите за придвижване на лица и предмети са с достатъчни размери и се устройват така, че:
  - а) Пред входовете да има достатъчно място, за да не задържа придвижването;
  - б) Чистата широчина на прохода да е в съответствие с предназначението на работното място и да не по-малка от 0,6 m, с изключение на плавателни съдове с широчина по-малка от 8 m, при които широчината на прохода може да се намали до 0,5 m;
  - в) Общата височина, включително защитната преграда около входовете на палубата, е не по-малка от 1,90 m.
2. Вратите са разположени така, че да е възможно да се отворят и затварят от всяка страна. Те са осигурени против случайно отваряне или затваряне.
3. Когато има разлика в нивата от повече от 0,5 m, в проходите, изходите и коридорите се поставят подходящи спъпенки, трапове и прагове.
4. Когато има разлика в нивата от повече от 1 m, работните места, в които постоянно работят хора, се оборудват със стълби. Това изискване не се отнася за аварийните изходи.
5. В плавателните съдове с трюмове има поне едно постоянно средство за достъп във всеки край на всеки трюм.

Чрез дерогация от първото изречение, неподвижно монтираното средство за достъп може да не се изисква, ако се осигурят поне две преносими стълби, които излизат поне с 3 стъпала над люка в комингса при ъгъл на наклон от 60°.

#### *Член 11.06*

### **Изходи и аварийни изходи**

1. Броят, разположението и размерите на изходите, включително аварийните изходи съответстват на предназначението и размерите на съответното помещение. В случай че един от изходите е аварийен, той ясно се обозначава като такъв.
2. Аварийните изходи, прозорците или капаците на светлиците, използвани като аварийни изходи са с чиста площ на отвора най-малко 0,36 m<sup>2</sup> и най-малък размер от 0,5 m.



#### *Член 11.07*

### **Стълбища, подвижни стълби и подобни съоръжения**

1. Стълбищата и подвижните стълби са надеждно закрепени. Стълбищата са широки не по-малко от 0,50 m и чистото разстояние между перилата да е не по-малко от 0,60 m; дълбочината на стъпалото е не по-малко от 0,15 m; стъпенките и стъпалата са осигурени против странично подхлъзване, а за стълбища с повече от три стъпала се оборудват със защитни ограждения.
2. Другите видове стълби и отделно монтираните стъпала имат чиста широчина не по-малко от 0,30 m, а разстоянието между стъпала и конструкции е не по-малко от 0,15 m.
3. Другите видове стълби и отделно монтираните стъпала са ясно видими отгоре и оборудвани с ръкохватки за безопасност над отворите за изходите.
4. Подвижните стълби са с широчина не по-малко от 0,4 m и не по-малко от 0,5 m в основата си; възможно е да се осигури това, че те няма да паднат или да се подхлъзнат; стъпалата са надеждно прикрепени към подпорите.

#### *Член 11.08*

### **Вътрешни помещения**

1. Размерите, разположението и оформлението на вътрешните работни помещения съответстват на работата, която се извършва, и отговарят на изискванията за опазване здравето и безопасността. Те се оборудват с достатъчно незаслепяващо осветление и вентилационни устройства. При необходимост, те се оборудват с отоплителни уреди, способни да поддържат достатъчна температура.
2. Подовете на вътрешните работни пространства са здраво изработени и издръжливи, проектирани така, че да не причиняват препъване или подхлъзване. Откритите отвори в палубите или подовете се обезопасяват против падане, а прозорците и капациите на светлиците са разположени и направени така, че с тях да се борави и да се почистват безопасно.

#### *Член 11.09*

### **Защита против шум и вибрации**

1. Работните помещения са така разположени, оборудвани и конструирани, че членовете на екипажа да не са изложени на вредни вибрации.
2. Освен това, работните помещения са така конструирани и обезшумени, че здравето и безопасността на членовете на екипажа да не бъдат увреждани от шум.
3. За членовете на екипажа, които е вероятно да бъдат ежедневно изложени на шум, чието ниво надвишава 85 dB(A), се осигуряват индивидуални средства за

защита от шум. В работните помещения, където равнището на шум превишава 90 dB(A), се обозначава, че носенето на средства за защита от шум е задължително, посредством символа “Носете средство за защита от шум” с диаметър не по-малко от 10 cm, в съответствие с фигура 7 от приложение I.

### *Член 11.10*

#### **Капаци на люковете**

1. Капаците на люковете са лесни за достъп и боравене. Съставните части на капаците, тежащи над 40 kg, се проектират така, че да се плъзгат или се оборудват с механични устройства за отваряне. Капаците на люковете, движени от подемници, са оборудвани с адекватни и леснодостъпни устройства за закрепване. Капаците на люковете, които не са взаимно заменяеми и горните прагове се маркират ясно, за да се означат люковете, към които те принадлежат и правилното им разполагане върху тези люкове.
2. Капаците на люковете са обезопасени против накланяне от вятър или чрез оборудването за товарене. Плъзгащите се капаци са снабдени със стопори, не позволяващи случайно хоризонтално изместване от повече от 0,40 m; те могат за се фиксират в крайното си положение. За застопоряване на подредени един върху друг капаци на люкове се осигуряват съответни устройства.
3. Подаването на енергия за механично задвижваните капаци на люкове се прекъсва автоматично, когато контролният ключ се освободи.
4. Капаците на люковете издържат натоварванията, на които е вероятно да бъдат подложени. Капаците на люковете, проектирани да се ходи по тях, те могат да издържат концентрирани натоварвания от най-малко 75 kg. Капаците на люковете, които не са проектирани да се ходи по тях, са обозначени като такива. Върху капаците на люковете, проектирани да носят товар на палубата, се отбелязва допустимия товар в t/m<sup>2</sup>. Когато се изискват подпори за постигане на максимално допустимия товар, това се отбелязва на подходящото място; в такъв случай необходимите скици се съхраняват на борда.

### *Член 11.11*

#### **Лебедки**

1. Лебедките се проектират по такъв начин, че да позволяват работата да се извършва безопасно. Те се оборудват с устройства, предотвратяващи самоволното пускане на товара. Лебедките, които не спират автоматично, се оборудват със спирачка, която е способна да устои на силата на тягата им.
2. Ръчните лебедки се оборудват с устройства против обратен удар при въртене на ръкохватката. Лебедките с ръчен и механичен привод се проектират така, че механичният привод да не привежда в действие ръчното управление.

## Член 11.12

### Подемни кранове

1. Крановете се проектират в съответствие с най-добрата практика. Усилията по време на работа с тях не въздействат на якостта на опорните конструкции на плавателния съд; те не влошават неговата устойчивостта.
2. Върху крановете се поставя табелка на производителя, съдържаща следната информация:
  - а) Име и адрес на строителя;
  - б) Маркировката за СО и годината на построяване;
  - в) Серия или тип;
  - г) Сериен номер, ако има такъв. .
3. Максималната товароподемност се маркира върху крановете ясно и четливо. . Когато безопасната товароподемност на крана не превишава 2000 kg, достатъчно е върху крана да се маркира ясно и четливо безопасната товароподемност при максималния обег.
4. Има налични устройства за предпазване от премазване или порязване. Външните части на крана имат безопасен клиренс от 0,5 m в посока нагоре, надолу и настрани, между тях и до всички околни обекти. Страничният безопасен клиренс не се изисква отвън на работните места и пасажите.
5. Съществува възможност за предотвратяването на неправомерно използване на силово задвижваните кранове. Те могат да бъдат задвижвани само от мястото за управление на крана. Управлението е с автоматично връщане (бутони без фиксиране); техните посоки на движение са недвусмислено определени. Ако движещата сила откаже, невъзможно е товарът да падне безконтролно. Не се допускат непреднамерени движения на крана. Движението нагоре на повдигащото устройство и превишението на безопасния работен товар се ограничават от подходящо устройство. Движението надолу на повдигащото устройство се ограничава, ако при предвидени проектни експлоатационни условия в момента на прикрепване на куката върху барабана, може да останат по-малко от две кабелни намотки. Съответното обратно движение все още е възможно след задействане на автоматичните ограничаващи устройства. Якостта на опън на кабелите за боравене с такелажа е равна на петкратния размер на допустимия товар на кабелите. Структурата на кабелите е без дефекти и конструкцията им е подходяща за използване с кранове.
6. Преди първоначално пускане в работа или при пускане в работа след голяма преработка, чрез изчисления и изпитване с товар се осигуряват доказателства за достатъчна здравина и стабилност. Когато безопасната товароподемност на крана не превишава 2000 kg, експертът има право да прецени, че доказването чрез изчисления може да бъде заместено изцяло или частично с изпитване с товар 1,25 пъти по-голям от безопасната товароподемност, което да се изпълни по целия обхват на експлоатация. Изпитването за приемане съгласно първия или втория параграф се извършва от експерт, одобрен от контролния орган.

7. Крановете се проверяват от експерт редовно и във всеки случай на всеки 12 месеца. При такава проверка безопасното експлоатационно състояние на крана се определя с визуален оглед и експлоатационна проверка.
8. На всеки 10 години, най-късно, след изпитването за приемане, кранът отново се проверява от експерт, одобрен от контролния орган.
9. Крановете с безопасна товароподемност над 2000 kg или тези използвани за претоварване, или които са монтирани върху подемни крикове, понтони или друго плаващо съоръжение или работно плавателно средство освен това отговарят на изискванията на една от държавите-членки.
10. За всички кранове на борда се съхраняват най-малкото следните документи:
  - а) Инструкциите за работа от производителя на крана, в това число най-малко следната информация:  
Работният обсег и действието на средствата за управление;  
Максимално допустимият безопасен работен товар като функция от обсега;  
Максимално допустимият наклон на крана;  
Указания за монтаж и поддръжка;  
Указания във връзка с редовните проверки;  
Общи технически данни.
  - б) Удостоверения за проверките, извършени съгласно параграфи 6 до 8 или 9.

### *Член 11.13*

## **Съхранение на огнеопасни течности**

За съхранението на огнеопасни течности с точка на възпламеняване под 55°C, на палубата има шкаф с вентилация, направен от незапалими материали. Отвън върху него е поставен знак "Паленето на огън и пушенето забранено" с диаметър от поне 10 cm, в съответствие с фигура 2 от приложение I.

## **ГЛАВА 12**

### **ЖИЛИЩНИ ПОМЕЩЕНИЯ**

#### *Член 12.01*

#### **Общи положения**

1. Плавателните съдове имат жилищни помещения за лицата, които обичайно са настанени на борда и поне за минималния състав на екипажа.
2. Жилищните помещения се проектират, оборудват и разполагат по начин, отговарящ на изискванията за комфорт, безопасност и охрана живота и здравето на членовете на екипажа. Тези корабни кабинки са леснодостъпни и подходящо изолирани от проникването на студ и топлина отвън.

3. Контролният орган може да разрешава изключения от разпоредбите на настоящата глава, когато безопасността и здравните условия на членовете на екипажа са осигурени посредством други мерки.
4. Контролният орган вписва в свидетелството на Общността евентуалните ограничения по отношение дневните периоди на работа на плавателния съд и начина на експлоатацията му, произтичащи от изключенията съгласно параграф 3.

### *Член 12.02*

#### **Специални изисквания към конструкцията на жилищните помещения**

1. Осигурява се възможност жилищните помещения да се проветряват в достатъчна степен, дори и когато вратите са затворени; освен това, общите жилищни помещения получават достатъчно дневна светлина и, по възможност, са с изглед навън.
2. Когато няма проход от равнището на палубата към жилищните помещения и разликата в равнището е 0,3 m или повече, достъпът до жилищните помещения се осигурява със стълби.
3. В предната част на плавателния съд, нито един от подовете не може да бъде повече от 1,2 m под равнината на максималното газене.
4. Всекидневните и спалните помещения имат поне два изхода, максимално раздалечени един от друг и които служат като маршрути за евакуация. Единият може да бъде определен за аварийен изход. Това не важи за помещения с изход направо на палубата или към коридор, който служи като маршрут за евакуация, при условие коридорът да има два изхода, раздалечени един от друг, водещи към левия и десния борд. Аварийните изходи, които могат да включват светли люкове и прозорци, имат чисто отвори от най-малко 0,36 m<sup>2</sup> и дължината на най-късата страна е не по-малко от 0,50 m и позволяват бърза евакуация в аварийни ситуации. Изолацията и покритията на маршрутите за евакуация се изработват от труднозапалими материали и използваемостта на маршрутите за евакуация във всеки момент се гарантира с подходящи средства, като подвижни стълби или отделно поставени стъпала.
5. Жилищните помещения се обезопасяват по отношение недопустим шум и вибрации. Равнищата на шума не превишават:
  - а) 70 dB(A) в дневните помещения;
  - б) 60 dB(A) в спалните помещения. Тази разпоредба не важи по отношение на плавателни съдове, действащи изключително извън периодите за почивка на екипажа, както са определени от националното законодателство на държавите-членки. Ограничението по отношение дневните периоди на работа на плавателния съд се вписва в свидетелството на Общността.
6. Височината на таваните в жилищните помещения е не по-малко от 2,00 m.
7. Като правило, плавателните съдове имат поне едно жилищно помещение за общо ползване, отделено от спалните помещения.

8. Свободната площ на жилищните помещения за общо ползване е не по-малко от 2 m<sup>2</sup> на човек и във всеки случай не по-малко от 8 m<sup>2</sup> общо (без да се броят мебелите, с изключение на масите и столовете).
9. Обемът в кубически метра на индивидуалните дневни и спални помещения е не по-малко от 7 m<sup>3</sup> всяко помещение.
10. Обемът на въздуха на човек е не по-малко от 3,5 m<sup>3</sup> в индивидуалните дневни помещения. В спалните помещения обемът на въздуха на човек да е не по-малко от 5 m<sup>3</sup> за първия обитател и 3 m<sup>3</sup> за втория в спалните помещения (без да се смята обемът на мебелите). Спалните помещения, доколкото е възможно, са предназначени за не повече от двама човека. Койките се поставят на не по-малко от 0,3 m над пода. Когато една койка е поставена над друга, височината над всяка от тях е не по-малко от 0,6 m.
11. Вратите имат просвет, чиито горен край е не по-малко от 1,9 m над пода на палубата, като откритата широчина е не по-малко от 0,6 m. Предписаната височина може да се осигури посредством плъзгащи се панели или капаци или такива на панти. Вратите се отварят навън и е възможно да бъдат отворяни от всяка страна. Защитната преграда около отворите на палубата направена при отворите за врати е не повече от 0,4 m висока, без да нарушава разпоредбите на другите регламенти за безопасност.
12. Стълбите са неподвижни и безопасно проходими. Те се считат за такива, когато:
  - а) имат ширина не по-малко от 0,6 m;
  - б) стъпалото е с дълбочина не по-малко от 0,15 m;
  - в) стъпалата са нехлъзгащи се;
  - г) стълбите с повече от четири стъпала са оборудвани с поне един парапет или ръкохватка.
13. Тръбите, по които преминават опасни газове или течности и особено тези под толкова високо налягане, че изтичане може да изложи хората на опасност, не се разполагат в жилищните помещения или в коридори, водещи към тях. Това не се отнася за тръбите за водна пара и хидравличната система, при условие да бъдат поставени в метални кожуси и за тръбите на инсталациите за втечен газ за битови нужди.

### *Член 12.03*

#### **Санитарно оборудване**

1. На плавателни съдове с корабни кабинни се осигурява най-малкото следното санитарно оборудване:
  - а) тоалетна на всяка жилищна единица или на шест души от екипажа; същата може да се проветрява с чист въздух;
  - б) умивалник с отводна тръба, свързан с топла и студена питейна вода на всяка жилищна единица или на шест души от екипажа;
  - в) вана или душ, свързани с топла и студена питейна вода на всяка жилищна единица или на шест души от екипажа.

2. Санитарните възли са в непосредствена близост до жилищните помещения. Тоалетните нямат пряка връзка с камбузите, каюткомпаниите и комбинираните дневни/камбузи.
3. Тоалетните имат площ не по-малко от 1 m<sup>2</sup>, ширина не по-малка от 0,75 m и дължина не по-малка от 1,10 m. Тоалетните в кабините за не повече от двама човека могат да са по-малки. Когато в тоалетната има и умивалник и/или душ, площта се увеличава най-малкото с площта, заемана от умивалника и/или душа (или ваната).

#### *Член 12.04*

### **Кухня (камбуз)**

1. Камбузите могат да се съчетават с дневни помещения за общо ползване.
2. Камбузите се оборудват със:
  - а) готварски уред;
  - б) кухненска мивка с канализация;
  - в) инсталация за подаване на питейна вода;
  - г) хладилник;
  - д) необходимите шкафове или рафтове и места за работа.
3. Каюткомпаниите и комбинираните дневни/камбузи са достатъчно обширни, за да поберат брсьответния брой членове на екипажа, които обикновено ги използват по едно и също време. Широчината на местата за сядане е не по-малко от 0,60 метра.

#### *Член 12.05*

### **Питейна вода**

1. Плавателните съдове с жилищни помещения разполагат с инсталация за питейна вода. Отворите за пълнене на цистерните за питейна вода и маркучите за питейна вода се маркират като предназначени само за питейна вода. Гърловините за пълнене на питейна вода се инсталират над палубата.
2. Инсталациите за питейна вода:
  - а) по вътрешните си повърхности са покрити с материал, който е устойчив на корозия и не представлява физиологична опасност;
  - б) нямат участъци на тръбите, където да не е гарантиран редовен поток вода, и
  - в) са защитени срещу прегряване на питейната вода.
3. В допълнение към параграф 2, цистерните за питейна вода:
  - а) имат капацитет не по-малко от 150 литра на лице от обичайно живеещите на борда и най-малко на член от минималния екипаж;
  - б) имат подходящ заключващ се отвор, който да позволява почистване на вътрешността;
  - в) имат индикатор за нивото на водата;

г) имат вентилационни тръби, които водят на открито или са снабдени с подходящи филтри.

4. Цистерните за питейна вода нямат общи стени с цистерни, предназначени за други нужди. Тръбите за питейна вода не преминават през цистерни, съдържащи други течности. Съединения на системата за снабдяване с питейна вода и други тръбопроводни системи не се допускат. Тръби, по които преминават газ или други течности не преминават през цистерни за питейна вода.
5. Съдовете за съхраняване на питейна вода под налягане работят само със сгъстен въздух с естествен състав. Ако сгъстеният въздух е взет от цистерни под налягане използвани за нуждите на плавателния съд или за други цели, или е нагнетен чрез компресори, непосредствено пред съда под налягане се поставя въздушен филтър или маслоотделител, освен ако водата и въздухът не са отделени посредством мембрани.

#### *Член 12.06*

### **Вентилация и отопление**

1. Съществува възможност жилищните помещения да се отопляват съобразно предназначението им. Отоплителните инсталации са съобразени с метеорологичните условия, които могат да възникнат.
2. Съществува възможност за достатъчно проветрение на жилищните и спалните помещения, дори и при затворени врати. Вентилацията осигурява достатъчна циркулация на въздуха при всякакви климатични условия.
3. Жилищните помещения са проектирани и разположени така, че да не допускат, доколкото е възможно, проникване на замърсен въздух от други части на плавателния съд, като двигателните отделения или трюмовете; когато се използва принудителна вентилация, входните отвори се поставят така, че се спазят горните изисквания.

#### *Член 12.07*

### **Други съоръжения в жилищните помещения**

1. Всеки член на екипажа, живеещ на борда, разполага с индивидуална койка и заключващ се шкаф за дрехи. Вътрешните размери на койката са не по-малки от 2,00 x 0,90 m.
2. Осигуряват се подходящи места за сушене на работните дрехи, но не в спалните помещения.
3. Всички жилищни помещения са оборудвани с електрическо осветление. Допълнителни лампи на газ или друго течно гориво могат да се използват само в жилищните помещения и в общите помещения. Осветителните тела на течно гориво са от метал и да използват само горива с температура на възпламеняване



над 55°C или течен парафин. Те се поставят или прикрепват по такъв начин, че да не създават опасност от пожар.

## **ГЛАВА 13**

### **ОБОРУДВАНЕ ЗА ОТОПЛЕНИЕ, ЗА ПРИГОТВЯНЕ НА ХРАНА И ОХЛАЖДАНЕ**

#### *Член 13.01*

##### **Общи положения**

1. Оборудването за отопление, за приготвяне на храна и и за охлаждане, работещо с втечен газ отговарят на изискванията на глава 14.
2. Оборудването за отопление, за приготвяне на храна и и за охлаждане и неговите принадлежности се проектира и монтира по такъв начин, че да не представлява опасност дори и при прегряване. То се монтира така, че да не може да се преобърне или да бъде разместено случайно.
3. Оборудването, посочено в параграф 2, не се монтира на места, в които се използват или съхраняват вещества с температура на възпламеняване под 55°C. Димоотводните тръби на тези инсталации преминават през такива места.
4. Осигурява се подаването на въздух, необходим за горенето.
5. Отоплителните прибори са здраво свързани с димоотводните тръби, които се оборудват с подходящи разклонители или устройства, осигуряващи защита против вятъра. Те се подреждат така, че да е възможно почистването им.

#### *Член 13.02*

##### **Използване на течни горива и устройства, работещи с мазут**

1. Оборудването за приготвяне на храна и и за охлаждане, работещо с течно гориво, използва само горива с температура на възпламеняване над 55°C.
2. Като частично изключение от параграф 1, уреди за готвене и устройства за отопление и охлаждане, снабдени с фитилени горелки и работещи с течен парафин могат да се използват в жилищните помещения и рулевата рубка, при условие, че вместимостта на цистерната за гориво не превишава 12 литра.
3. Уредите, снабдени с фитилени горелки:
  - а) се оборудват с метална цистерна за гориво, чиито резервоар за пълнене се заключва и няма меки споени съединения под нивото на максимално пълнене и се проектират и монтират така, че цистерната за гориво да не може да бъде отворена или опразнена случайно;
  - б) могат да се запалват без помощта на друга запалителна течност.
  - в) се монтират така, че да се осигури безопасното отвеждане на отработените газове.

### *Член 13.03*

#### **Печки с изпарителни мазутни горелки и отоплителни устройства с разпрашаващи нафтови горелки**

1. Печките с изпарителни мазутни горелки и отоплителните устройства с разпрашаващи нафтови горелки се изработват в съответствие с най-добрите практики.
2. Когато печка с изпарителни мазутни горелки и отоплително устройство с разпрашаващи нафтови горелки се инсталира в машинното отделение, подаването на въздух за отоплителното устройство и двигателите се конструира така, че отоплителното устройство и двигателите да могат да работят правилно и безопасно независимо едно от друго. При необходимост се осигурява отделно подаване на въздух. Оборудването се монтира по такъв начин, че никакъв пламък от горелка да не може да достигне други части на инсталациите на машинното отделение.

### *Член 13.04*

#### **Печки с изпарителни мазутни горелки**

1. Съществува възможност печките с изпарителни мазутни горелки да се запалват без помощта на друга запалителна течност. Те се закрепват над метално корито за събиране на течности, което обхваща всички части, пренасящи горивото, със стени с височина поне 20 mm и което има вместимост от поне два литра.
2. За печките с изпарителни мазутни горелки, монтирани в машинното отделение, страните на металното корито за събиране на течности, упоменато в параграф 1, са с височина не по-малко от 200 mm. Долният край на изпарителната горелка се поставя над края на коритото. Освен това, горният край на металното корито за събиране на течности се показва поне 100 mm над пода.
3. Печките с изпарителни мазутни горелки се оборудват с подходящ регулатор който, при всички условия, осигурява на практика постоянен приток на гориво към горелката и който не допуска изтичане на гориво, ако пламъкът изгасне. Смятат се за подходящи регулатори, които работят правилно дори и подложени на вибрации и наклонени до 12° и които, освен че са снабдени с поплавък за регулиране на нивото, имат още:
  - а) Втори поплавък, който безопасно спира подаването на гориво, когато бъде превишено допустимото равнище, или
  - б) Преливна тръба, но само в случай че металното корито за събиране на течности е с достатъчна вместимост, за да може да побере като минимум съдържанието на резервоара за гориво.
4. В случай че резервоарът за гориво на печка с изпарителни мазутни горелки е монтиран отделно:

- а) Денивелацията между резервоара и хранването на горелката не може да превишава определената в инструкциите за работа от производителя;
  - б) Той се монтира така, че да не се нагрива недопустимо;
  - в) Съществува възможност подаването на гориво да се прекъсва от палубата.
5. Димоходите на печките с изпарителни мазутни горелки се оборудват с устройство, което възпрепятства обръщане на тягата.

#### *Член 13.05*

### **Отоплителни устройства с разпръскващи нафтови горелки**

Отоплителни устройства с разпръскващи нафтови горелки съответстват в частност на следните изисквания:

- а) Да бъде осигурена адекватна вентилация на горелката преди да се подаде гориво;
- б) Подаването на гориво да се регулира с термостат;
- в) Горивото да се запалва от електрически уред или запалителен факел;
- г) Устройство за контрол на пламъка спира подаването на гориво в случай на изгасване на пламъка;
- д) Основният прекъсвач се поставя на леснодостъпно място извън помещението на инсталиране.

#### *Член 13.06*

### **Вентилаторни отоплителни устройства**

Вентилаторните отоплителни устройства, състоящи се от горивна камера, около която въздухът за отопление се придвижва под налягане към система за разпределение или към помещение, съответстват на следните изисквания:

- а) Ако горивото се разпръсква под налягане, въздухът за горенето се подава от инжектора;
  - б) Горивната камера е добре проветрена, преди горелката да се запали. Проветряването може да се смята за приключило, когато инжектора за въздуха за горене продължава да работи след като пламъкът изгасне;
  - в) Подаването на гориво се спира автоматично, в случай че:
    - пламъкът изгасне;
    - подаваният въздух за горене се окаже недостатъчен;
    - нагретият въздух надхвърли предварително зададена температура, или
    - хранването на предпазните механизми откаже.
- В горните случаи, подаването на гориво не се възобновява автоматично след спирането;
- г) Съществува възможност да се изключват инжекторите за въздуха за горене и за въздуха за отопление от място извън помещението, където се намира отоплителното устройство;

- д) Ако въздухът за отопление се тегли отвън, входните отвори се намират възможно най-високо над палубата. Те се проектират по начин, който да не допуска попадане вътре на дъждовна вода и пръски;
- е) Тръбите за въздуха за отопление се изработват от метал;
- ж) Невъзможно е да се затварят напълно изходните отвори за въздуха за отопление;
- з) Невъзможно е течове на гориво да достигат до тръбите за въздуха за отопление;
- и) Невъзможно е отоплителни устройства с нагнетяване на въздуха да черпят от въздуха за отопление от машинното отделение.

### Член 13.07

## Отопление с твърдо гориво

1. Отоплителните уреди с твърдо гориво са разположени върху метална подложка с повдигнати краища, така че никакво възпламенено гориво или горещи сажди да не може да падне извън тази подложка.  
Това изискване не важи за уреди, монтирани в отсеци от незапалими материали и предназначени само за разполагане на котли.
2. Отоплителните котли с твърдо гориво са оборудвани с контролни уреди с термостат за регулиране притока на въздуха, необходим за горене.
3. В близост до всеки отоплителен прибор се поставят средства, с които саждите да могат бързо да бъдат загасени.

## ГЛАВА 14

### БИТОВИ УРЕДБИ, РАБОТЕЩИ С ВТЕЧНЕН ГАЗ

#### Член 14.01

#### Общи положения

1. Битовите уредби, работещи с втечен газ се състоят основно от захранваща секция, включваща един или повече газови цистерни и един или повече редуциращи вентили, разпределителна система и определен брой уреди, работещи на газ.  
Резервните и празните цистерни, които не са в захранващата секция, не се смятат за част от уредбата. Член 14.05 важи по отношение на тях *mutatis mutandis*.
2. Уредбите могат да работят само с газ пропан за промишлени цели.

#### *Член 14.02*

### **Инсталации**

1. Уредбите за втечен газ са изцяло настроени за работа с пропан и да бъдат изградени и монтирани съгласно най-добрата практика.
2. Уредбите за втечен газ се използват само за битови нужди в жилищните помещения и рулевата рубка и за съответните цели на пътническите плавателни съдове.
3. На борда може да има няколко отделни уредби. Жилищни помещения, разделени от товарния трюм или от вградена цистерна, не могат да се обслужват от една и съща уредба.
4. В машинното отделение не може да се намира никоя част на уредба за втечен газ.

#### *Член 14.03*

### **Цистерни**

1. Разрешени са само цистерни с одобрена вместимост между 5 и 35 kg. При пътническите плавателни съдове контролният орган може да одобри използване на цистерни с по-голяма вместимост.
2. Цистерните имат официален печат, удостоверяващ, че са приети след изискваните тестове.

#### *Член 14.04*

### **Място и разположение на хранващите секции**

1. Хранващите секции се намират на палубата в отделен шкаф или стенен долап, разположен извън корабните кабинни в такова място, че да не се пречи на движението на борда. Все пак те не се инсталират на предната или задната фалшбордна основа. Шкафът може да бъде стенен шкаф, вграден в надстройка при условие да бъде газонепроницаем и да може да се отваря от надстройката навън. Тя е разположена така, че тръбите, водещи до газопотребителните пунктове да са възможно най-къси.

Едновременно в работен режим могат да бъдат само толкова цистерни, колкото са необходими за работата на уредбата. Няколко цистерни могат да бъдат свързани само ако се използва автоматичен обръщателен разклонител. Към една хранваща секция могат да се включват до четири цистерни. Броят на цистерните на борда, включително резервните цистерни не надвишава шест на уредба.

На пътнически плавателни съдове с камбузи или столови за пътниците могат да се свързват до шест столови. Броят на цистерните на борда, включително резервните цистерни не надвишава девет на уредба.

Регулаторът, понижаващ налягането или в случай на двустепенно понижаване на налягането първият регулатор се монтира на преградата в същия шкаф, както и цистерните.

2. Захранващите секции са разположени така, че всяко изтичане на газ да може да излезе от шкафа помещаващ секцията на открито, без какъвто и да е риск да проникне във вътрешността на плавателния съд или да влезе в досег с какъвто и да било източник на възпламеняване
3. Шкафът е направен от труднозапалими материали и е достатъчно проветряем посредством отвори в горната и долната част. Цистерните са разположени вертикално в шкафа по такъв начин, че да не могат да се обърнат.
4. Шкафът е така направен и разположен, че температурата на цистерните да не може да превишава 50°C.
5. Надпис “Втечен газ” и знакът “Паленето на огън и пушенето забранено” с диаметър не по-малко от 10 cm, в съответствие с фигура 2 от приложение I, се поставят на външната страна на шкафа.

#### *Член 14.05*

### **Резервни и празни цистерни**

Резервните и празни цистерни, които не се съхраняват в захранващата секция, се складираат извън жилищните помещения и рулевата рубка в шкаф, направен в съответствие с изискванията на член 14.04.

#### *Член 14.06*

### **Вентилационни отвори за понижаване на налягането**

1. Уредите, работещи на газ, могат да се свързват с цистерните само посредством разпределителна система, оборудвана с един или повече вентили за понижаване на налягането на газа до нормалното работно налягане. Налягането може да бъде намалено в една или две степени. Всички редуциращи вентили се настройват за налягането, определено в съответствие с член 14.07.
2. Крайните регулатори за понижаване на налягането имат или са пряко свързани с приспособление за автоматична защита на газопроводите от прекомерно налягане, в случай на повреда на редуциращия вентил. Гарантира се, че всеки газ, който предпазното устройство допусне да изтече, се отвежда в атмосферата, без какъвто и да е риск за проникване във вътрешността на плавателния съд или да влезе в досег с какъвто и да било източник на възпламеняване; при необходимост, се прави специален тръбопровод за тази цел.
3. Предпазните устройства и вентилационните отвори са защитени против проникване на вода.

#### *Член 14.07*

##### **Налягане**

1. Когато се използват системи на двустепенно понижаване на налягането, средното налягане е не повече от 2,5 bar над атмосферното налягане.
2. Налягането на изхода на последния регулатор за понижаване на налягането е бъде по-голямо с 0,05 bar от атмосферното налягане, с разлика от 10%.

#### *Член 14.08*

##### **Тръбопроводи и гъвкави маркучи**

1. Газопроводите се изграждат от закрепени по надежден начин стоманени и медни тръби. .  
Обаче тръбопроводите, свързани с цистерните, са гъвкави маркучи за високо налягане или спирални тръбопроводи, пригодни за газ пропан-бутан. Уредите, работещи на газ, могат, в случай че не са закрепени стационарно, да бъдат свързани чрез съответните гъвкави маркучи не по-дълги от 1 m.
2. Тръбите могат да издържат на всякакви натоварвания, в частност, на корозионни въздействия или разкъсване, които могат да възникнат при нормалните работни условия на борда, и техните характеристики и разположение са такива, че да осигуряват задоволителен приток на газ с необходимото налягане до уредите, работещи на газ.
3. Тръбите имат по възможност по-малко съединители. Тръбите и съединителите са газонепроницаеми и остават газонепроницаеми независимо от всяка вибрация или разтягане, на което те могат да бъдат подложени.
4. Тръбите са леснодостъпни, добре закрепени и защитени във всеки пункт, където могат да бъдат обект на удар или триене, особено когато преминават през стоманени прегради или метални разделители. Цялата повърхност на стоманените тръби е обработена против корозия.
5. Гъвкавите маркучи и техните съединители са в състояние да издържат на всякакви натоварвания, които могат да възникнат при нормалните работни условия на борда. Те са монтирани така, че да не са подложени на напрежение, да не се прегряват и да могат да бъдат проверявани по цялата им дължина.

#### *Член 14.09*

##### **Система за разпределение**

1. Съществува възможност за изключване на цялата система за разпределение чрез главен вентил, който по всяко време е лесно и бързо достъпен.
2. Всеки уред, работещ на газ, се захранва от отделно разклонение на разпределителната система и всяко разклонение се контролира с отделно затварящо приспособление.

3. Вентилите са по възможност поставени на места, където са защитени от атмосферни влияния и удар.
4. След всеки регулатор за понижаване на налягането се монтира връзка за проверка. Чрез вентил се гарантира, че при изпитванията на налягането регулаторът за понижаване на налягането няма да бъде подложен на изпитвателното налягане.

#### *Член 14.10*

### **Уреди, работещи на газ, и техният монтаж**

1. Единствените приспособления, които се монтират, са работещи с пропан, одобрени в една от държавите-членки и оборудвани с устройства, които ефективно предотвратяват изпускането на газ случай на загасване на пламъка или на запалителния факел.
2. Уредите се разполагат и свързват така, че да не могат да се обърнат или да бъдат случайно разместени и да се избегне всеки риск от случайно изкривяване на свързващите тръби.
3. Отоплителните и водоподгриващите уреди и хладилниците се свързват към димоотвод за отвеждане на газовете от горенето на открито.
4. Монтаж на уреди, работещи на газ, в рулевата рубка е позволено, само ако същата е така построена, че никакъв случайно изтекъл газ да не може да отиде в долните части на плавателното средство и особено през отворите на връзките за управление, водещи към машинното отделение.
5. Уреди, работещи на газ, могат да бъдат монтирани в спалните помещения само ако горенето им е независимо от околния въздух в помещенията.
6. Уреди, работещи на газ, в които горенето зависи от въздуха в помещенията, се разполагат в достатъчно обширни помещения.

#### *Член 14.11*

### **Вентилация и отвеждане на отработените газове**

1. В помещения с има уреди, работещи на газ, в които горенето зависи от околния въздух, подаването на въздух и отвеждането на отработените газове се осигурява чрез вентилационни отвори с подходящи размери, със свободно сечение от поне 150 cm<sup>2</sup> на отвор.
2. Вентилационните отвори нямат затварящо приспособление и не водят към спални помещения.
3. Отвеждащите устройства са така направени, че да осигуряват цялостното отвеждане на отработените газове. Те са сигурни при работа и огнеустойчиви. Тяхното функциониране не се възпрепятства от вентилаторите.



## *Член 14.12*

### **Инструкции за употреба и безопасност**

Инструкции за използването на инсталацията се поставят на борда на подходящо място. Надписът най-малкото следното:

“Кранчетата на съдовете, които не са свързани към разпределителната система да се затварят, дори ако съдовете се смятат за празни”.

“Гъвките маркучи да се сменят толкова често, колкото го изисква тяхното състояние”

“Всички уреди, работещи с газ, да остават свързани или съответните съединителни тръби да се запечатат”.

## *Член 14.13*

### **Проверка при приемане**

Преди употребата на уредбата за втечен газ, след всяка нейна промяна или ремонт и при всяко подновяване на атестацията, посочена в съответствие с член 14.15, уредбата в цялост се приема от експерт, одобрен от контролния орган. При проверката при приемане експертът проверява дали уредбата отговаря на изискванията на настоящата глава. Той представя доклад от проверката на контролния орган.

## *Член 14.14*

### **Изпитване**

Изпитването на уредбата се извършва при следните условия:

1. Тръбите със средно налягане между вентила, упоменат в член 14.09, параграф 4, на първия регулатор за понижаване на налягането и вентилите, поставени преди крайния регулатор за понижаване на налягането:
  - а) изпитване с налягане, извършено с въздух, инертен газ или течност с налягане 20 bar над атмосферното налягане;
  - б) изпитване за газонепроницаемост, извършено с въздух или инертен газ с налягане 3,5 bar над атмосферното налягане.
2. Тръбите с работно налягане между вентила, упоменат в член 14.09, параграф 4, на единствения регулатор за понижаване на налягането или крайния регулатор за понижаване на налягането и вентилите монтирани пред уредите, работещи на газ:

изпитване за газонепроницаемост, извършено с въздух или инертен газ с налягане 1 bar над атмосферното налягане.

3. Тръбите, разположени между вентила, упоменат в член 14.09, параграф 4, на единствения регулатор за понижаване на налягането или крайния регулатор за понижаване на налягането и контролните устройства на уредите, работещи на газ:

изпитване за газонепроницаемост, извършено при налягане 0,15 bar над атмосферното налягане.

4. В изпитванията съгласно параграфи 1 , буква б), 2 и 3, тръбите се считат за газонепроницаеми, ако след достатъчно време, за да се достигне изравняване с околната температура, не се наблюдава спад в изпитвателното налягане в продължение на следващите 10 минути.
5. Свързващите части на съдовете, тръбите и другите фитинги, подложени на налягане в съдовете, и всички свързки между регулаторите за понижаване на налягането и разпределителната тръба:  
изпитване за газонепроницаемост, извършено с пенообразуващо вещество при работно налягане.
6. Всички уреди, работещи на газ, се задействат при номинален капацитет и изпитват, за да се осигури, че горенето е задоволително и несмущавано при различните степени на регулиращите ключове.  
Устройствата, които контролират за изгасване на огъня се проверяват, за да се гарантира тяхното задоволително функциониране.
7. След изпитването съгласно параграф 6 се проверява, по отношение на всеки уред, работещ на газ, свързан с дымоотвод, дали след петминутно действие при номинален капацитет и затворени прозорци и врати и с работещи вентилационни устройства, проникват отработени газове в помещението през отвора за теглене на въздух.  
Ако има повече от моментно изпускане на такива газове, причината веднага се установява и отстранява. Уредът не се одобрява за употреба, докато всички дефекти не бъдат отстранени.

#### *Член 14.15*

#### **Атестация**

1. Свидетелството на Общността съдържа атестация в смисъл, че всички съоръжения за втечен газ отговарят на изискванията на настоящата глава.
2. Атестацията се издава от контролния орган след проверката при приемане, упомената в член 14.13.
3. Атестацията е валидна за срок не по-дълъг от три години. Тя може да бъде подновена само след нова проверка при приемане, извършена в съответствие с член 14.13.

По изключение, когато собственикът на плавателния съд или негов представител представи обосновано искане, контролният орган може да продължи валидността на атестацията за не повече от три месеца, без извършване на проверката, която се изисква съгласно член 14.13. Това продължение се вписва в свидетелството на Общността.

## ГЛАВА 15

### СПЕЦИФИЧНИ ИЗИСКВАНИЯ ПО ОТНОШЕНИЕ ПЪТНИЧЕСКИТЕ ПЛАВАТЕЛНИ СЪДОВЕ

#### Член 15.01

##### Общи положения

1. Следните разпоредби не се прилагат:
  - а) Член 3.02, параграф 1, буква б);
  - б) Членове 4.01 до 4.03;
  - в) Член 8.08, параграф 2, изречение второ и параграф 7;
  - г) Член 9.14, параграф 3, изречение второ, за номинални натоварвания над 50 V.
2. Следните елементи от оборудването са забранени на пътническите плавателни съдове:
  - а) Лампи, захранвани с втечен газ или течно гориво съгласно член 12.07, параграф 3;
  - б) Печки с изпарителни мазутни горелки съгласно член 13.04;
  - в) Нагреватели с твърдо гориво съгласно член 13.07;
  - г) Устройства, оборудвани с фитилени горелки съгласно член 13.02, параграфи 2 и 3, и
  - д) Уреди за втечен газ, съгласно глава 14.
3. Плавателни съдове без собствена мощност не могат да бъдат лицензирани за превоз на пътници.
4. На пътническите плавателни съдове се заделят места за ползване от лица с намалена подвижност, съобразно разпоредбите на настоящата глава. В случай че прилагането на разпоредбите на настоящата глава, отчитащи специфичните потребности по отношение безопасност на лицата с намалена подвижност е трудно на практика или води до неоправдано високи разходи, контролният орган може да разреши дерогации от тези разпоредби на база препоръките в съответствие с процедурата, посочена в член 19, параграф 2 от настоящата директива. Тези дерогации се посочват в свидетелството на Общността.

#### Член 15.02

##### Корпуси на плавателните съдове

1. В хода на проверките, упоменати в член 2.09, дебелината на външната обшивка на пътническите плавателни съдове се определя, както следва:
  - а) Минималната дебелина  $t_{\text{мин}}$  на обшивката на дъното, скула и страните на външния корпус на пътнически плавателен съд се определя съгласно по-голямата стойност от следните формули:

$$t_{1 \text{ мин}} = 0.006 \cdot a \cdot \sqrt{T} \text{ [mm];}$$

$$t_{2 \text{ мин}} = f \cdot 0,55 \cdot \sqrt{L_{WL}} \text{ [mm].}$$

В тези формули:

$$f = 1 + 0,0013 \cdot (a - 500);$$

$a$  = надлъжното или напречното разстояние (mm), а когато разстоянието е по-малка от 400 mm, следва да се въведе  $a = 400$  mm;

б) Допустимо минималната стойност за дебелината на обшивката, определена съгласно буква а) по-горе, да не бъде достигната в случаите, когато допустимата стойност е установена и удостоверена на база математически доказателства за достатъчната якост (надлъжна, напречна или местна) на корпуса на плавателния съд;

в) В никоя точка от външната обшивка дебелината, пресметната съгласно букви а) или б) по-горе, не може да бъде по-малка от 3 mm;

г) Пластините се обновяват когато дебелината на обшивката на дъното, скула и страните спадне под минималната стойност, пресметната съгласно букви а) или б), във връзка с буква в) по-горе.

2. Броят и местата на преградите се избира така, че в случай на наводняване, плавателният съд да се задържи на повърхността, съгласно член 15.03, параграфи 7 до 13. Всяка част от вътрешната конструкция, която има отражение върху ефикасността на разделянето на плавателния съд на отсеци е водонепроницаема и да е проектирана така, че да запазва целостта на отсека.

3. Разстоянието между таранната преграда и носовия перпендикуляр е не по-малко от  $0,04 L_{WL}$  и не повече от  $0,04 L_{WL} + 2$  m.

4. Напречната преграда може да бъде оборудвана с ниша, ако всички части от този профил се намират в безопасното място.

5. Преградите, които се вземат предвид при изчисляването на аварийната устойчивост съгласно член 15.03, параграфи 7 до 13, са водонепроницаеми и стигат до палубата на преградите. Когато палуба на преградите няма, тези прегради достигат до височина 20 cm над пределната линия.

6. Броят на отворите в тези прегради се държи възможно най-малък, като се вземе предвид вид конструкцията и нормалната експлоатация на плавателния съд. Отворите и каналите нямат отрицателни последици за водонепроницаемата функция на преградите.

7. В таранните прегради няма отвори или врати.

8. В преградите по параграф 5, отделящи машинните отделения от пространствата за пътниците или екипажа и обслужващия персонал, няма врати.

9. Ръчно задвижвани врати без дистанционно управление в преградите, упоменати в параграф 1, се допускат само в пространства, до които пътниците нямат достъп. Те:

а) остават постоянно затворени и да се отварят само временно с цел достъп;

б) бъдат оборудвани с подходящи устройства, позволяващи те да бъдат затваряни лесно и бързо;

в) бъдат снабдени със следното съобщение от двете страни на вратите:  
“Вратата да се затваря веднага след преминаване”.

10. Вратите в преградите по параграф 5, които стоят отворени продължително време, съответстват на следните изисквания:

а) Те могат да се затварят и от двете страни на преградата и от леснодостъпна точка над палубата на преградите.

б) След затваряне с дистанционно управление, вратата може отново да се отвори на място и да се затвори безопасно. Затварянето не се затруднява от килими, перила или други пречки.

в) Времето, което отнема процесът на дистанционно затваряне, е не по-малко от 30 секунди, но не повече от 60 секунди.

г) В процеса на затваряне край вратата се чува звуков предупредителен сигнал.

д) Задвижването на вратата и предупредителният сигнал също могат да се задвижват независимо от бордовото електрозахранване. На мястото за дистанционно управление има устройство, което да показва дали вратата е отворена или затворена.

11. Вратите в преградите, упоменати в параграф 5 и задвижващите ги механизми се намират в безопасното място.

12. В рулевата рубка има алармена система, показваща които от вратите в преградите, упоменати в параграф 5, са отворени.

13. Тръбите с отворени краища и въздуховодите на вентилацията се огъват по такъв начин, че при всяко възможно наводняване, чрез тях да не бъдат наводнени допълнителни пространства или резервоари.

а) Ако няколко отсека са междинно свързани с тръби или въздуховодите на вентилацията тези тръби или въздуховоди, в съответното място, се извеждат над линията на водата, съответстваща на най-голямото възможно наводняване.

б) Тръбите не е задължително да отговарят на изискването от буква а), ако на тях са монтирани спирателни вентили в местата, където преминават през преградите и които могат да бъдат управлявани дистанционно от точка над палубата на преградите.

в) Когато тръбопровод няма отворен изход към отсек, тръбите се разглеждат като незасегнати в случай че този отсек бъде засегнат, ако преминава през безопасното място и е повече от 0,50 m над дъното на плавателния съд.

14. Лостовете за дистанционно управление на вратите в преградите съгласно параграф 10 и спирателните вентили, съгласно параграф 13, буква б), над преградната палуба, се означават като такива.

15. Когато се използват двойни дъна, височината им е не по-малка от 0,60 m, а когато се използват кухи камери, широчината им е не по-малка от 0,60 m.

16. Прозорци могат да се разполагат под пределната линия, ако са водонепроницаеми, не се отварят, достатъчно здрави са и отговарят на член 15.06, параграф 14.

## Член 15.03

### Устойчивост

1. Заявителят доказва чрез изчисление, базирано на прилагането на стандарт за устойчивост на неповреден плавателен съд, че устойчивостта на неповредения плавателен съд е съответстваща. Всички изчисления се правят без лавиране до максимално потапяне при запазване плавателността.

2. Устойчивостта на неповредения плавателен съд се доказва за следните стандартни условия на натоварване:

а) В началото на пътуването:

100 % от пътниците, 98 % от горивото и питейната вода, 10 % отпадъчна вода;

б) По време на пътуването:

100 % от пътниците, 50 % от горивото и питейната вода, 50 % отпадъчна вода;

в) В края на пътуването:

100 % от пътниците, 10 % от горивото и питейната вода, 98 % отпадъчна вода;

г) Плавателният съд без товар:

без пътници, 10 % от горивото и питейната вода, без отпадъчна вода.

За всички стандартни условия на натоварване резервоарите за баласт се разглеждат или като празни, или като пълни, при нормални експлоатационни условия.

Като предварително условие за смяна на баласта по време на плаване, изискването на параграф 3, буква г) се доказва за следното условие на натоварване:

100 % от пътниците, 50 % от горивото и питейната вода, 50 % отпадъчна вода, а всички други резервоари за течности (включително баласт), се смятат напълнени на 50%.

Ако това условие не може да бъде изпълнено, в точка 52 от свидетелството на Общността се отбелязва в смисъл, че по време на плаване, резервоарите за баласт могат да бъдат само пълни или празни и че по време на плаване, условията на баласта не трябва да се променят.

3. Доказателството за достатъчна устойчивост на неповреден плавателен съд чрез изчисления се осигурява чрез използване на следните определения за устойчивост на неповреден плавателен съд и стандартните условия на натоварване, посочени в параграф 2, букви а) до г):

а) Максималното рамо на изправящия момент  $h_{max}$  се получава при ъгъл на наклон  $\varphi_{max} \geq 15^\circ$  и е не по-малко от 0,20 m. Обаче, в случай че  $\varphi_f < \varphi_{max}$ , максималното рамо на изправящия момент при ъгъла на заливане  $\varphi_f$  е не по-малко от 0,20 m.

б) Ъгълът на заливане  $\varphi_f$  не е по-малък от  $15^\circ$ ;

в) Площта А под кривата на рамото на изправящия момент, в зависимост от положението на  $\varphi_f$  и  $\varphi_{max}$  достига не по-малки от следните стойности:

Вариант			А
1	$\varphi_{max} = 15^\circ$		0,07 mrad до ъгъл $\varphi = 15^\circ$
2	$15^\circ < \varphi_{max} < 30^\circ$	$\varphi_{max} \leq \varphi_f$	$0,055 + 0,001 \cdot (30 - \varphi_{max})$ 0,07 mrad до ъгъл $\varphi_{max}$
3	$15^\circ < \varphi_f < 30^\circ$	$\varphi_{max} > \varphi_f$	$0,055 + 0,001 \cdot (30 - \varphi_{max})$

		0,07 mrad до ъгъл $\varphi_f$
4	$\varphi_{max} \geq 30^\circ$ и $\varphi_f \geq 30^\circ$	0,055 mrad до ъгъл $\varphi = 30^\circ$

където

$h_{max}$  е максималното рамо на изправящия момент

$\varphi$  е ъгълът на наклон

$\varphi_f$  е ъгълът на заливане, т.е ъгълът на наклона, при който отворите в корпуса, надстройката или рубките, които не могат да се затворят, така че да са устойчиви на метеорологичните условия, се потапят във водата

$\varphi_{max}$  ъгълът на наклон, при който се наблюдава максималното рамо на изправящия момент

A площта под кривата на рамената на изправящия момент

г) Първоначалната метацентрична височина,  $GM_o$ , която е коригирана, за да се отчете ефекта на свободните повърхности в резервоарите за течности, е не по-малко от 0,15 m;

д) Във всеки от следните два случая ъгълът на наклон не превишава  $12^\circ$ :

аа) под действието на момента на наклона, дължащ се на пътниците или вятъра, съгласно параграфи 4 и 5;

бб) под действието на момента на наклона, дължащ се на пътниците или завой, съгласно параграфи 4 и 6.

е) За момента на наклона, резултат от моментите, дължащи се на пътниците, вятъра и завой съгласно параграфи 4, 5 и 6, остатъчният надводен борд е не по-малко от 200 mm;

ж) За плавателни средства с прозорци или други отвори в корпуса, намиращи се под палубата на преградите и които не се затварят водонепроницаемо, остатъчната безопасна дистанция е не по-малко от 100 mm под действието на трите момента на наклон, упоменати в буква е).

4. Моментът на наклон, създаван от натрупване на хора от едната страна, се пресмята по следната:

$$M_p = g \cdot P \cdot y = g \cdot \sum P_i \cdot y_i \text{ (kNm)}$$

където:

P = обща маса на лицата на борда (t), пресметната чрез сумиране на максимално разрешения брой пътници с максималния брой членове на обслужващия персонал и екипажа при обичайни експлоатационни условия, като се приеме средна маса на лице от 0,075 t

y = странично разстояние от центъра на тежестта на общата маса лица P от централната линия (в m)

G = гравитационно ускорение ( $g = 9,81 \text{ m/s}^2$ )

$P_i$  = масата на лицата, събрани на площ  $A_i(t)$

$$P_i = n_i \cdot 0,075 \cdot A_i \text{ (t)}$$

където

$A_i$  = площта, заета от лицата (в  $\text{m}^2$ )

$n_i$  = брой лица на квадратен метър

$n_i = 4$  за свободната палуба и частите на палубата с подвижни мебели; за частите на палубата с фиксирани мебели за сядане, напр. пейки,  $n_i$  се пресмята като се приеме площ от 0,45 m на ширина и 0,75 m в дълбочина на човек.

$u_i$  = странично разстояние от геометричния център на площта  $A_i$ , от централната линия в (m).

Изчислението се провежда за струпване на хора и на левия, и на десния борт. Разпределението на лицата съответства на възможно най-неблагоприятното по отношение на устойчивостта. При изчисляването на момента на хората, кабините се приемат за празни.

За изчислението на случаите на натоварване, центърът на тежестта на човека се приема като 1 m над най-ниската точка на палубата при 0,5  $L_{WL}$ , като се игнорират евентуални изпъкналости или вдлъбнатини на палубата и се приема средна маса на лице от 0,075 t.

Подробното пресмятане на частите на палубата, които са заети от лица, може а се спести, ако се използват някои от следните стойности:

$$P = \begin{array}{ll} 1,1 \cdot F_{\max} \cdot 0,075 & \text{за пътнически плавателен съдове за дневно пътуване} \\ 1,5 \cdot F_{\max} \cdot 0,075 & \text{за плавателен съдове с кабинни} \end{array}$$

Където

$F_{\max}$  = максималният разрешен брой пътници на борда

$y = B/2$  в (m)

5. Моментът, дължащ се на налягането на вятъра ( $M_w$ ), се пресмята, както следва:

$$M_w = p_w \cdot A_w \cdot (l_w + T/2) \text{ (kNm)}$$

Където

$p_w$  = специфично налягане на вятъра от 0,25 kNm<sup>2</sup>

$A_w$  = странична равнина на плавателния съд над равнината на газене съгласно разглежданото състояние на натоварване в m<sup>2</sup>

$l_w$  = Разстояние на центъра на тежестта на страничната равнина  $A_w$  от равнината на газене съгласно разглежданото състояние на натоварване в м

6. Моментът, дължащ се на центробежна сила ( $M_{цс}$ ), причинен от завоя на плавателния съд се пресмята, както следва:

$$M_{dr} = c_{dr} \cdot C_B \cdot v^2 \cdot D/L_{WL} \cdot (KG - T/2) \text{ (kNm)}$$

Където

$c_{dr}$  = коефициент със стойност 0,45

$C_B$  = Коефициент на запълване

$v$  = максимална скорост на плавателния съд в m/s.

$KG$  = разстояние между центъра на тежестта и линията на кила в m.



За пътнически плавателни съдове със системи за задвижване съгласно член 6.06,  $M_{dr}$  се получава или с реални изпитвания или с изпитвания на макет или от съответните изчисления.

7. Заявителят доказва чрез изчисление, базирано на прилагането на метода на постоянната водоизместимост, че устойчивостта на повредения плавателен съд е съответстваща в случай на нахлуване на вода. Всички изчисления се правят до максимално потапяне при запазване плавателността.
8. Плавателността на кораба в случай на нахлуване на вода се доказва за стандартните условия на натоварване, определени в параграф 2. Също така, математическото доказателство за достатъчната стабилност се определя за трите междинни фази на наводняване (25, 50 и 75% от общото наводняване) и за крайния етап на наводняването.
9. Пътническите плавателни съдове съответстват на изисквания в случай на повреда на един отсек и на два отсека.

Следните предпоставки относно размера на повредата се взимат под внимание в случай на наводняване:

	Повреда на един отсек	Повреда на два отсека
Размер на повредата на борда		
Надлъжна l (m)		$1,20 + 0,07 \cdot L_{WL}$
Напречна b (m)	B/5	0,59
Вертикална v (m)	От дъното на кораба догоре без ограничение	
Размер на повредата на дъното		
Надлъжна l (m)		$1,20 + 0,07 \cdot L_{WL}$
Напречна b (m)		B/5
Вертикална h (m)	0,59; тръбопроводите инсталирани в съответствие с член 15.02, параграф 13, буква в), се смятат за незасегнати	

а) При повреда на един отсек преградите могат да бъдат приети за незасегнати, ако разстоянието между две съседни прегради е по-голямо от дължината на повредата. Надлъжните прегради на разстояние по-малко от B/3 от външната обшивка, измерено перпендикулярно на централната линия от обшивката на корпуса при най-дълбоко газене, не се вземат под внимание за целите на изчислението.

б) При повреда на два отсека, всички прегради в рамките на обхвата на повредата се смятат за засегнати. Това означава, че местоположенията на преградите се избират по такъв начин, че да се осигури плавателният съд да остане на вода след наводняване на един или два съседни отсека надлъжно.

в) Най-ниската точка на всеки отвор, който не е водонепроницаем (напр. врати, прозорци, люкове за достъп до трюмове) се намира не по-малко от 0,10 m над повредената ватерлиния. Палубата на преградите не е под водата в последния етап при наводняване.

г) Проницаемостта се приема за 95%. Ако бъде доказано чрез изчисления, че средната проницаемост на даден отсек е по-малка от 95%, вместо нея може да се използва изчислената стойност.

Стойностите, които трябва да се приемат, не са по-ниски от:

Салони	95%
Машинни и котелни отделения	85%
Помещения за багаж и складове	75%
Двойни дъна, бункери за гориво, баласт и други резервоари в зависимост от това, според тяхното предназначение, за тях се приема, че са пълни или празни за плавателния съд, плаващ на равнината на най-дълбоко газене	0 или 95 %

Изчисленията на ефекта при свободните повърхности в междинните етапи на наводняване се основават на брутната площ на повредените отсеци.

д) В случай че повреда с размери по-малки от посочените по-горе доведе до вредни последствия по отношение наклоняване или загуба на метacentрична височина, тази повреда се взема под внимание за целите на изчисленията.

10. За всички междинни етапи на наводняването, упоменати в параграф 8, се изпълняват следните критерии:

а) Ъгълът на наклона  $j$  в равновесното положение на въпросния междинен етап не надхвърля  $15^\circ$ ;

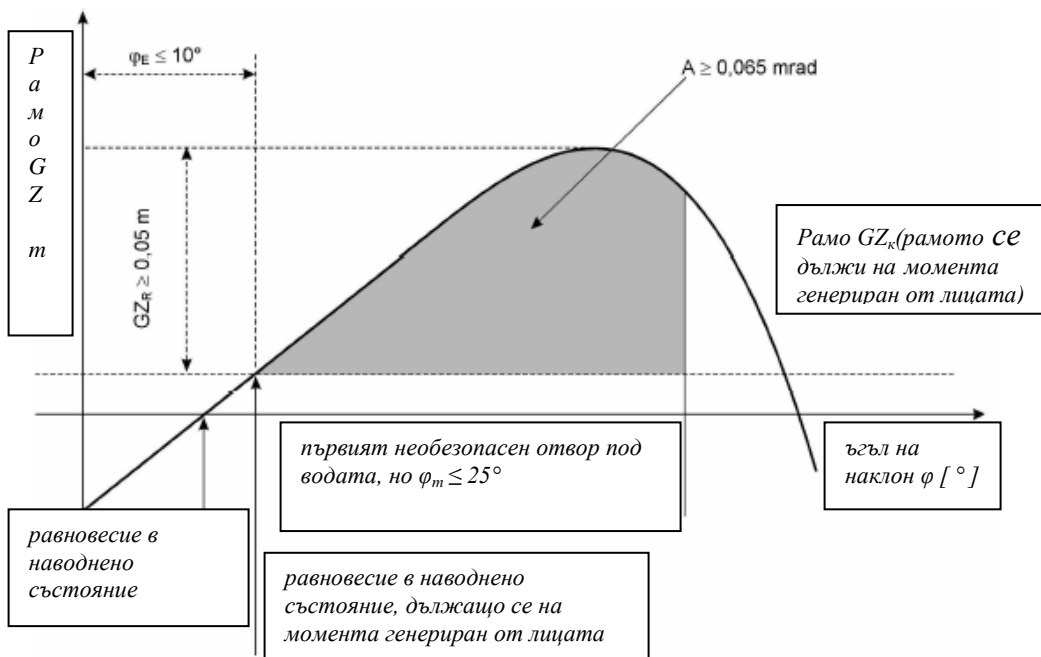
б) След наклона в равновесното положение на въпросния междинен етап, положителната част на кривата на рамото на изправящия момент дава стойност на рамото на изправящия момент  $GZ \geq 0,02$  m преди първият необезопасен отвор да бъде потопен или се стигне ъгъл на наклон от  $25^\circ$ ;

в) Отворите, които не са водонепроницаеми, не са потопени преди достигане на наклона в равновесното положение на въпросния междинен етап

11. В последния етап на наводняването са изпълнени следните критерии, като се вземе предвид момента на наклона, дължащ се на лица, в съответствие с параграф 4:

а) Ъгълът на наклон  $\varphi_E$  не превишава  $10^\circ$ ;

б) След равновесното положение, положителната част на кривата на рамото на изправящия момент дава стойност на рамото на изправящия момент  $GZ_R \geq 0,05$  метра площ  $A \geq 0,065$  mrad. Тази минимални стойности за устойчивост са изпълнени преди първият необезопасен отвор да бъде потопен или във всички случаи преди да се стигне ъгъл на наклон от  $\varphi_m \leq 25^\circ$ .



в) Отворите, които не са водонепроницаеми, не са потопени преди достигане на равновесното положение; ако отворите бъдат потопени преди този момент, за целите на изчисляването на устойчивостта на повреден плавателен съд, помещенията им се смятат за наводнени.

12. Спирателните устройства, които могат да се затварят водонепроницаемо, се маркират съответно.

13. Ако са оформени отвори за кръстосано наводняване с цел намаляване асиметричното наводняване, те съответстват на следните условия:

а) За изчисляване на кръстосаното наводняване се прилага Резолюция на ИМО А.266(VIII);

б) Те са самозадействащи се;

в) Те не са оборудвани със спирателни устройства;

г) Общото време, предвидено за компенсация, не надвишава 15 минути.

#### Член 15.04

### Разстояние на безопасност и надводен борт

1. Разстоянието на безопасност е най-малкото равно на сумата от:

а) Допълнителното странично потапяне което, измерено по обшивката на корпуса, се причинява от ъгъла на наклон съгласно член 15.03, параграф 3, буква д), и

б) Остатъчната безопасна дистанция съгласно член 15.03, параграф 3, буква ж).

За плавателни съдове без преградна палуба разстоянието на безопасност не е по-малко от 500 mm.

2. Надводният борд е най-малкото равен на сумата от:
  - а) Допълнителното странично потапяне което, измерено по обшивката на корпуса, се причинява от ъгъла на наклон съгласно член 15.03, параграф 3, буква д), и
  - б) Остатъчната безопасна дистанция съгласно член 15.03, параграф 3, буква е).

Надводният борд, обаче, е не по-малко от 300 mm.

3. Равнината на най-дълбоко газене се определя така, че да осигури съответствие с разстоянието на безопасност съгласно параграф 1 и надводния борд съгласно параграф 2 и членове 15.02 и 15.03.
4. От съображения за безопасност, контролният орган може да установи по-голямо разстояние на безопасност или по-голям надводен борд.

### *Член 15.05*

#### **Максимално допустим брой пътници**

1. Контролният орган определя максимално допустимия брой пътници и записва цифрата в свидетелството на Общността.
2. Максимално допустимия брой пътници не може да превишава някоя от следните стойности:
  - а) Броят пътници, за които е доказано наличие на пункт за евакуация съгласно член 15.06, параграф 8;
  - б) Броят пътници, който е взет под внимание при изчисляването на устойчивостта съгласно член 15.03;
  - в) Броят налични койки за пътници на пътнически плавателни съдове с жилищни помещения, използвани за пътувания с нощувки.
3. При плавателни съдове с жилищни помещения, които се използват също като плавателни съдове за дневни пътувания, броят пътници се изчислява и за ползване като плавателни съдове за дневни пътувания, и като пътнически плавателни съдове с жилищни помещения и се записва в свидетелството на Общността.
4. Максимално допустимия брой пътници се посочва на ясно четливи и видими табели на борда на плавателния съд.

### *Член 15.06*

#### **Помещения и пространства за пътниците**

1. Помещенията за пътниците :
  - а) На всички палуби се намират зад равнището на таранната преграда и, доколкото са под палубата на преградите пред равнището на кърмовата преграда, и
  - б) Отделени са по газонепроницаем начин от машинното и котелното отделение;

в) Подредени са така, че линиите за наблюдение съгласно член 7.02 да не минават през тях.

2. Шкафовете и помещенията, упоменати в член 11.13 и предназначени за съхранение на запалими течности са извън пространството за пътниците.

3. Броят и ширината на изходите от помещенията за пътници съответстват на долуизброените изисквания:

а) Помещенията или групите от помещения, проектирани или подредени за 30 или повече пътници или включващи койки за 12 или повече пътници, имат най-малко два изхода. На плавателните съдове за дневни пътувания един от тези два изхода може да бъде заместен от два аварийни изхода.

б) Ако помещенията се намират под палубата на преградите, един от изходите може да бъде водонепроницаема врата в преградата, съгласно член 15.02, параграф 10, водеща към съседен отсек, от който до горната палуба може да се стигне директно. Другият изход извежда пряко или, ако е разрешено съгласно буква а) служи като аварийен изход на открито, или към преградната палуба. Това изискване не важи за отделните кабинни;

в) Изходите съгласно букви а) и б) са съответно подредени и имат чиста ширина от не по-малко от 0,80 m и чиста височина не по-малко от 2,00 m. За вратите на пътническите кабинни и други малки помещения, чистата ширина може да бъде намалена до 0,70 m.

г) В случая на помещения или групите от помещения, предназначени за повече от 80 пътници, сумата от широчините на всички изходи, предназначени за пътниците и които те използват при извънредни ситуации, е не по-малко от 0,01 m на пътник.

д) Ако общата ширина на изходите се определя от броя пътници, широчината на всеки изход е не по-малко от 0,005 m на пътник;

е) Аварийните изходи имат най-къса страна с дължина не по-малко от 0,60 m или минимален диаметър от 0,70 m. Те се отварят по посока на евакуацията и са маркирани и от двете страни;

ж) Изходите на стаите, предназначени за ползване от лица с намалена подвижност, имат чиста широчина не по-малко от 0,90 m. Изходите обичайно използвани за качване и слизане на хора с намалена подвижност имат чиста широчина не по-малко от 1,50 m.

4. Вратите на помещенията за пътници съответстват следните изисквания:

а) С изключение на вратите, водещи към свързващите коридори, те могат да се отварят навън или да бъдат изградени като плъзгащи се врати;

б) Вратите на кабината са направени по такъв начин, че да могат също да се отключват отвън по всяко време;

в) Вратите с механизъм се отварят лесно в случай на отказ на захранването с енергия на механизма;

г) При вратите, предназначени за ползване от лица с намалена подвижност, има, откъм посоката, в която се отваря вратата, минимален просвет от 0,60 m между вътрешния край на рамката на вратата от страната на бравата и прилежащата перпендикулярна стена.

5. Свързващите коридори съответстват на следните изисквания:

а) Те имат чиста широчина от поне 0,80 m или, ако водят към помещения, използвани от повече от 80 пътници, поне 0,01 m на пътник;

- б) Чистата им височина е не по-малко от 2,00 m;
  - в) Свързващите коридори, предназначени за ползване от лица с намалена подвижност, имат чиста широчина не по-малко от 1,30 m. Свързващите коридори с ширина над 1,50 m имат перила от всяка страна;
  - г) Когато част от плавателния съд или помещение, предназначено за пътници, се обслужва само от един свързващ коридор, чистата му широчина е не по-малко от 1,00 m.
  - д) По свързващите коридори няма стъпала;
  - е) Те водят само до открити палуби, помещения или стълбища.
  - ж) Задънените части на свързващите коридори са не по-дълги от два метра.
6. В допълнение към разпоредбите на параграф 5, маршрутите за евакуация съответстват и на следните изисквания:
- а) Стълбищата, изходите и аварийните изходи са разположени така, че при пожар в която и да е част, останалите части да могат да се опразнят безопасно;
  - б) Маршрутите за евакуация водят по най-късия път до пунктовете за евакуация съгласно параграф 8;
  - в) Маршрутите за евакуация не преминават през машинните отделения или камбузи;
  - г) В никоя точка на маршрутите за евакуация няма монтирани стъпала, подвижни стълби и други подобни;
  - д) Вратите към маршрутите за евакуация са конструирани така, че да не намаляват минималната ширина на маршрута за евакуация, упоменат в параграф 5, букви а) или г);
  - е) Маршрутите за евакуация и аварийните изходи бъдат ясно означени. Знаците се осветяват от системата за аварийно осветление.
7. Маршрутите за евакуация и аварийните изходи имат подходяща система с указания за безопасност.
8. За всички лица на борда има сборни пунктове, които да отговарят на следните изисквания:
- а) Общата площ на сборните пунктове в  $m^2$  съответства най-малкото на стойността, получена по следните формули:

Плавателни съдове за дневни пътувания:  $A_s = 0,35 \cdot F_{\max} (m^2)$

Плавателни съдове с жилищни помещения:  $A_s = 0,45 \cdot F_{\max} (m^2)$

За тези формули важи следната дефиниция:

$F_{\max}$  е максимално допустимият брой пътници на борда;

- б) Всеки отделен сборен пункт или място за евакуация е по-голямо от  $10 m^2$ ;
- в) В сборните пунктове няма мебели, независимо дали са подвижни или не;
- г) Ако в помещение, където е обособен сборен пункт, има подвижни мебели, те са подходящо укрепени, за да не се хлъзгат.;
- д) Спасителните приспособления са леснодостъпни от пунктовете за евакуация;
- е) Възможно е хората безопасно да бъдат евакуирани от пунктовете за евакуация, като се използва всеки борд на плавателния съд;
- ж) Сборните пунктове се намират над пределната линия;

- з) Сборните пунктове и тези за евакуация са означени като такива на плана по безопасността и означени на борда на плавателния съд;
- и) В случай че фиксирани седалки или скамейки се намират в помещение, в което са определени сборни пунктове, съответният брой лица не се взема под внимание при пресмятането на общата площ на сборните пунктове съгласно буква а). Обаче, броят лица, за които се определят фиксирани седалки или скамейки в дадено помещение не трябва да превишава броя лица, за които в това помещение има сборен пункт.
- й) Разпоредбите на букви г) и и) важат също за свободните палуби, на които са определени сборни пунктове;
- к) Ако на борда има колективни спасителни устройства броят лица, за които тези устройства са разчетени може да не се взема предвид при изчисляване на общата площ на сборните пунктове, посочени в буква а);
- л) Обаче, във всички случаи, при които се прилагат приспаданията съгласно букви и) до л), общата площ съгласно буква а) е достатъчна за не по-малко от 50% от максималния допустим брой пътници.

9. Стълбищата и техните площадки в пространствата за пътници съответстват на следните изисквания:

- а) Да бъдат изградени в съответствие с Европейски стандарт EN 13056:2000;
- б) Да имат чиста широчина от най-малко 0,80 m или, ако водят към свързващи коридори или места, използвани от повече от 80 пътници, поне 0,01 m на пътник;
- в) Да имат чиста широчина от най-малко 1,00 m, ако са единственият начин за достъп до помещение за пътници;
- г) Ако няма поне по една стълба от всяка страна на кораба в едно и също помещение, те се намират в безопасното място;
- д) В допълнение, стълбите предназначени за ползване от лица с намалена подвижност, съответстват на изискванията по-долу:
  - аа) наклонът на стълбите да не превишава 38°;
  - бб) стълбите имат чиста широчина най-малко от 0,90 m;
  - вв) спирални стълби не се допускат;
  - гг) стълбите не могат да минават в направление, напречно на плавателния съд;
  - дд) перилата на стълбите достигат до около 0,30 m след горния и долния край на стълбите, без да пречат на трасетата на преминаване;
  - ее) перилата, предните части най-малкото на горното и долното стъпало, както и подовите покрития в краищата на стълбите са очертани с ярък цвят.

Асансьорите, предназначени за лица с намалена подвижност и оборудването за повдигане, като ескалатори или платформи за повдигане, са изградени съгласно съответния стандарт или наредба на държава-членка.

10. Частите на палубата, предназначени за пътници и които не са закрити, съответстват на изискванията по-долу:

- а) да бъдат оградени с фалшборт или перила с височина най-малко 1,00 m или парапет, съобразно европейски стандарт EN 711:1995, с конструкция тип PE PG или PZ. Фалшбортите или парапетите на палубите, предназначени за лица с намалена подвижност, са с височина не по-малко от 1,10 m;

б) отворите и оборудването за качване и слизване, а също отворите за товарене или разтоварване са такива, че да могат да бъдат обезопасени и да имат чиста широчина не по-малко от 1,00 m. Отворите, използвани обичайно за качване и слизване на лица с намалена подвижност, са с чиста широчина не по-малко от 1,50 m;

в) отворите и оборудването за качване и слизване не могат да се наблюдават от рулевата рубка, осигуряват се оптически или електронни средства за тази цел;

г) пътниците в седнало положение не пречат на линиите за наблюдение съгласно член 7.02.

11. Частите на плавателния съд, които не са предназначени за пътници, в частност достъпът до рулевата рубка и машинните отделения са такива, че да могат да се обезопасят против неразрешено влизане. При всяко такова място за достъп има знак, съответстващ на фигура 1 от приложение 1, поставен на видно място.

12. Траповете се изграждат в съответствие с европейски стандарт EN 14206:2003. Чрез дерогация от член 10.02, параграф 2, буква г), тяхната дължина се допуска да бъде по-малка от 4 m.

13. Местата за придвижване, предназначени ползване от лица с намалена подвижност, са с чиста широчина не по-малко от 1,30 m и по тях да няма прагове и прегради с височина повече от 0,025 m. Стените в местата за придвижване, предназначени за ползване от лица с намалена подвижност, са съоръжени с перила на височина 0,90 m над пода.

14. Стъклените врати и стени в местата за придвижване и също стъклата на прозорците са изработени от предварително разтегнато или ламинирано стъкло. Те могат също да бъдат произведени от синтетичен материал, при условие че той да е разрешен за ползване от противопожарна гледна точка.

Прозрачните врати и стъкла, достигащи до пода в местата за придвижване, се маркират по ясно видим начин.

15. Надстройките или техните покриви, състоящи се изцяло от панорамни стъкла, се произвеждат само от материали, които в случай на злополука да сведат до минимум риска от нараняване на лицата на борда.

16. Системите за питейна вода съответстват, като минимум, на изискванията на член 12.05.

17. За пътниците има на разположение тоалетни. Поне една от тоалетните се оборудва за използване от лица с намалена подвижност съгласно съответния стандарт или наредба на държава-членка и е достъпна от всички пространства, предвидени за ползване от лица с намалена подвижност.

18. Жилищните помещения без отварящи се прозорци се свързват с вентилационна система.

19. По аналогия помещенията, в които са настанени членовете на екипажа или обслужващия персонал, съответстват на разпоредбите на настоящия член.

#### *Член 15.07*

### **Система за задвижване**



В допълнение към главната система за задвижване, плавателните съдове се оборудват и с втора независима система за задвижване с цел да се осигури, че в случай на повреда по главната система за задвижване, плавателният съд ще може да продължи самостоятелно с най-малък ход.

Втората независима система за задвижване се разполага в отделно машинно отделение. Ако двете машинни отделения имат общи повърхности, те са изградени съгласно член 15.11, параграф 2.

### *Член 15.08*

#### **Устройства и оборудване за безопасност**

1. Всички пътнически плавателни съдове имат съоръжения за вътрешна връзка в съответствие с член 7.08. Такива съоръжения има също в работните помещения и, където няма пряка връзка с рулевата рубка, в пространствата за достъп и евакуация на пътниците, упоменати в член 15.06, параграф 8.
2. Всички пространства за пътниците могат да бъдат достигнати чрез система от високоговорители. Системата се проектира по такъв начин, че да осигурява предаваната информация да може ясно да се разграничава от фоновия шум. Високоговорителите не са задължителни, когато е възможна пряка връзка между рулевата рубка и пространството за пътници.
3. Плавателният съд е оборудван със система за тревога. Системата включва:
  - а) Система за тревога, позволяваща на пътниците, членовете на екипажа и обслужващия персонал да сигнализират командването и екипажа на плавателния съд;  
Тази тревога следва се дава само в пространствата, предназначени за командването и екипажа на плавателния съд; само командването на плавателния съд следва да има възможност да спре алармата. Възможно е системата за тревога да се включи най-малко от следните места:
    - аа) във всяко жилищно помещение;
    - бб) в коридорите, асансьорите и стълбищните клетки, като разстоянието до най-близкия задействащ бутон не е повече от 10 m и поне по един такъв има във всеки водонепроницаем отсек;
    - вв) в салоните, каюткомпаниите и подобни помещения за отдих;
    - гг) в тоалетните, предназначени за ползване от лица с намалена подвижност.
    - дд) в машинните отделения, камбузите и др. подобни, където има опасност от пожар;
    - ее) в хладилните помещения и другите складови помещения.Задействащите бутони за тревога се монтират на височина от 0,85 до 1,10 m над пода;
  - б) Система за тревога, позволяваща на командването на плавателния съд да сигнализира пътниците.  
Тази тревога се чува ясно и безпогрешно във всички помещения, достъпни за пътниците. Тя може да се задейства от рулевата рубка и от място, в което постоянно има персонал;

в) Система за тревога, позволяваща на командването на плавателния съд да сигнализира членовете на екипажа и обслужващия персонал.

Системата за тревога, посочена в член 7.09, параграф 1, достига също до помещенията за отдых на обслужващия персонал, хладилните помещения и другите складови помещения.

Задействащите бутони за тревога се обезопасяват против случайно включване.

4. Всеки водонепроницаем отсек е оборудван със система за тревога за попадане на вода в трюма.
5. В трюма се осигуряват две моторни помпи.
6. На борда се осигурява неподвижно монтирана осушителна система, в съответствие с член 8.08, параграф 4.
7. Вратите на хладилните камери, дори и когато са заключени, също могат да се отворят отвътре.
8. Когато се използват тръбни системи с CO<sub>2</sub> под палубата, съответните помещения се оборудват с автоматична вентилационна система, която се задейства автоматично когато врата или люк на помещението се отвори. Вентилационните тръби стигат до 0,05 m над пода на помещението.
9. В допълнение към комплекта за първа помощ, упоменат в член 10.02, параграф 2, буква, се осигуряват и други комплекти за първа помощ в достатъчни количества. Комплектите за първа помощ и тяхното съхранение съответстват на изискванията, установени в член 10.02, параграф 2, буква е).

#### *Член 15.09*

### **Спасително оборудване**

1. В допълнение към спасителните кръгове, упоменати в член 10.05, параграф 1, всички части на палубата, предназначени за пътници и които не са закрити, са оборудвани с кръгове, съответстващи на европейски стандарт EN 14144:2003 и на двата борда на плавателния съд, разположени не по-далеч от 20 m един от друг.

Половината от предписаните кръгове се оборудват с плаващо въже с дължина не по-малко от 30 m и диаметър от 8 до 11 mm. Останалата част от предписаните кръгове са оборудвани с автоматично включващ се фенер, захранван с батерии, който не се загасява във вода.

2. В допълнение към спасителните кръгове, посочени в параграф 1, е налице и готово за употреба долупосоченото оборудване:

а) Индивидуално спасително оборудване съгласно член 10.05, параграф 2, за обслужващия персонал, който изпълнява задължения съгласно графика на дежурствата по безопасността;

б) Индивидуално спасително оборудване съгласно европейски стандарт EN 395:1998 или EN 396:1998 за останалия обслужващ персонал

3. Пътническите плавателни съдове имат оборудване, позволяващо хората безопасно да бъдат прехвърлени в плитки води, на брега или на друго плавателно средство.

4. В допълнение към спасителното оборудване съгласно параграфи 1 и 2, индивидуално спасително оборудване съгласно европейски стандарт EN 395:1998 или EN 396:1998 е налице за 100% от максимално допустимия брой пътници.

Когато индивидуалното спасително оборудване съгласно първия параграф не е подходящо и за деца, индивидуално спасително оборудване съгласно европейски стандарт EN 395:1998 за деца, тежащи до 30 kg, е в наличност за 10% от максимално допустимия брой пътници.

5. Терминът “колективно спасително оборудване” обхваща корабните лодки съгласно член 10.04 и спасителните салове.

Спасителните салове:

а) Носят надпис, който посочва предназначението и броя на лица, за които са одобрени;

б) Предлагат достатъчно места за сядане за допустимия брой лица;

в) Осигуряват плавателност от най-малко 750 N на човек в сладки води;

г) Разполагат с въже, свързано с пътническия плавателен съд, за да не ги отнася течението;

д) са произведени от подходящи материали и устойчиви на нефт, нефтени продукти и температури до 50°C;

е) Заемат и поддържат стабилно равновесие и, в това отношение, да бъдат снабдени с подходящи устройства, позволяващи за тях да се хващат посочения брой лица;

ж) са боядисани във флуоресцентен оранжев цвят или имат флуоресцентни повърхности, видими от всички страни, не по-малко от 100 cm<sup>2</sup>;

з) са такива, че да могат да бъдат извадени от състояние на съхранение и хвърлени зад борда бързо и безопасно от един човек или да могат да застанат на вода независимо от състоянието им на съхранение;

и) са оборудвани със съответни средства за евакуация от пунктовете за евакуация, посочени в член 15.06, параграф 8, към спасителните салове, в случай че вертикалното разстояние между палубата и пунктовете за евакуация и равнината на най-дълбоко газене е по-голямо от 1 m.

6. Допълнителните колективни спасителни средства са елементи от спасителното оборудване, които осигуряват плавателност за няколко лица във водата.

а) Те имат табелка, посочваща предназначението им и броя лица, за които са одобрени;

б) Осигуряват плавателност от най-малко 100 N на човек в сладки води;

в) Произведени са от подходящи материали и устойчиви на нефт, нефтени продукти и температури до 50°C;

г) Заемат и поддържат стабилно равновесие и, в това отношение, са оборудвани със съответни устройства, позволяващи за тях да се хващат посочения брой лица;

д) Са във флуоресцентен оранжев цвят или да имат флуоресцентни повърхности, видими от всички страни, от поне 100 cm<sup>2</sup>;

е) Са такива, че да могат да бъдат освободени от състояние на съхранение и хвърлени зад борда бързо и безопасно от един човек или да могат да застанат на вода свободно от положение за съхранение.

7. Освен това, надуваемите спасителни средства:

а) имат поне две отделни въздушни камери;

б) се надуват автоматично или с ръчно задействане при пускане;

- в) заемат и поддържат стабилно равновесие независимо от товара, който носят, дори и ако само половината от въздушните камери са надути.
8. Спасителните устройства се складират на борда по такъв начин, че да могат да се достигат лесно и безопасно при необходимост. Покритите места за съхранение се маркират ясно.
9. Спасителното оборудване се проверява съгласно указанията на производителя.
10. Корабната лодка се оборудва с двигател и прожектор.
11. В наличност е и подходяща носилка.

### *Член 15.10*

#### **Електрическо оборудване**

1. За осветление се допуска само електрическо оборудване.
2. Член 9.16, параграф 3 важи освен това за коридорите и стаите за почивка на пътниците.
3. Достатъчно осветление и аварийно осветление се осигурява за:
  - а) Местата, където се съхранява спасителното оборудване и където същото обикновено се подготвя за ползване;
  - б) Маршрутите за евакуация, местата за достъп на пътниците, в това число траповете, входовете и изходите, свързващите коридори, асансьорите и стълбищата на жилищните пространства, корабните кабинни и жилищните пространства;
  - в) Маркировките на маршрутите за евакуация и аварийните изходи;
  - г) Командните помещения, машинните отделения, помещенията на рулевия механизъм и техните изходи;
  - д) Рулевата рубка;
  - е) Помещението за аварийно електрозахранване;
  - ж) Местата, където се намират пожарогасителите и управлението на противопожарното оборудване;
  - з) Пунктовете, където пътниците, обслужващият персонал и екипажът се събират при опасност.
4. В наличност е аварийен захранващ агрегат, състоящ се от аварийен източник на енергия и аварийно електрическо табло, които при отказ на електрозахранването на следното оборудване да могат да се включат като заместващо захранване, в случай че оборудването няма собствен източник на енергия:
  - а) сигналните светлини;
  - б) звуковите предупредителни устройства;
  - в) аварийното осветление съгласно параграф 3;
  - г) радиотелефонна система;
  - д) системите на алармите, високоговорителите и бордовата връзка;
  - е) прожекторите съгласно член 10.02, параграф 2, буква е);
  - ж) пожароизвестителната система;
  - з) другото оборудване за безопасност, като автоматичните системи за разпръскване на вода под налягане или гасене на пожар.

и) Асансьорите и повдигащото оборудване по смисъла на член 15.06, параграф 9, изречение първо.

5. Осветителната инсталация за аварийното осветление се маркира като такива.
6. Аварийният захранващ агрегат се монтира извън машинното отделение, извън помещенията, в които се помещават източниците на електроенергия, посочени в член 9.02, параграф 1 и извън помещението, в което се намира главното разпределително табло; той се отделя от тези помещения с разделителни стени съгласно член 15.11, параграф 2.

Кабелите, захранващи електрическата инсталация в извънредна ситуация, се монтират и прокарват по такъв начин, че да поддържат непрекъснатост на захранването на тази инсталация при пожар или наводняване. Тези кабели никога не преминават през машинното отделение, камбуза или помещенията, освен доколкото в такива места се осигурява аварийно оборудване.

Аварийният захранващ агрегат се монтира над пределната линия.

7. Като аварийен захранващ агрегат се допуска да се използват следните:
  - а) Спомагателни генератори със собствено подаване на гориво и отделна система за охлаждане, които в случай на отказ на електрозахранването, да се включат и да поемат снабдяването с енергия в рамките на 30 секунди автоматично или, ако са в непосредствена близост до рулевата рубка или друго място, в което постоянно работят членове на екипажа, да могат да се включват и ръчно; или
  - б) Акумулаторни батерии, които в случай на повреда в електрозахранването, да се включат или, ако са в непосредствена близост до рулевата рубка или друго място, в което постоянно работят членове на екипажа, да могат да се включва и ръчно. Те са способни да захранват горните потребители на енергия през целия предписан период без презареждане и без недопустим спад на напрежението.
8. Планираният период на функциониране на аварийното захранване се определя съгласно дефинираното предназначение на плавателния съд. Той е не по-кратък от 30 минути.
9. Съпротивленията на изолацията и заземяването на електрическите системи се изпробват при проверките съгласно член 2.09.
10. Източниците на енергия съгласно член 9.02, параграф 1 са независими един от друг.
11. Повредата на главното или аварийното енергозахранване не се отразява на експлоатационната безопасност на инсталациите.

### *Член 15.11*

#### **Противопожарна защита**

1. Годността на материалите и елементите за противопожарна защита се установява от акредитирана изпитваща институция на основата на съответни методи за изпитване.
  - а) Изпитващата институция е в съответствие със:
  - аа) Кодекса на процедурите за противопожарни изпитвания; или

- бб) европейски стандарт EN ISO/IEC 17025:2000 относно общите изисквания към компетентността на лабораториите за изпитания и калибриране.
- б) Признатите методи за изпитване за определяне на незапалимостта на материалите са:
- аа) Приложение 1, част I от Кодекса на процедурите за противопожарни изпитвания; и
- бб) равностойните наредби на някоя от държавите-членки.
- в) Признатите методи за изпитване за определяне, че даден материал е труднозапалим са:
- аа) съответните изисквания, заложи в приложение 1, части 5 (Изпитване за запалимост на повърхността), 6 (Изпитване за покритията на палубата), 7 (Изпитване за висящи тъкани и пластмаси), 8 (Изпитване за тапицирани мебели) и 9 (Изпитване за спалното бельо) от Кодекса на процедурите за противопожарни изпитвания; и
- бб) равностойните наредби на някоя от държавите-членки.
- г) Признатите методи за изпитване за определяне на огнеустойчивостта са:
- аа) Резолюция на ИМО А.754(18); и
- бб) равностойните наредби на една от държавите-членки.
2. Разделителните стени между стаите се проектират съгласно следната таблица:

Таблица за разделителните стени между помещенията, в които не са инсталирани разпръсквателни системи под налягане съгласно член 10.03а

Помещения	Центрове за управление	Стълбищни клетки	Сборни пунктове	Салони	Машинни отделения	Камбузи	Складове
Центрове за управление	-	A0	A0/B15 <sup>14</sup>	A30	A60	A60	A60
Стълбищни клетки		-	A0	A30	A60	A60	A60
Сборни пунктове			-	A30/B15 <sup>15</sup>	A60	A60	A60
Салони				-/B15 <sup>16</sup>	A60	A60	A60
Машинни отделения					A60/A0 <sup>17</sup>	A60	A60
Камбузи						A0	A60/B15 <sup>18</sup>
Складове							-

<sup>14</sup> Разделителните стени между центрoвете за управление и вътрешните сборни пунктове съответстват на Тип A0, но външните сборни пунктове – само на Тип B15.

<sup>15</sup> Разделителните стени между салоните и вътрешните сборни пунктове съответстват на Тип A 30, но външните сборни пунктове – само на Тип B15.

<sup>16</sup> Разделителните стени между кабините, разделителните стени между кабините и коридорите и вертикалните разделителни стени, разделящи салоните, съгласно параграф 10, отговарят на Тип B15 за помещения, снабдени с разпръсквателни системи под налягане B0.

<sup>17</sup> Разделителните стени между двигателните отделения съгласно членове 15.07 и 15.10, параграф 6, съответстват на Тип A 60; в останалите случаи те отговарят на Тип A0.

<sup>18</sup> В 15 е достатъчно за разделителни стени между камбузи, от една страна, и хладилни помещения и складове за храна, от друга страна.

Таблица за разделителните стени между помещенията, в които са монтирани разпръсквателни системи под налягане съгласно член 10.03а

Помещения	Центрове за управление	Стълбищни клетки	Сборни пунктове	Салони	Машинни отделения	Камбузи	Складове
Центрове за управление	-	A0	A0/B15 <sup>19</sup>	A0	A60	A60	A30
Стълбищни клетки		-	A0	A0	A60	A30	A0
Сборни пунктове			-	A30/B15 <sup>20</sup>	A60	A60	A60
Салони				-/B0 <sup>21</sup>	A60	A30	A0
Машинни отделения					A60/A0 <sup>22</sup>	A60	A60
Камбузи						-	B15
Складове							-

а) Преградните стени тип А са прегради, стени и палуби, които отговарят на следните изисквания:

аа) изработени са от стомана или друг равностоеен материал;

аб) заякчени са по подходящ начин;

ав) изолирани са с одобрен незапалим материал по такъв начин, че средната температура на страната, обратна на огъня да не се вдига до повече от 140°C над първоначалната температура и в никоя точка, в това число във фугите при съединенията температура да не се вдига до повече от 180°C над първоначалната температура за следните времена:

Тип А 60 – 60 минути

Тип А 30 – 30 минути

Тип А 0 – 0 минути;

аг) изградени са по такъв начин, че да не се допуска преминаване на дим и пламъци до края на едночасовия тест за обикновен пожар;

б) Преградните стени тип В са прегради, стени, палуби, тавани и облицовки, които отговарят на следните изисквания:

аа) изработени са от одобрен незапалим материал. Освен това, всички материали, използвани при изработката и сглобяването на преградните стени са незапалими, освен облицовката, която е поне труднозапалима;

<sup>19</sup> Разделителните стени между центрoвете за управление и вътрешните сборни пунктове съответстват на тип А0, но външните сборни пунктове – само на тип В15.

<sup>20</sup> Разделителните стени между салоните и вътрешните сборни пунктове съответстват на Тип А0, но външните сборни пунктове – само на тип В15.

<sup>21</sup> Разделителните стени между кабините, разделителните стени между кабините и коридорите и вертикалните разделителни стени, разделящи салоните, съгласно параграф 10, съответстват на тип В15 за помещения, снабдени с разпръсквателни системи под налягане В0.

<sup>22</sup> Разделителните стени между двигателните отделения съгласно членове 15.07 и 15.10, параграф 6, съответстват на тип А 60; в останалите случаи те съответстват на тип А0.

бб) имат такава изолационна стойност, че средната температура на страната обратна на огъня не се вдига до повече от 140°C над първоначалната температура и в никоя точка, в това число във фугите при съединенията температурата да не се вдига до повече от 225°C над първоначалната температура за следните срокове от време:

Тип В 15 – 15 минути

Тип В 0 – 0 минути.

вв) изградени са по такъв начин, че да не се допуска преминаване на дим и пламъци до края на първия половин час от изпитването за обикновен пожар;

в) Контролният орган има право, в съответствие с Кодекса на процедурите за противопожарни изпитвания, да разпoredи изпитване на произволно избрана преграда с цел да се осигури изпълнението на горните разпоредби относно устойчивостта и нарастването на температурата.

3. Боите, лаковете и другите продукти за обработка на повърхността, както и покритията на палубите, използвани в помещенията, без машинните отделения и складовите помещения, са труднозапалими. Килимите, платовете, завесите и другите висящи текстилни материали, както и тапицираните мебели и койките са труднозапалими, ако помещенията, в които се намират, не са оборудвани с разпръсквателни системи под налягане съгласно член 10.03а.
4. Таваните на салоните и покритията на стените, в това число надстройките им, ако салоните не са оборудвани с разпръсквателни системи под налягане съгласно член 10.03а, са изработени от незапалими материали с изключение на повърхностите, които са поне труднозапалими.
5. Мебелите и принадлежностите в салоните, които служат за сборни пунктове, в случай че помещенията не са оборудвани с разпръсквателни системи под налягане съгласно член 10.03а, се изработват от незапалими материали.
6. Боите, лаковете и другите продукти използвани на откритите вътрешни пространства, не отделят прекалено големи количества дим или отровни вещества. Това се доказва в съответствие с Кодекса на процедурите за противопожарни изпитвания.
7. Изолационните материали в салоните са незапалими. Това не се отнася за тръбите, пренасящи охладители. Повърхностите на изолационните материали по тези тръби са поне труднозапалими.
8. Вратите в разделителните стени съгласно параграф 2 отговарят на следните изисквания:
  - а) Да отговарят на същите изисквания, изложени в параграф 2, както и самите разделителни стени;
  - б) Да бъдат самозатварящи се, в случай че са врати в разделителните стени съгласно параграф 10 или в оградени пространства около машинни отделения, камбузи и стълбищни клетки;
  - в) Самозатварящите се врати, които остават отворени при нормална работа са такива, че да могат да се затварят от място, в което постоянно има членове на обслужващия персонал или екипажа. След като вратата е била затворена дистанционно, има възможност тя отново да бъде отворена и затворена безопасно на място;
  - г) Водонепроницаемите врати съгласно член 15.02 не са изолирани.



9. Стените, съгласно параграф 2, са непрекъснати от палуба до палуба или завършват в непрекъснати тавани, които отговарят на същите изисквания, като споменатите в параграф 2.
10. Следните пространства за пътници подлежат на разделяне с вертикални разделителни стени, както е посочено в параграф 2:
- а) пространства за пътници с обща площ над  $800 \text{ m}^2$ ;
  - б) пространства за пътници в които има кабинни, на интервали не по-големи от 40 m.

Вертикалните разделителни стени са непроницаеми за дим при обичайни експлоатационни условия и преминават от палуба до палуба.

11. Празнините над таваните, под подовете и зад стенните покрития се разделят на интервали не по-големи от 14 m, с незапалими диафрагми против течение, които дори и при пожар да осигуряват ефикасно незапалимо запечатване.

12. Стълбите са изработени са от стомана или друг равностоеен материал.

13. Вътрешните стълби и асансьори са обградени на всички равнища от стени, съответстващи на параграф 2. Допускат се следните изключения:

- а) Стълба, свързваща само две палуби, не е необходимо да се обгражда, ако на едната от палубите стълбата е обградена съгласно параграф 2;

- б) В салоните, стълбите не е необходимо да се обграждат, ако се намират изцяло във вътрешността на помещението и

- аа) ако това помещение се простира само на две палуби или

- бб) ако в това помещение на всички палуби е налице разпръсквателна система под налягане съгласно член 10.03а, в това помещение е монтирана система за изтегляне на дима съгласно параграф 16 и помещението има достъп до стълбищна клетка на всички равнища.

14. Вентилационните системи и системите за подаване на въздух отговарят на следните изисквания:

- а) Проектират се по такъв начин, че да се осигури те самите да не предизвикват разпространението на огън и дим;

- б) Отворите за подаване и изтегляне на въздух и системите за подаване на въздух са такива, че да могат да се затварят;

- в) Въздуховодите на вентилацията са изработени от стомана или друг равностоеен незапалим материал и да са надеждно свързани един с друг и с надстройката на плавателния съд;

- г) Когато въздуховоди на вентилацията с напречно сечение от над  $0.02 \text{ m}^2$  преминават през разделителни стени съгласно параграф 2 от тип А или разделителни стени съгласно параграф 10, те са оборудвани с автоматични противопожарен шибър, който може да се задвижва от място, в което постоянно има членове на обслужващия персонал или екипажа.

- д) Вентилационните системи за камбузите и машинните отделения се обособяват от вентилационните системи, които обслужват други пространства;

- е) Тръбите за изтегляне на въздух се оборудват със заключващи се отвори за проверка и почистване. Тези отвори се разполагат близо до противопожарния шибър;

- ж) Вградените вентилатори са пригодени да бъдат изключвани от централно място извън машинното отделение.

15. Камбузите се оборудват с вентилационни системи и печки с екстрактори. Тръбите за отвеждане на въздуха на екстракторите отговарят на изискванията на параграф 14 и, освен това, да бъдат снабдени с ръчно задвижвани противопожарни регулатори на входните отвори.
16. Центровете за управление, стълбищните клетки и вътрешните пунктове за евакуация се снабдяват със системи за естествено или механично изтегляне на дим. Системите за изтегляне на дим отговарят на следните изисквания.
- а) Предлагат достатъчен капацитет и надеждност;
  - б) Съответстват на експлоатационните условия за пътнически плавателни съдове;
  - в) В случай че системите за изтегляне на дима служат също и като общи вентилатори за помещенията, това не пречи на функцията им като системи за изтегляне на дима при пожар;
  - г) Системите за изтегляне на дима са оборудвани с устройство за ръчно задействане;
  - д) Механичните системи за изтегляне на дима освен това са такива, че да могат да се задействат от място, в което постоянно има членове на обслужващия персонал или екипажа;
  - е) Естествените системи за изтегляне на дима са оборудвани с механизъм за отваряне, управляван или ръчно, или със механизмирано устройство вътре в системата за изтегляне;
  - ж) Ръчно управляваните устройства за задвижване и механизми за отваряне са бъдат достъпни от вътрешността на защитената стая или отвън.
17. Салоните, които не се наблюдават постоянно от обслужващия персонал или екипажа, камбузите, машинните отделения и другите помещения, съставляващи опасност от пожар, се свързват с подходяща пожароизвестителна система. Наличието и мястото на пожара автоматично се сигнализируют в място, в което постоянно има членове на обслужващия персонал или екипажа.

### *Член 15.12*

#### **Гасене на пожар**

1. Освен преносимите пожарогасители съгласно член 10.3, на борда са в наличност поне следните преносими пожарогасители:
- а) Един преносим пожарогасител на всеки 120 m<sup>2</sup> брутна площ в пространствата за пътници;
  - б) Един преносим пожарогасител на група от 10 кабин, като цифрата се закръгля нагоре;
  - в) Един преносим пожарогасител във всеки камбуз и в близост до всяко помещение, в което се съхраняват или използват запалими течности. В камбузите има също пожарогасителен реагент за гасене на горяща мазнина.
- Тези допълнителни пожарогасители съответстват на изискванията, определени в член 10.03, параграф 2 и са монтирани и разпределени на плавателния съд така, че ако независимо кога и къде започне пожар, пожарогасител да може да бъде

достигнат незабавно. Във всеки камбуз, както и във фризьорските салони и парфюмериите има подръчно противопожарно одеяло.

2. Пътническите плавателни съдове са снабдени със система от хидранти, състояща се от:
  - а) Две задвижвани с мотор противопожарни помпи с достатъчен капацитет, поне една от които е монтирана неподвижно;
  - б) Една пожарогасителна линия с достатъчен брой хидранти с неподвижно свързани маркучи с дължина поне 20 m и оборудвани със струйници, пригодени да изпускат и воден прах и водни струи, и оборудвани със спирателно устройство.
3. Системите хидранти са проектирани и оразмерени така, че:
  - а) Всяка точка от плавателния съд да може да бъде достигната от най-малко два хидранта на различни места, всеки с единична дължина на маркуча не по-голяма от 20 m;
  - б) Налягането в хидрантите да е поне 300 kPa; и
  - в) На всички палуби да може да се поддържат струи от не по-малко от 6 m.Ако е налице сандък за хидранти, на външната страна на сандъка, поставя се знак “маркуч за гасене на пожар”, подобен на показания на фигура 5 от приложение I, с ширина не по-малко от 10 cm.
4. Вентилите на хидрантите с винтове или кранове са от вид, пригоден да бъдат поставяни в положение, позволяващо всеки от маркучите за гасене на пожар да може да бъде отделян и снеман по време на работа на противопожарните помпи.
5. Маркучите на пожарогасителите във вътрешните пространства са навити на колело с осово свързване.
6. Материалите за противопожарното оборудване са или устойчиви на топлина, или съответно защитени против повреди, когато бъдат изложени на висока температура.
7. Тръбите и хидрантите се подреждат по такъв начин, че да се избегне възможността да замръзнат.
8. Противопожарните помпи:
  - а) се монтират или разполагат в отделни помещения;
  - б) са такива, че да могат да се задвижват независимо едни от други;
  - в) всяка има възможност на всички палуби да поддържа необходимото налягане при хидрантите и изискваната дължина на водната струя;
  - г) монтират се пред кърмовата преграда.Пожарните помпи се допуска да се използват и за общи цели.
9. Машинните отделения са снабдени с неподвижно монтирана система за гасене на пожари съгласно член 10.03б.
10. На плавателните съдове с жилищни помещения има:
  - а) Два комплекта автономни дихателни апарати, съответстващи на европейски стандарт EN 137:1993 с маски за цялото лице, съответстващи на европейски стандарт EN 136:1998;

- б) Два комплекта оборудване, състоящо се най-малкото от защитен костюм, каска, ботуши, ръкавици, брадва, лост, фенер и спасително въже, и
- в) Четири димозащитни качулки.

### *Член 15.13*

## **Организация по безопасността**

1. На пътническите плавателни съдове се съставя се разписание по безопасността. Разписанието по безопасността описва задълженията на екипажа и обслужващия персонал в следните случаи:

- а) Авария;
- б) Пожар на борда;
- в) Евакуация на пътниците;
- г) Човек зад борда.

Вземат се под внимание специфичните мерки за лица с намалена подвижност.

На членовете на екипажа и обслужващият персонал, определен в разписанието по безопасността, следва да се възлагат различни задължения, в зависимост от постовете, които заемат. Специални указания за екипажа гарантират, че в случай на опасност всички врати и отвори във водонепроницаемите прегради, упоменати в член 15.02, ще бъдат незабавно затворени херметично.

2. Разписанието по безопасността включва план по безопасността, в който ясно и прецизно се определят следните:

- а) Пространствата, предназначени за ползване от лица с намалена подвижност;
- б) Маршрутите за евакуация и пунктовете за сбор и евакуация, упоменати в член 15.06, параграф 8;
- в) Спасителното оборудване и корабните лодки;
- г) Пожарогасителите и системите за гасене на пожар и разпръскване под налягане;
- д) Друго оборудване за безопасност;
- е) Алармената система, упомената в член 15.08, параграф 3, буква а);
- ж) Алармената система, упомената в член 15.08, параграф 3, букви б) и в);
- з) Вратите в преградите, упоменати в член 15.02, параграф 5 и местата за управлението им, както и другите отвори, упоменати в член 15.02, параграфи 3, 10 и 13 и член 15.03, параграф 12;
- и) Вратите, упоменати в член 15.11, параграф 8;
- й) Противопожарните регулатори;
- к) Пожароизвестителната система;
- л) Аварийният хранващ агрегат;
- м) Елементите за управление на вентилационната система;
- н) Бреговите връзки;
- о) Устройствата за спиране линиите за гориво;
- п) Инсталациите с втечен газ;
- р) Системите за публично оповестяване;
- с) Радиотелефонното оборудване;
- т) Комплектите за първа помощ.

3. Разписанието по безопасността съгласно параграф 1 и планът по безопасността съгласно параграф 2:
  - а) съответно се подпечатват от контролния орган, и
  - б) се поставят на видно място на всяка палуба.
4. Във всяко жилищно помещение се поставя кодекс за поведението на пътниците, както и опростен план по безопасността, съдържащ само информацията, упомената в параграф 2, букви а) до е).

Като минимум кодексът за поведение включва:

  - а) Определение на извънредните ситуации
    - Пожар,
    - Наводняване,
    - Обща опасност;
  - б) Описание на различните видове алармени сигнали;
  - в) Указания за следното:
    - Маршрути за евакуация,
    - Начин на действие,
    - Необходимост да се запази спокойствие.
  - г) Указания за следното:
    - Тютюнопушене,
    - Използване на огън и открит пламък,
    - Отваряне на прозорци,
    - Ползване на някои видове оборудване.

Тези данни се изписват на нидерландски, английски, френски и немски език.

#### *Член 15.14*

### **Съоръжения за събиране и обезвреждане на отпадъчни води**

1. Пътническите плавателни съдове са оборудвани с резервоари за събиране на отпадъчни води или подходящо бордово оборудване за пречистване на канализационните води.
2. Резервоарите за събиране на отпадъчни води имат достатъчна вместимост. Резервоарите се оборудват с устройство, показващо нивото на съдържанието им. На борда има помпи и тръби за изпразване на резервоарите, чрез които отпадъчните води да могат да се отвеждат и от двата борда на плавателния съд. Възможно е пропускането на вода от други плавателни съдове.

Тръбите са снабдени със заустващо устройство, съответстващо на европейски стандарт EN 1306:1996.

## Член 15.15

### Изключения за определени пътнически плавателни съдове

1. Като алтернатива на осигуряването на достатъчна устойчивост след повреда, по смисъла на член 15.03, параграфи 7 до 13, пътническите плавателни съдове с дължина не по-голяма от 25 m и одобрени да превозват не повече от 50 пътници, могат да отговарят на следните критерии:
  - а) След симетрично наводняване, потапянето на плавателния съд не превишава пределната линия; и
  - б) Метацентричната височина  $GM_R$  е не по-малко от 0,10 m.Необходимата остатъчна плавателност се осигурява чрез съответния избор на материали, използвани за построяването на корпуса или посредством пенопластови поплавъци, неподвижно прикрепени към корпуса- При плавателни съдове с дължина по-голяма от 15 m, остатъчната плавателност може да бъде осигурена чрез съчетание от поплавъци и отсеци, отговарящи на изискванията при повреда на един отсек, съгласно член 15.03.
2. Контролният орган има право да позволи, за пътническите плавателни съдове по параграф 1, някои незначителни дерогации от чистата височина, изисквана съгласно член 15.06, параграф 3, буква в) и параграф 5, буква б). Изключението не може да бъде повече от 5%. Ако се направи изключение, съответните части се маркират в различен цвят.
3. Като изключение от член 15.03, параграф 9, пътническите плавателни съдове с дължина не по-голяма от 45 m и одобрени да превозват не повече от 250 пътници, не е необходимо да отговарят на изискванията при повреда на два отсека.
4. *(Оставен свободен)*.
5. Контролният орган има право да освободи от изпълнение на член 10.04 пътническите плавателни съдове с дължина не по-голяма от 25 m и одобрени да превозват не повече от 250 пътници, при условие да са оборудвани с платформа, достъпна и от двата борда на плавателния съд, точно над ватерлинията, така че да бъде възможно хора да бъдат изваждани безопасно от водата. Пътническите плавателни съдове могат да бъдат оборудвани със съпоставима инсталация, при следните условия:
  - а) Инсталацията може да бъде управлявана от един човек;
  - б) Позволяват се подвижни инсталации;
  - в) Инсталацията е извън опасната зона на задвижващите системи;
  - г) Възможна е ефективна връзка между капитана и лицето, отговарящо за инсталацията.
6. Контролният орган има право да освободи от изпълнение на член 10.04 пътническите плавателни съдове с дължина не по-голяма от 45 m и одобрени да превозват не повече от 600 пътници, при условие да са оборудвани с платформа съгласно параграф 5, първо изречение или с равностойна инсталация съгласно параграф 5, второ изречение. Освен това, пътническият плавателен съд разполага със:

- а) винторулеви колони, водометни и крилчати двигатели и носови подрулващи устройства, или
  - б) главна задвижваща система с две задвижващи звена, или
  - в) главна задвижваща система и кормилно витло.
7. Като изключение от член 15.02, параграф 9, за пътнически плавателни съдове с дължина не по-голяма от 45 m и одобрени да превозват най-много толкова пътници, колкото е дължината на плавателния съд в метри, се допуска да имат на борда, в пространството за пътници, ръчно управлявана врата в преграда без дистанционно управление съгласно член 15.02, параграф 5, в случай че:
- а) плавателният съд има само една палуба;
  - б) вратата е достъпна направо от палубата и е на не повече от 10 m от палубата;
  - в) долният край на отвора на вратата се намира на не по-малко от 30 cm от пода на пространството за пътници, и
  - г) всеки от отсеците, , разделени от вратата, е снабден със система за тревога при попадане на вода в трюма.
8. На пътническите плавателни съдове съгласно параграф 7, като изключение от член 15.06, параграф 6, буква в), един маршрут за евакуация може да преминава през камбуза, стига да има и втори маршрут за евакуация.
9. За пътническите плавателни съдове с дължина не по-голяма от 45 m не важи следното: член 15.01, параграф 2, буква д), когато инсталациите за втечен газ са снабдени със съответните алармени системи за концентрации на СО, представляващи риск за здравето и за потенциално взривоопасни смеси на газ и въздух.
10. За пътническите плавателни съдове с дължина не по-голяма от 25 m не важат следните разпоредби:
- а) Член 15.04, параграф 1, последно изречение;
  - б) Член 15.06, параграф 6, буква в) за камбузите, стига да има и втори маршрут за евакуация;
  - в) Член 15.07.
11. Член 15.12, параграф 10 не се отнася за плавателни съдове с кабинни с дължина не по-голяма от 45 m, при условие димозащитни качулки в количества, съответстващи на броя койки, да бъдат лесно достъпни във всяка кабина.

## **ГЛАВА 15**

### **СПЕЦИФИЧНИ ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ПЪТНИЧЕСКИТЕ ПЛАВАТЕЛНИ СЪДОВЕ С ПЛАТНА**

#### *Член 15а.01*

#### **Приложение на част II**

В допълнение към разпоредбите на част II, към пътническите плавателни съдове с платна се прилагат и изискванията от настоящата глава.

## Член 15а.02

### Изключения за някои пътнически плавателни съдове с платна

1. При пътническите плавателни съдове с платна с  $L_{WL}$ , непревишаваща 45 m и максимален допустим брой пътници не превишава  $L$  в цели метри, следните разпоредби не важат:
  - а) Член 3.03, параграф 7, при условие котвите да не се превозват в котвения клюз;
  - б) Член 10.02, параграф 2, буква г) по отношение на дължината;
  - в) Член 15.08, параграф 3, буква а);
  - г) Член 15.13, параграф 9, буква а).
2. Чрез дерогация от параграф 1, броят на пътниците може да бъде завишен до 1,5  $L_{WL}$  в цели метри, ако платната, такелажът и приспособленията на палубата го позволяват.

## Член 15а.03

### Изисквания за устойчивост на плавателните съдове с платна

1. При изчисляването на момента на наклон съгласно член 15.03, параграф 3, прибраните платна се вземат под внимание при определяне на центъра на тежестта на съда.
2. Вземайки предвид всички условия на натоварване съгласно член 15.03, параграф 2 и като се използва стандартна подредба на платната, моментът на наклон, причинен от налягането на вятъра не е толкова висок, че да превиши ъгъл на наклон от  $20^\circ$ . В същото време
  - а) При изчисляването се приема постоянно налягане на вятъра от  $0,07 \text{ kN/m}^2$ ,
  - б) Остатъчното разстояние на безопасност е не по-малко от 100 mm, и
  - в) Остатъчният надводен борд не е отрицателен.
3. Рамото на изправящия момент при статичната устойчивост:
  - а) достига максималната си стойност при ъгъл на наклон  $25^\circ$  или по-голям,
  - б) е равно на поне 200 mm при ъгъл на наклон  $30^\circ$  или по-голям,
  - в) е положително при ъгъл на наклон до  $60^\circ$ .
4. Площта под кривата на рамото на изправящия момент е не по-малка от:
  - а)  $0,055 \text{ mrad}$  до  $30^\circ$ ;
  - б)  $0,09 \text{ mrad}$  до  $30^\circ$  или при ъгъла, при който необезопасен отвор достигне водната повърхност и е по-малък от  $40^\circ$ .Между
  - в)  $30^\circ$  и  $40^\circ$ , или
  - г)  $30^\circ$  и или при ъгъла, при който необезопасен отвор достигне водната повърхност и е по-малък от  $40^\circ$ .Тази площ не може да бъде по-малка от  $0,03 \text{ mrad}$ .



#### *Член 15а.04*

### **Корабостроителни и механични изисквания**

1. Чрез дерогация от член 6.01, параграф 3 и член 9.01, параграф 3, оборудването трябва да се проектира за постоянен наклон от 20°.
2. Чрез дерогация от член 15.06, параграф 5, буква а) и член 15.06, параграф 9, буква б), контролният орган има право, при пътническите плавателни съдове с платна с дължина не повече от 25 m, да разрешат чиста ширина за свързващите коридори и трапове по-малка от 800 mm. Обаче, чистата ширина не може да бъде по-малка от 600 mm.
3. Чрез дерогация от член 15.06, параграф 10, буква а), контролният орган има право, в отделни случаи, да разрешава използване на подвижни перила в местата, където това е необходимо за управлението на платната.
4. По смисъла на член 15.07 платната се смятат за главна двигателна система.
5. Чрез дерогация от член 15.15, параграф 7, буква в), височината на долния край на отвора на вратата може да бъде намалена на 200 mm над пода в пространството за пътниците. Веднъж отворена, вратата се затваря и заключва автоматично.
6. Когато има възможност витлото да не се използва при плаване под платна, евентуално застрашените части на задвижващата система са защитени от повреди.

#### *Член 15а.05*

### **Такелаж в общия случай**

1. Частите на такелажа се подреждат по такъв начин, че да се предотврати недопустимото им износване.
2. Ако се използва материал различен от дърво или се използват специални видове такелаж, конструкцията им гарантира равностойни равнища на безопасност при размерите и якостта, записани в настоящата глава. Като доказателство за якостта се
  - а) Прави изчисление на якостта, или
  - б) Получава от одобрена агенция по класификация потвърждение за достатъчна якост, или
  - в) Оразмеряването се базира на процедури, заложи в одобрена нормативна рамка (напр. Middendorf, Kusk-Jensen).Доказателството се представя на контролния орган.

#### *Член 15а.06*

### **Мачти и рангоути в общия случай**

1. Всички рангоути се изработват от висококачествени материали.
2. Дървото за мачти:
  - а) е без натрупвания на чепове;
  - б) няма беловина в рамките на определените размери;
  - в) Доколкото е възможно е правослойно;
  - г) съдържа колкото е възможно по-малко коси слоеве.
3. Ако избраната дървесина е или обикновен твърд бор или Орегонски бор с високо качество диаметрите, възпроизведени в членове 15а.07 до 15а.12 могат да бъдат намалени с 5%.
4. Ако дървесините, използвани за мачти, стенги, нок реи, гикове и бушприти, не са кръгли като напречно сечение, тези дървесини трябва да имат равностойна якост.
5. Основите на мачтите, табернаклите и крепленията им на палубата, по подовите покрития и на форшевена и кърмата са построени по такъв начин, че или да могат да поемат натоварванията, на които са подложени, или да ги предават на други свързани елементи от конструкцията.
6. В зависимост от устойчивостта на съда и външните сили, на които е подложен, а също и разпределението на наличната площ на платната, контролният орган има право, на база на размерите, указани в членове 15а.07 до 15а.12, да разреши намаляване на напречните сечения на рангоутите и, където е целесъобразно, на такелажа. Доказателства се дават в съответствие с член 15а.05, параграф 2.
7. В случай че периодът на колебание/периодът на бордово клатене на плавателния съд в секунди е по-малък от три четвърти от дължината му в метри, размерите, указани в членове 15а.07 до 15а.12, се завишават. Доказателства се дават в съответствие с член 15а.05, параграф 2.
8. В таблиците, възпроизведени в членове 15а.07 до 15а.12, и 15а.14, се интерполират евентуални междинни стойности.

#### *Член 15а.07*

### **Специални разпоредби относно мачтите**

1. Мачтите от дърво съответстват на следните минимални изисквания:

Дължина* (m)	Диаметър на палубата (cm)	Диаметър на салинга (cm)	Диаметър на езелхофта на мачтата (cm)
10	20	17	15
11	22	17	15
12	24	19	17
13	26	21	18
14	28	23	19
15	30	25	21
16	32	26	22
17	34	38	23

\* Разстоянието от салинга до палубата

18	36	29	24
19	39	31	25
20	41	33	26
21	43	34	28
22	44	35	29
23	46	37	30
24	49	39	32
25	51	41	33

Ако мачтата има две реи, диаметрите се увеличават с не по-малко от 10 %.

Ако мачтата има повече от две реи, диаметрите се увеличават с не по-малко от 15 %.

Когато мачтите преминават през палубата, диаметърът на мачтата в долната ѝ част е не по-малко от 75% от диаметъра на мачтата на равнището палубата.

2. Оборудването на мачтата, мачтовите бугели, салингите и езелхофтите на мачтата са оразмерени и закрепени достатъчно здраво.

#### Член 15а.08

### Специални разпоредби относно стенгите

1. Дървените стенги съответстват на следните минимални изисквания:

Дължина*(m)	Диаметър в долната част (cm)	Диаметър на половината дължина (cm)	Диаметър при# мястото на фиксиране (cm)
4	8	7	6
5	10	9	7
6	13	11	8
7	14	13	10
8	16	15	11
9	18	16	13
10	20	18	15
11	23	20	16
12	25	22	17
13	26	24	18
14	28	25	20
15	31	27	21

Ако към топмачтата са поставени квадратни платна, размерите, посочени в таблицата се увеличават с 10%.

2. Застъпването между топмачтата и мачтата е най-малко 10 пъти по-голямо от изисквания диаметър на основата на топмачтата.

\* Разстоянието от реята до палубата

# Диаметър на стенга на равнището на обкова

Член 15а.09

**Специални разпоредби относно бушпритите**

1. Бушпритите от дърво съответстват на следните минимални изисквания:

Дължина <sup>o</sup> (m)	Диаметър при кърмата (cm)	Диаметър на половината дължина (cm)
4	14,5	12,5
5	18	16
6	22	19
7	25	23
8	29	25
9	32	29
10	36	32
11	39	35
12	43	39

2. Вътрешната част на бушприта е с дължина е поне четири пъти по-голяма от диаметъра на бушприта на кърмата.
3. Диаметърът на бушприта в предната му част е поне 60% от диаметъра на бушприта в задната му част.

Член 15а.10

**Специални разпоредби относно утлегарите**

1. Утлегарите от дърво съответстват на следните минимални изисквания:

Дължина* (m)	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Диаметър при форшевена (cm)	7	10	14	17	21	24	28	31	35

2. Диаметърът на утлегара в предната му част е поне 60% от диаметъра в задната му част.

Член 15а.11

**Специални разпоредби относно грот-гиковете**

1. Грот-гиковете от дърво съответстват на следните минимални изисквания:

---

<sup>o</sup> Обща дължина на бушприта

\* Обща дължина на утлегара

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

2. Диаметърът при палеца на шарнира е поне 72% от диаметъра, посочен в таблицата.
3. Диаметърът при ъгъла на шкота е поне 85% от диаметъра, посочен в таблицата.
4. Измерено от мачтата, най-големият диаметър е две трети от дължината.
5. Когато:
  - а) Ъгълът между грот-гика и задния шкот е по-малък от 65°, а грот-шкотът е прикрепен към края на нока, или
  - б) Точката на закрепване на шкота не е наравно с ъгъла на шкота, контролният орган има право, съгласно член 15а.05, параграф 2, да изиска по-голям диаметър.
6. При ветрилни площи по-малки от 50m<sup>2</sup>, контролният орган има право да одобри намаления на размерите, показани в таблицата.

#### *Член 15а.12*

### **Специални разпоредби относно гафелите**

1. Гафелите от дърво отговарят на следните минимални изисквания:

Дължина* (m)	4	5	6	7	8	9	10
Диаметър (cm)	10	12	14	16	17	18	20

2. Незакрепената дължина на гафела не превишава 75%.
3. Якостта при скъсване на фала е най-малкото равна на 1,2 пъти якостта при скъсване на дирик-фала.
4. Горният ъгъл на фала не превишава 60°.
5. В случай че, като частично изключение от параграф 4, горният ъгъл на фала превишава 60°, якостта при скъсване се коригира, за да устои на натоварванията, които ще възникват тогава.
6. При ветрилни площи по-малки от 50m<sup>2</sup>, контролният орган има право да одобри намаления на размерите, показани в таблицата.

#### *Член 15а.13*

### **Общи разпоредби относно неподвижния и бягащия такелаж**

1. Неподвижният и бягащият такелаж съответстват на изискванията за якост, изложени в членове 15а.14 и 15а.15.

---

\* Обща дължина на грот-гика

\* Обща дължина на гафела

2. Свързващите стоманени кабели могат да бъдат във формата на:

- а) Сплитания,
- б) Съединителни ръкави, или
- в) Уплътняващи муфи.

Сплитанията са шнуровани, а краищата им – усукани.

3. Огоните са оборудвани с уши.

4. Въжетата се разполагат по такъв начин, че да не пречат на входовете и траповете.

### Член 15а.14

#### Специални разпоредби относно неподвижния такелаж

1. Форщаговете и вантите съответстват на следните минимални изисквания:

Дължина на мачтата <sup>#</sup> (m)	11	12	13	14	15	16	17	18
Якост на опън на форщага (kN)	160	172	185	200	220	244	269	294
Якост на опън на вантите (kN)	355	415	450	485	525	540	630	720
Брой кабели на вантите и въжета на страна	3	3	3	3	3	3	4	4

2. Бакщаговете, стенгите, кливер-щаговете, утлегарите и вантите на бушприта съответстват на следните минимални изисквания:

Дължина на мачтата*(m)	<13	13-18	>18
Якост на опън на бакшага (kN)	89	119	159
Якост на опън на стенгата (kN)	89	119	159
Дължина на стенгата (m)	<6	6-8	>8
Якост на опън на кливер-щаговете (kN)	58	89	119
Дължина на утлегара (m)	<5	5-7	>7
Якост на опън на вантите на бушприта (kN)	58	89	119

3. Предпочита се конструкция на въжето, базирана на Метода на изработка на въжета 6 x 7 FE от класа на здравина 1,550 kN/mm<sup>2</sup>. От друга страна, в същия клас на здравина може да се използва Метод на изработка 6 x 36 SE или 6 x 19 FE. Предвид по-голямата еластичност на Метод на изработка 6 x 19, якостите на опън в показаната таблица се завишат с 10%. Използване на различна конструкция на въжетата може да се разреши, ако притежават равностойни свойства.

4. В случай че се използва фиксиран такелаж, якостите на опън в показаната таблица се завишат с 30%.

<sup>#</sup> Разстояние от топа или салинга до палубата

\* Разстояние от топа или салинга до палубата

5. За такелажа могат да се използват само одобрени вилки, халки, винтови обтегачи и болтове.
6. Болтовете, вилките, халките и винтовите обтегачи са приспособени за надеждно закрепване.
7. Якостта на опън на ватерцага е най-малко 1,2 пъти по-голяма от якостта на опън на съответните стени и утлегари.
8. При плавателни съдове с водоизместимост по-малка от 30 m<sup>3</sup>, контролният орган има право да разреши намаления на якостта на опън, както са показани в долната таблица:

Водоизместимост, разделена на броя мачти (m <sup>3</sup> )	Намаление(%)
> 20 до 30	20
10 до 20	35
< 10	60

### Член 15а.15

#### Специални разпоредби относно бягачия такелаж

1. За бягачия такелаж се използват въжета от влакна или стоманени жици. Минималната якост на опън и диаметрите на бягачия такелаж, по отношение на ветрилната площ, отговарят на следните минимални изисквания:

Видове бягач такелаж	Материал на въжето	Ветрилна площ (m <sup>2</sup> )	Минимална якост на опън (kN)	Диаметър на въжето (mm)
Стакселни фалове	Стоманена жица	До 35	20	6
		> 35	38	8
	Влакно (полипропилен – PP)	Диаметър на въжето от поне 14 mm и една шайба въже за всеки 25 m <sup>2</sup> или част от тях		
Гафелни фалове Марсови фалове	Стоманена жица	До 50	20	6
		> 50 до 80	30	8
		> 80 до 120	60	10
		> 120 до 160	80	12
	Влакно PP	Диаметър на въжето от поне 18 mm и една шайба въже за всеки 30 m <sup>2</sup> или част от тях		
Стакселни шкоти	Влакно PP	До 40	14	
		> 40	18	
	За ветрилни площи от над 30 m <sup>2</sup> , шкотите са във формата на талове или са пригодени за боравене с лебедка			
Гафелни/марсови шкоти	Стоманена жица	< 100	60	10
		100 до 150	85	12
		> 150	116	14
	При марсовите шкоти, са необходими еластични свързващи елементи (плъзгачи)			
	Влакна (PP)	Диаметър на въжето от най-малко 18 mm и поне три шайби въже. Когато ветрилната площ е по-голяма от 60 m <sup>2</sup> , една шайба въже се осигурява на 20 m <sup>2</sup>		

2. Бягачият такелаж, който е част от обтягането, има якост на опън, съответстваща на съответните щагове или ванти.
3. Ако са използвани материали, различни от посочените в параграф 1, спазват се стойностите за якост от таблицата в параграф 1.

Не се използват въжета от полиетиленови влакна.

### *Член 15а.16*

#### **Арматура и части на такелажа**

1. В случай че се използват въжета от жици или влакна, диаметрите на шайбите на въжетата (измерени от ос на въже до ос на въже) съответстват на следните минимални изисквания:

Стоманена жица (mm)	6	7	8	9	10	11	12
Влакно (mm)	16	18	20	22	24	26	28
Шайба на въжето (mm)	100	110	120	130	145	155	165

2. Чрез дерогация от параграф 1, диаметърът на шайбите на въжетата може да е шест пъти пъти по-голям от диаметъра на стоманената жица, при условие че стоманената жица не преминава постоянно през шайбите.
3. Якостта на опън на арматурата (вилки, халки, винтови обтегачи, планки с ухо, болтове, пръстени и скоби) е съвместима с якостта на опън на неподвижния и бягачия такелаж, който е прикрепен към тях.
4. Укрепването на футоките на обтягането и вантите се проектира така, че да поема силите, на които те са подложени.
5. Към всяко ухо се прикрепва само по една скоба, заедно със съответното обтягане и ванти.
6. Блоковете на фаловете и топенантите са здраво прикрепени към мачтата, а въртящите се детайли, използвани за целта, са в добро състояние.
7. Приставките към шарнирните болтове, кофел-нагелите и кофел-планките се конструират така, че да са в състояние да устоят на натоварванията, на които се подлагат.

### *Член 15а.17*

#### **Платна**

1. Налице е възможност платната да бъдат прибирани по прост, бърз и безопасен начин.
2. Ветрилната площ съответства на вида плавателен съд и водоизместимостта.



### *Член 15а.18*

#### **Оборудване**

1. Плавателните съдове, оборудвани с утлегар или бушприт, са снабдени с мрежа и достатъчен брой съответни закрепващи и обтягащи устройства
2. Оборудването съгласно параграф 1 може да не се изисква, ако утлегарът или бушпритът са оборудвани с ръчна стропа и опорно въже на височината на стъпалото с съответни размери, така че да позволява закачане на предпазните колани, които се носят на борда.
3. За работа по такелажа се осигурява въжена люлка.

### *Член 15а.19*

#### **Изпитване**

1. Такелажът се проверява от контролния орган най-малко един път на 2,5 години.  
Проверката включва поне:
  - а) Платната, включително въжетата, ъглите на шкотите и рифовете;
  - б) Състоянието на мачтите и рангоутите;
  - в) Състоянието на неподвижния и бягащия такелаж, заедно с връзките с кабелни въжета;
  - г) Приспособленията за бързо и безопасно прибиране на платната;
  - д) Надеждността на закрепване на блоковете на фаловете и топенантите;
  - е) Закрепването на табернаклите и другите точки за връзване на неподвижния и бягащия такелаж, поставен на плавателния съд;
  - ж) Лебедките за боравене с платната;
  - з) Другите приспособления, монтирани за плаване под платна, като подветрени бордове и арматура за боравене с тях;
  - и) Мерките, взети за избягване износването на рангоутите, неподвижния и бягащия такелаж и платната;
  - й) Оборудването съгласно член 15а.18.
2. Частта на дървената мачта, минаваща през палубата и намираща се под палубата, се преглежда през интервали, определени от контролния орган, но не по-рядко от всяка периодична проверка, съгласно член 2.09. За тази цел мачтата се изважда.
3. На борда се съхранява удостоверение от последната проверка, извършена съгласно параграф 1, издадено, подписано и датирано от контролния орган.

## **ГЛАВА 16**

### **СПЕЦИФИЧНИ ИЗИСКВАНИЯ, КОИТО СЕ ОТНАСЯТ ЗА ПЛАВАТЕЛНИТЕ СРЕДСТВА, ПРЕДНАЗНАЧЕНИ ЗА ЧАСТ ОТ ТЛАСКАН**

## ИЛИ ТЕГЛЕН СЪСТАВ ОТ ПЛАВАТЕЛНИ СЪДОВЕ ИЛИ ПРИКАЧЕНА КОМПОЗИЦИЯ

### Член 16.01

#### Плавателни средства, пригодени за тласкане

1. Плавателните средства, които се използват за тласкане, включват съответно тласкащо устройство. Те се проектират и оборудват така, че да:
    - а) Позволяват на екипажите лесно и безопасно да преминават върху тласканото плавателно средство през съответните използвани свързващи устройства;
    - б) Могат да заемат фиксирано положение по отношение на прикаченото плавателно средство;
    - в) Предотвратяват относително движение между самите плавателни средства.
  2. В случай че плавателните средства бъдат свързани помежду си с въжета, тласкащото плавателно средство е оборудвано с поне две специални лебедки или равностойни свързващи устройства за обтягане на въжетата.
  3. Свързващите устройства позволяват постигане на фиксирано свързване с тласканото плавателно средство
- Когато конвоят е съставен от тласкач и едно тласкано плавателно средство свързващите устройства могат да позволяват управляемо завъртане на съчленението. Необходимите задвижващи звена лесно поемат силите, които предават и могат да се управляват лесно и безопасно. За тези задвижващи звена се отнасят, *mutatis mutandis*, изискванията от членове 6.02 до 6.04.
4. По отношение на тласкачите може да не се изискват условията за таранната преграда, упоменати в член 3.03, параграф 1, буква а).

### Член 16.02

#### Плавателни средства, пригодени да бъдат тласкани

1. За лихтерите без рулеви механизъм, кабинни, машинните или котелни помещения, не се прилагат следните:
  - а) Глави 5 до 7 и 12;
  - б) Член 8.08, параграфи 2 до 8, член 10.02 и член 10.05, параграф 1.Ако са налице рулева система, кабинни, машинни или котелни отделения, съответните изисквания на настоящото приложение ще важат по отношение на тях.
2. Освен това, бордовите лихтери, чиято дължина  $L$  не превишава 40 m, съответстват на следните условия:
  - а) Таранните прегради, упоменати в член 3.03, параграф 1, могат да бъдат спестени, ако челните им страни са способни за издържат на товар поне 2,5 пъти по-голям от този, определен за таранните прегради на вътрешноводни плавателни съдове със същото газене, построени според изискванията на одобрена агенция по класификация;

б) Като частично изключение от член 8.08, параграф 1, отсеците на двойното дъно, до които достъпът е труден, не се отводняват, освен ако обемът им не надвишава 5% от водоизместимостта на бордовия лихтер при газене с максимално допустим товар.

3. Плавателните средства, предназначени да бъдат тласкани, се оборудват със свързващи устройства, осигуряващи безопасно свързване с другите плавателни средства.

#### *Член 16.03*

### **Плавателни средства, пригодени да задвижват прикачени композиции**

Плавателните средства, предвидени да задвижват прикачени композиции, са оборудвани с кнехтове или равностойни устройства които, вследствие на техния брой и подредба, позволяват композицията да бъде свързана по безопасен начин.

#### *Член 16.04*

### **Плавателни средства, пригодени да бъдат задвижвани като част от състави от плавателни съдове**

Плавателните средства, предназначени да бъдат задвижвани като част от състав от плавателни съдове, се оборудват с устройства за свързване, кнехтове или равностойни устройства, които вследствие на техния брой и подредба, позволяват безопасно свързване с другите плавателни средства в конвоя.

#### *Член 16.05*

### **Плавателни средства, пригодени да бъдат теглени**

1. Плавателните средства, предназначени да бъдат теглени, отговарят на следните изисквания:

а) устройствата за теглене се подреждат така, че ползването им да не застрашава безопасността на плавателното средство, екипажа или товара;

б) теглещите и тласкачите плавателни средства се оборудват с влекачна кука, която е възможно да се освободи безопасно от рулевата рубка; това не се отнася, ако чрез конструкцията или друга арматура не се допуска преобръщане.

в) Устройствата за теглене се състоят от лебедки или влекачна кука. Устройствата за теглене се поставят пред равнината на витлата. Това изискване не важи за плавателни средства, които се управляват със задвижващите си звена, като винто-рулеви колони и крилчати движители;

г) Като частично изключение от изискванията на буква в), за плавателни средства, които само оказват – в съответствие с приложимите наредби на навигационните

служби на държавите-членки – съдействие чрез теглене на самоходни плавателни средства, достатъчно ще бъде и устройство за теглене от типа на кнехт или равностойно устройство. Буква б) се прилага *mutatis mutandis*;

д) В случай че влекачните въжета биха могли да се закачат на кърмата на плавателния съд, осигуряват насочващи бугели и уловители за въжетата.

2. Плавателни средства с дължина L, превишаваща 86 m, не се допуска да извършват теглене надолу по течението.

### Член 16.06

#### Изпитвания на състави от плавателни съдове

1. За да бъде допуснат тласкач или самоходен плавателен съд да тегли фиксирани конвои и това да бъде записано в свидетелството на Общността, контролният орган решава какви композиции се представят и провежда плавателните изпитвания на състава, упоменати в член 5.02, по отношение заявената композиция(-и), които контролният орган сметне за най-трудни. Съставът от плавателни съдове съответства на изискванията, определени в членове 5.02 до 5.10.

Контролният орган проверява дали фиксираната връзка на всички плавателни съдове в състава се поддържа при маневрите, изисквани съгласно глава 5.

2. Ако по време на плавателните изпитвания, изисквани съгласно параграф 1, на борда на плавателните средства, които се тласкат или се задвижват прикачени, има отделни инсталации, като рулева система, задвижващи звена или оборудване за маневриране или управляеми завъртания с оглед изпълнение на изискванията на членове 5.02 до 5.10, за плавателното средство задвижващо състава в свидетелството на Общността се вписва следното: композиция, място, имена и официални номера на плавателните средства, оборудвани с използваните отделни инсталации.

### Член 16.07

#### Вписвания в свидетелството на Общността

1. Когато плавателно средство се използва за задвижване на състав от плавателни съдове или да бъде задвижвано като част от състав от плавателни съдове, съответствието му със съответните изисквания, изложени в членове 16.01 до 16.06 се вписва в свидетелството на Общността.

2. За задвижващото плавателно средство в свидетелството на Общността се записва следната информация:

а) Конвоите и композициите, които са били одобрени;

б) Видовете свързване;

в) Определените максимални сили на свързване, и

г) Където е целесъобразно, минималната якост на опън на свързващите въжета за надлъжното свързване и също броя намотки на въжетата.

## ГЛАВА 17

### КОНКРЕТНИ ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ПЛАВАЩИТЕ СЪОРЪЖЕНИЯ

#### Член 17.01

#### Общи положения

По отношение построяването и оборудването на плаващите съоръжения важат глави 3, 7 до 14 и 16. Плаващите съоръжения със свои собствени средства за задвижване, съответстват също на изискванията на глави 5 и 6. Задвижващите звена, позволяващи операции само по кратки курсове, не съставляват собствено средство за задвижване.

#### Член 17.02

#### Дерогации

1. Контролният орган може да разреши дерогации от следните изисквания:
  - а) Член 3.03, параграфи 1 и 2 се прилагат *mutatis mutandis*;
  - б) Член 7.02 се прилага *mutatis mutandis*;
  - в) Максималните равнища на налягане на шума, изисквани съгласно член 12.02, параграф 5, изречение второ, могат да бъдат превишени, докато работи оборудването на плаващото съоръжение, при условие че през времето за работа никой не спи на борда през нощта;
  - г) Дерогации могат да се разрешават за други изисквания относно конструкцията, работно оборудване или съоръжение, при условие че във всеки случай се осигурява еднаква безопасност.
2. Контролният орган може да освобождава от изпълнение на следните задължения:
  - а) Член 10.01, параграф 1 не се прилага, ако по време на експлоатация на плаващите съоръжения същите могат да бъдат надеждно закотвени с работна котва или пилони. Обаче, плаващите съоръжения със свое собствено средство за задвижване разполагат с поне една котва, която съответства на изискванията на член 10.01, параграф 1, при което емпиричният коефициент “к” се приема като 45, а за “Г” се взема най-малката височина;
  - б) Член 12.02, параграф 1, втората част на изречението, ако жилищните помещения могат да бъдат адекватно осветени с електричество.
3. Освен това, прилага се следното:
  - а) В член 8.08, параграф 2, изречение второ, трюмната помпа се задвижва с мотор;

- б) В член 8.10, параграф 3, шумът може да превиши 65 dB(A) на разстояние 25 m в страни от борда на кораба по отношение на всяко едно стационарно плаващо съоръжение, когато работното му оборудване е включено;
- в) В член 10.03, параграф 1, се изисква поне още един преносим пожарогасител, в случай че на палубата се постави работно оборудване, което не е неподвижно прикрепено към плавателното средство;
- г) В член 14.02, параграф 2, в допълнение към оборудването за втечен газ за битово ползване може да има и други устройства за втечен газ. Тези устройства и техните принадлежности съответстват на изискванията на една от държавите-членки.

### *Член 17.03*

#### **Допълнителни изисквания**

1. Плаващите съоръжения, на които по време на работа се намират хора, са оборудвани с обща система за тревога. Аларменият сигнал е ясно различим от другите сигнали и, в рамките на кабините и на всички работни места, създава налягане на звука поне 5 dB(A) по-голямо от максималното налягане на фоновия шум. Съществува възможност за задействане на системата за тревога от рулевата рубка и основните работни места.
2. Работното оборудване е достатъчно здраво, за да издържи на натоварванията, на които се подлага и да отговаря на всички изисквания на Директива 98/37/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 22 юни 1998 г. относно сближаването на законодателствата на държавите-членки по отношение на машините<sup>23</sup>.
3. Устойчивостта (съпротивлението на дебалансиране) и здравината на работното оборудване и, по целесъобразност, на неговите принадлежности са такива, че да то да издържи на силите, получени от очакваните наклон, диферент и движение на плаващите съоръжения.
4. Ако товарите се повдигат с телфери, максималният допустим товар, произтичащ от стабилността и здравината, се изписва по траен начин на табелки на палубата и в местата за управление. Ако товароподемността може да бъде увеличена чрез свързване на допълнителни плаващи платформи, одобрените стойности със и без такива допълнителни плаващи платформи се посочват ясно.

### *Член 17.04*

#### **Остатъчно разстояние на безопасност**

1. По смисъла на настоящата глава и чрез дерогация от член 1.01 от настоящото приложение, остатъчно разстояние на безопасност означава най-краткото

---

<sup>23</sup> ОВ L 207, 23.7.1998 г., стр.1. Директива, изменена с Директива 98/79/ЕО (ОВ L 331, 7.12.1998 г., стр.1).

вертикално разстояние между водната повърхност и най-ниската част на плаващите съоръжения, след която те вече не са водонепроницаеми, като се вземе предвид диферента и наклона, които са резултат от моментите, упоменати в член 17.07, параграф 4.

2. Остатъчното разстояние на безопасност е достатъчно съгласно член 17.07, параграф 1 за всеки устойчив на пръски и атмосферни въздействия отвор, ако е не по-малко от 300 mm.
3. Когато отворът не е устойчив на пръски и атмосферни въздействия, остатъчното разстояние на безопасност е не по-малко от 400 mm.

#### *Член 17.05*

### **Остатъчен надводен борд**

1. За целите на настоящата глава и като частично изключение от член 1.01 от настоящото приложение, остатъчен надводен борд означава най-краткото вертикално разстояние между водната повърхност и горната повърхност на палубата в края ѝ, вземайки предвид диферента и наклона, които са резултат от моментите, упоменати в член 17.07, параграф 4.
2. Остатъчният надводен борд е достатъчен, съгласно член 17.07, параграф 1, ако е не по-малко от 300 mm.
3. Остатъчният надводен борд може да бъде намален, ако се докаже, че изискванията на член 17.08 са изпълнени.
4. В случай че формата на поплавка видимо се различава от тази на понтон, както е случаят с цилиндричните плаващи платформи или напречното сечение на плаващата платформа има повече от четири страни, контролният орган има право да изиска или да одобри остатъчен надводен борд, който е различен от този в параграф 2. Това важи и за плаващи съоръжения, състоящи се от няколко поплавка.

#### *Член 17.06*

### **Изпитания на кренуване**

1. Потвърдението на стабилността съгласно членове 17.07 и 17.08 се базира на изпитания на кренуване, съответно изпълнени.
2. Ако по време на изпитванията на кренуване не бъде възможно да се постигнат необходимите ъгли на наклон или ако изпитванията на кренуване водят до неоправдано големи технически трудности, те могат да се заместят с изчисление на центъра на тежестта и теглото на плавателното средство. Резултата от изчислението на теглото се проверява чрез измерване на газенето, като разликата не е повече от  $\pm 5\%$ .

## Член 17.07

### Потвърждаване на устойчивостта

1. Потвърждава се, че, като се имат предвид натоварванията, възникващи при експлоатация на работното оборудване и при плаване, остатъчният надводен борд и разстояние на безопасност ще бъдат достатъчни. За тази цел ъглите на диферента и наклона не превишават  $10^\circ$  и дъното на поплавъка не се показва
2. Потвърждението на устойчивостта включва долуизброените данни и документи:
  - а) Чертежи на поплавците и работното оборудване и подробни данни за тях, както са необходими за потвърждение на устойчивостта, като съдържание на резервоарите, отворите за достъп до вътрешността на плавателния съд;
  - б) Хидростатични данни или криви;
  - в) Криви на рамото на изправящия момент за статичната стабилност, доколкото се изисква съгласно параграф 5 по-долу или член 17.08;
  - г) Описание на условията на работа заедно със съответните данни относно теглото и центъра на тежестта, включително в състояние без товар и положението на оборудването във връзка с транспорта;
  - д) Изчисляване на момента на наклона, диферента и изправящия момент, с описание на ъглите на диферент и наклон и съответните остатъчен надводен борд и безопасно разстояние;
  - е) Обобщение на резултатите от изчисленията с определяне на лимитите за работа и максималните натоварвания.
3. Потвърждението на устойчивостта се основава като минимум на следните предполагаеми натоварвания:
  - а) Относително тегло на изкопаните продукти при земекопачки:
    - Пясък и чакъл:  $1,5 \text{ t/m}^3$ ,
    - Много мокри пясъци:  $2,0 \text{ t/m}^3$ ,
    - Почва, средно:  $1,8 \text{ t/m}^3$ ,
    - Смес на пясък и вода в канали:  $1,3 \text{ t/m}^3$ ;
  - б) При грайферни земекопачки, стойностите по буква а) се завишават с 15%;
  - в) При хидравличните земекопачки се взема предвид максималната товароподемност.

При потвърждението на устойчивостта се отчитат моментите, породени от:

  - а) Товара;
  - б) Асиметриите в структурата;
  - в) Налягането на вятъра;
  - г) Завой по време на движение на самоходни плаващи съоръжения;
  - д) Странични течения, ако има такива;
  - е) Баласт и провизии;
  - ж) Натоварванията на палубата и, по целесъобразност, товар;
  - з) Открити повърхности на течности;
  - и) Сили на инерция;
  - й) Друго механично оборудване.

Моментите, които могат да действат едновременно, се сумират



Моментът, причиняван от налягането на вятъра, се пресмята по следната формула:

$$M_w = c \cdot p_w \cdot A \left( l_w + \frac{T}{2} \right) \text{ [kNm]}$$

където:

$c$  = коефициент на съпротивление, зависещ от формата

за носещи конструкции  $c = 1,2$ , а за греди с плътно сечение  $c = 1,6$ . И при двете стойности са предвидени евентуални силни пориви на вятър.

Цялата площ, обхваната от контурната линия на носещата конструкция, се взема като повърхността, изложена на вятъра.

$p_w$  = специфичното налягане на вятъра; то се приема за еднакво като  $0,25 \text{ kN/m}_2$ ;

$A$  = страничната равнина над равнината на най-дълбоко газене, в  $\text{m}^2$ .

$l_w$  = разстоянието от центъра на площта на страничната равнина  $A$  до равнината на най-дълбоко газене, в  $\text{m}^2$ .

За да се определят моментите, дължащи се на завой в движение съгласно параграф 4.1, буква г) при самоходни плаващи съоръжения, се използва формулата, посочена в член 15.03, параграф 6.

Моментът, получен вследствие странично течение съгласно параграф 4.1, буква г), се взема под внимание само за плаващи съоръжения, които са закотвени или швартовани в течението при работа.

Най-малко благоприятната степен на напълване на резервоар от гледна точка на устойчивостта се определя, а съответният момент се включва в изчислението, когато се пресмятат моментите, породени от течен баласт и течни провизии съгласно параграф 4.1, буква д)

Моментът, получен вследствие на инерционните сили съгласно параграф 4.1., буква е), се отчита в необходимата степен, в случай че моментите на товара и работното оборудване е вероятно да се отразят на устойчивостта.

5. Изправящите моменти за поплавъци с вертикални странични стени могат да се пресметнат по следната формула

$$M_d = 10 \cdot D \cdot \overline{MG} \cdot \sin\varphi \text{ (kNm)}$$

където:

$\overline{MG}$  = е метацентричната височина, в метри;

$\varphi$  = е ъгълът на наклон, в градуси.

Тази формула е валидна за ъгли на наклон до  $10^\circ$  или до ъгъл на наклон, съответстващ на потапяне на края на палубата или изплаване на края на дъното; меродавен е най-малкият ъгъл. Формулата може да се прилага за скосени стени до ъгъл на наклон от  $5^\circ$ ; граничните стойности, посочени в параграфи 3 и 4, също важат.

Ако конкретната форма на поплавџка (поплавџците) не позволява такова опростяване, изискват се кривите на рамото на изправящия момент съгласно параграф 2, буква в).

#### *Член 17.08*

#### **Потвърждаване на устойчивостта при намален остатъчен надводен борд**

В случай че се използва намален остатъчен надводен борд съгласно член 17.05, параграф 3, за всички експлоатационни условия се доказва, че:

- а) След корекцията за откритите повърхности на течностите, метацентричната височина е не по-малко от 0,15 m;
- б) За ъгли на наклон между 0 и 30° е налице рамо на изправящия момент не по-малко от

$$h = 0,30 - 0,28 \cdot \varphi_{\eta} \text{ (m)}$$

като  $\varphi_{\eta}$  е ъгълът на наклон, от който кривата на рамото на изправящия момент показва отрицателни стойности (диапазон на устойчивостта); той не е по-малък от 20° или 0,35 rad и не се въвежда във формулата като по-голяма стойност от 30° или 0,52 rad, приемайки radian (rad) ( $1^{\circ} = 0,01745 \text{ rad}$ ) като единица на  $\varphi^{\circ}$ ;

- в) Сборът от ъгъла на диферента и наклона не превишава 10°;
  - г) Остава остатъчна безопасна дистанция, отговаряща на изискванията на член 17.04;
  - д) Остава остатъчен надводен борд от поне 0,05 m;
  - е) За ъгли на наклон между 0 и 30° е налице остатъчно рамо на изправящия момент не по-малко от
- $$h = 0,30 - 0,28 \cdot \varphi_{\eta} \text{ (m)}$$

като  $\varphi_{\eta}$  е ъгълът на наклон, от който кривата на рамото на изправящия момент показва отрицателни стойности; той не се въвежда във формулата като по-голяма стойност от 30° или 0,52 rad.

Остатъчно рамо на изправящия момент означава максималната съществуваща разлика при 0 до 30° наклон между кривата на рамото на изправящия момент и кривата на рамото на наклоняващия момент. Ако отвор към вътрешността на плавателния съд бъде достигнат от вода при ъгъл на наклон по-малък от този съответстващ на максималната разлика между кривите на моментите, под внимание се взема рамото, съответстващо на този ъгъл на наклон.

#### *Член 17.09*

#### **Маркировки за газене и скали на газене**

Маркировките за газене и скалите на газене се поставят съгласно членове 4.04 и 4.06.

*Член 17.10*

**Плаващи съоръжения без потвърждение за стабилност**

1. Членове 17.04 до 17.08 може да не се прилагат към плаващи съоръжения:
  - а) Чиито работни съоръжения не могат по никакъв начин да променят техния наклон или диферент, и
  - б) При които всяко изместване на центъра на тежестта може реално да бъде изключено.
2. Обаче,
  - а) При максимален товар безопасното разстояние е не по-малко от 300 mm, а надводният борд най-малко 150 mm;
  - б) За отвори, които не могат да бъдат затворени по устойчив на пръски и атмосферни въздействия начин, безопасното разстояние е не по-малко от 500 mm.

**ГЛАВА 18**

**СПЕЦИФИЧНИ ИЗИСКВАНИЯ КЪМ РАБОТНИТЕ ПЛАВАТЕЛНИ СРЕДСТВА**

*Член 18.01*

**Условия за експлоатация**

Работните плавателни средства, определени като такива в свидетелството на Общността, показано в част I или II от приложение V, имат право да плават извън работните площадки само без товар. Това ограничение се вписва в свидетелството на Общността.

За тази цел работните плавателни средства имат сертификат от компетентния орган, посочващ времетраенето на работите и географските граници на работната площадка, в която плавателното средство може да се експлоатира.

*Член 18.02*

**Прилагане на част II**

Освен ако в настоящата глава не бъде определено друго, построяването и оборудването на работните плавателни средства е в съответствие с глави 3 до 14 от част II.

### Член 18.03

#### Дерогации

1. а) Член 3.03, параграф 1 се прилага *mutatis mutandis*;
  - б) Глави 5 и 6 се прилага *mutatis mutandis*, когато плавателното средство е самоходно;
  - в) Член 10.02, параграф 2, букви а) и б) се прилагат *mutatis mutandis*;
  - г) Контролният орган може да разреши изключения от другите изисквания относно построяването, разпределението и оборудването, при условие че във всеки случай е осигурена равностойна безопасност.
2. Контролният орган може да не изисква изпълнение на следните разпоредби:
- а) Член 8.08, параграфи 2 до 8, ако не е необходим екипаж;
  - б) Член 10.01, параграфи 1 и 3, ако работните плавателни средства могат да бъдат надеждно закотвени с работни котви или пилони. Обаче, самоходните работни плавателни средства се оборудат най-малко с една котва, отговаряща на изискванията на член 10.01, параграф 1, при което емпиричният коефициент “k” се приема за 45, а за Т се счита най-малката височина;
  - в) Член 10.02, параграфи 1, буква в), ако работните плавателни средства не са самоходни.

### Член 18.04

#### Разстояние на безопасност и надводен борд

1. Ако работното плавателно средство се използва като баржа за мелиорация или саморазтоварваща се баржа разстоянието на безопасност извън трюмното пространство е не по-малко от 300 mm, а надводният борд – не по-малък от 150 mm. Контролният орган има право да разреши по-малък надводен борд, ако бъде дадено доказателство чрез изчисления, че устойчивостта е достатъчна за товар с относително тегло от  $1,5 \text{ t/m}^3$  и че никоя страна на палубата не докосва водата. Отражението на течните товари се взема под внимание.
2. Разпоредбите на членове 4.01 и 4.02 се прилагат *mutatis mutandis* към работни плавателни средства, които не са обхванати от параграф 1. Контролният орган има право да определи стойности за безопасната дистанция и надводен борд, различни от горните.

### Член 18.05

#### Корабни лодки

Не се изисква работните плавателни средства да имат екипаж, когато:

- а) Те не са самоходни или
- б) Корабни лодки има на друго място на работната площадка.

Тази дерогация се вписва в свидетелството на Общността.

## **ГЛАВА 19**

### **СПЕЦИФИЧНИ ИЗИСКВАНИЯ ПО ОТНОШЕНИЕ НА ПЛАВАТЕЛНИТЕ СЪДОВЕ С ИСТОРИЧЕСКА СТОЙНОСТ**

**(Оставена свободна)**

## **ГЛАВА 19а**

### **СПЕЦИФИЧНИ ИЗИСКВАНИЯ ПО ОТНОШЕНИЕ НА БАРЖИТЕ КАНАЛЕН ТИП**

**(Оставена свободна)**

## **ГЛАВА 19б**

### **СПЕЦИФИЧНИ ИЗИСКВАНИЯ ПО ОТНОШЕНИЕ НА ПЛАВАТЕЛНИТЕ СЪДОВЕ, ПЛАВАЩИ ПО ВОДНИ ПЪТИЩА ОТ ЗОНА 4**

*Член 19б.01*

#### **Прилагане на глава 4**

1. Чрез дерогация от член 4.01, параграфи 1 и 2, безопасното свободно пространство на врати и отвори, различни от трюмни люкове, за плавателните съдове, плаващи по водни пътища от Зона 4 се намалява, както следва:
  - а) За отвори, които могат да бъдат затворени по устойчив на пръски и атмосферни въздействия начин, до 150 mm;
  - б) За отвори, които не могат да бъдат затворени по устойчив на пръски и атмосферни въздействия начин, до 200 mm.
2. Чрез дерогация от член 4.02, минималният надводен борд за плавателните съдове, плаващи по водни пътища от Зона 4, е 0 mm, ако безопасното свободно пространство съгласно параграф 1 е спазено.

## **ГЛАВА 20**

### **СПЕЦИФИЧНИ ИЗИСКВАНИЯ ПО ОТНОШЕНИЕ НА МОРЕПЛАВАТЕЛНИТЕ СЪДОВЕ**

(Оставена свободна)

## ГЛАВА 21

### СПЕЦИФИЧНИ ИЗИСКВАНИЯ ПО ОТНОШЕНИЕ НА ПЛАВАТЕЛНИТЕ СРЕДСТВА С РАЗВЛЕКАТЕЛНА ЦЕЛ

#### Член 21.01

#### Общи положения

По отношение на построяването и оборудването на плавателните средства с развлекателна цел се прилагат само членове 21.02 и 21.03.

#### Член 21.02

#### Прилагане на част II

1. Плавателните средства с развлекателна цел отговарят на долуизброените изисквания:

а) От съдържащите се в глава 3:

Член 3.01, член 3.02, параграфи 1, буква а) и 2, член 3.03, параграф 1, буква а) и член 3.04, параграф 1;

б) От съдържащите се в глава 5:

в) От съдържащите се в глава 6:

Член 6.01, параграф 1 и член 6.08;

г) От съдържащите се в глава 7:

Член 7.01, параграфи 1 и 2, член 7.02, член 7.03, параграфи 1 и 2, член 7.04 параграф 1, член 7.05, параграф 2, член 7.13, ако е налице рулева рубка, оборудвана за управление от едно лице с радиолокатор;

д) От съдържащите се в глава 8:

Член 8.01, параграфи 1 и 2, член 8.02, параграфи 1 и 2, член 8.03, параграфи 1 и 3, член 8.04, член 8.05, параграфи 1 до 10 и 13, член 8.08, параграфи 1, 2, 5, 7 и 10, член 8.09, параграф 1 и член 8.10;

е) От съдържащите се в глава 8:

Член 9.09, параграф 1, *mutatis mutandis*;

ж) От съдържащите се в глава 10:

Член 10.01, параграфи 2, 3 и 5 до 14, член 10.02, параграф 1, букви а) до в) и 2, букви а) и д) до з), член 10.03, параграф 1, букви а), б) и г); обаче, на борда има поне два пожарогасителя; член 10.03, параграфи 2 до 6, член 10.03а, член 10.03б и член 10.05;

з) От съдържащите се в глава 13:

и) От съдържащите се в глава 14:.

2. По отношение на плавателните средства с развлекателна цел, обект на Директива 94/25/ЕО на Европейския парламент и на Съвета за сближаване на законовите, подзаконовите и административните разпоредби на държавите-членки относно плавателните съдове с развлекателна цел<sup>24</sup>, първоначалната проверка и редовните проверки засягат само:
- а) Член 6.08, ако има индикатор за смяна на курса;
  - б) Член 7.01, параграф 2, член 7.02, член 7.03, параграф 1 и член 7.13, ако е налице рулева рубка, оборудвана за управление от едно лице с радиолокатор;
  - в) Член 8.01, параграф 1, член 8.02, параграф 1, член 8.03, параграф 3, член 8.05, параграф 5, член 8.08, параграф 2 и член 8.10;
  - г) Член 10.01, параграфи 2, 3, 6 и 14, член 10.02, параграф 1, букви б) и в) и 2, букви а) и д) до з), член 10.03, параграф 1, букви б) и г) и параграфи 2 до 6 и член 10.07;
  - д) Глава 13;
  - е) От съдържащите се в глава 14:
    - аа) Член 14.12;
    - бб) Член 14.13; изпитването за приемане след пускане в работа на инсталацията за втечен газ се провежда съгласно изискванията на Директива 94/25/ЕО и на контролния орган представя отчета за приемането;
    - вв) Членове 14.14 и 14.15; инсталацията за втечен газ съответства на изискванията на Директива 94/25/ЕО;
    - гг) Глава 14 изцяло, ако инсталацията за втечен газ е била поставена след пускането на пазара на плавателното средство с развлекателна цел.

*Член 21.03*

**(Оставен свободен)**

**ГЛАВА 22**

**УСТОЙЧИВОСТ НА ПЛАВАТЕЛНИТЕ СЪДОВЕ, ПРЕВОЗВАЩИ  
КОНТЕЙНЕРИ**

*Член 22.01*

**Общи положения**

1. Разпоредбите на настоящата глава се прилага по отношение плавателните съдове, превозващи контейнери, за които се искат документи за устойчивостта съгласно приложимите наредби на навигационните служби, в сила в държавите-членки.

Документите за устойчивостта се проверяват или препращат за проверка и съответно подпечатват от контролен орган.

---

<sup>24</sup> ОВ L 164, 30.06.1994 г., стр. 15, Директива, последно изменена с Регламент (ЕО) № 1882/2003 г.

2. Документите за устойчивостта осигуряват на капитана пълна информация за устойчивостта на плавателния съд за всички условия на натоварване.  
Документите за устойчивостта съдържат най-малкото:
  - а) Информация за коефициентите на допустимата устойчивост, за допустимите стойности  $\overline{KG}$  или за допустимите височини на центъра на тежестта на товара;
  - б) Данни относно пространствата, които могат да се пълнят с баластна вода;
  - в) Форми на проверка на устойчивостта;
  - г) Указания а употреба или пример за изчисление за ползване от капитана.
3. За плавателни средства, където е въпрос за избор дали контейнерите да се превозват закрепени или незакрепени, се ползват отделни методи на изчисление за потвърждаване устойчивостта при превоз на закрепени и незакрепени товари от контейнери.
4. Товар от контейнери се смята за закрепен, само ако всеки отделен контейнер е здраво фиксиран към корпуса на плавателния съд чрез направляващо устройство или закрепващо оборудване и мястото му не може да се промени по време на пътуване.

#### Член 22.02

### Ограничения и методи на изчисление за потвърждаване устойчивостта при превоз на незакрепени контейнери

1. Всички методи на изчисляване на устойчивостта на плавателния съд при незакрепени контейнери съответстват на следните ограничения:
  - а) Метацентричната височина  $\overline{MG}$  е не по-малко от 1,00 m.
  - б) Под съчетаното въздействие на центробежната сила, получена от завой на плавателния съд, налягането на вятъра и откритите повърхности на течностите, ъгълът на наклон не превишава  $5^\circ$  и краят на палубата не се потапя.
  - в) Рамото на момента на наклон, породен от центробежната сила при завой на плавателния съд, се определя по следната формула:

$$h_{kz} = c_{kz} \cdot \frac{v^2}{L_{wl}} \cdot \left( \overline{KG} - \frac{T}{2} \right) [m]$$

където:

- |                 |   |
|-----------------|---|
| $c_{kz}$        | е параметър ( $c_{kz} = 0,04$ ) ( $s^2/m$ );  |
| $v$             | е максималната скорост на плавателния съд по отношение на водата (m/s.)               |
| $\overline{KG}$ | е височината на центъра на тежестта на натоварения плавателен съд над основата му (m) |
| $T$             | е газенето на плавателния съд натоварен   |

- г) Рамото на момента на наклон, породен от налягането на вятъра, се определя по следната формула:

$$h_{kw} = c_{kw} \cdot \frac{A'}{D} \cdot \left( l_w + \frac{T}{2} \right) [m]$$



където:

- $c_{kw}$  е параметър ( $c_{kw} = 0,025$ ) ( $t/m^2$ );  
 $A'$  е странична равнина над съответната равнина на газене на плавателния съд натоварен ( $m^2$ );  
 $D'$  е водоизместимостта на плавателния съд натоварен (t);  
 $l_w$  е височината на центъра на тежестта на страничната равнина  $A'$  над съответната равнина на газене (m);  
 $T$  е газенето на плавателния съд натоварен

д) Рамото на момента на наклон, породен от откритите повърхности на дъждовната вода и остатъчната вода в трюма или двойното дъно, се определя по следната формула:

$$h_{кfo} = \frac{c_{kfo}}{D'} \cdot \sum (b \cdot l \cdot (b - 0,55\sqrt{b})) \text{ [m]}$$

където:

- $c_{kfo}$  е параметър ( $c_{kfo} = 0,025$ ) ( $t/m^2$ );  
 $b$  е ширината на въпросния трюм или секция от трюма (m); \*  
 $l$  е дължината на въпросния трюм или секция от трюма (m); \*  
 $D'$  водоизместимост на плавателния съд натоварен

е) При всяко състояние на натоварване се взема под внимание половината гориво и запас от прясна вода (t).

2. Устойчивостта на плавателен съд, превозващ незакрепени контейнери се смята за достатъчна, ако действителната  $\overline{KG}$  не превишава  $\overline{KG}_{zul}$ , получена по следните формули.  $\overline{KG}_{zul}$  се изчислява за различни водоизместимости, покриващи целия обхват на стойности на газенето.

а)

$$\overline{KG}_{zul} = \frac{\overline{KM} + \frac{B_{WL}}{2F} \cdot \left( Z \cdot \frac{T_m}{2} - h_{kw} - h_{kfo} \right)}{\frac{B_{WL}}{2F} \cdot Z + 1} \text{ [m]}$$

За  $\frac{B_{WL}}{2F}$  не може да се приема стойност, по-малка от 11,5 ( $11,5=1/\tan 5^\circ$ )

б)  $\overline{KG}_{zul} = \overline{KM} - 1,00 \text{ (m)}$

За решаваща се приема най-ниската стойност на  $\overline{KG}_{zul}$  от формулите в букви а) и б).

Във формулите:

$\overline{KG}_{zul}$  е максималната допустима височина на центъра на тежестта на натоварения плавателния съд над основата му; (m)

---

\* Секциите от трюмовете, в които има открити повърхности, изложени на вода се получават от надлъжното и/или напречно водонепроницаемо разделяне, което води до формиране на независими секции.

- $\overline{KM}$  е височината на метацентъра над основата (m) съгласно формулата за приближение от параграф 3;
- F е съответният надводен борд при  $1/2 L$  (m);
- Z е параметър за центробежната сила, получаваща се при завой
- $$Z = \frac{(0,7 \cdot v)^2}{9,81 \cdot 1,25 \cdot L_{WL}} = 0,04 \cdot \frac{v^2}{L_{WL}} [-]$$
- v е максималната скорост на плавателния съд по отношение на водата (m/s)
- $T_m$  е съответното средно газене (m);
- $h_{kw}$  е рамото на момента на наклона, получено от страничното налягане на вятъра съгласно параграф 1, буква г) (m);
- $h_{kFO}$  е сборът от рамената на момента на наклона, резултат от свободните повърхности на течностите съгласно параграф 1, буква д) (m);

### 3. Формула за приближение за $\overline{KM}$

Когато отсъства таблица за хидростатичните криви, стойността на  $\overline{KM}$  за изчислението съгласно параграф 2 и член 22.03, параграф 2, може да бъде определена по следните формули за приближение:

а) За плавателни съдове във формата на понтон

$$\overline{KM} = \frac{B_{WL}^2}{\left(12,5 - \frac{T_m}{H}\right) \cdot T_m} + \frac{T_m}{2} [m]$$

б) За други плавателни съдове

$$\overline{KM} = \frac{B_{WL}^2}{\left(12,7 - 1,2 \cdot \frac{T_m}{H}\right) \cdot T_m} + \frac{T_m}{2} [m]$$

### Член 22.03

#### Ограничения и методи на изчисление за потвърждаване устойчивостта при превоз на закрепени контейнери

1. Всички методи на изчисляване на устойчивостта на плавателния съд при закрепени контейнери съответстват на следните ограничения:

- а) Метацентричната височина  $\overline{MG}$  е не по-малко от 0,50 m;
- б) Под съчетаното въздействие на центробежната сила, получена от завой на плавателния съд, налягането на вятъра и откритите повърхности на течностите, никой отвор в корпуса не се потапя.
- в) Рамената на момента на наклон, породени от центробежната сила при завой на плавателния съд, налягането на вятъра и откритите повърхности на течностите, се определят по формулите, посочени в член 22.02, параграф 1, букви в) до е);

г) При всяко състояние на натоварване се взема под внимание половината гориво и запас от прясна вода.

2. Устойчивостта на плавателен съд, превозващ закрепени контейнери се смята за достатъчна, ако действителната  $\overline{KG}$  не превишава  $\overline{KG}_{zul}$ , получена по следните формули и изчислена за различни водоизместимости, покриващи целия обхват на стойности на газенето.

а)

$$\overline{KG}_{zul} = \frac{\overline{KM} - \frac{1-i}{2\forall} \left(1 - 1,5 \frac{F}{F'}\right) + 0,75 \frac{B_{WL}}{F} \left(Z \cdot \frac{T_m}{2} - h_{KW} - h_{KfO}\right)}{0,75 \cdot \frac{B_{WL}}{F} \cdot Z + 1} \text{ [m]}$$

За  $\frac{B_{WL}}{2F}$  не може да се приема стойност, по-малка от 6,6 и

за  $\frac{1-i}{2\forall} \cdot \left(1 - 1,5 \frac{F}{F'}\right)$  не може да се приема стойност, по-малка от 0.

б)

$$\overline{KG}_{zul} = \overline{KG} - 0,50 \text{ (m);}$$

За решаваща се приема най-ниската стойност на  $\overline{KG}_{zul}$  от формулите в букви а) и б).

В тези формули, в допълнение към термините, определени по-горе:

I е напречният момент на инерцията на площта на ватерлинията при  $T_m \text{ (m}^4\text{)}$  (за формулата за приближение виж параграф 3);

i е напречният момент на инерцията на площта на ватерлинията, при

$$T_m + \frac{2}{3} F \text{ [m}^4\text{]}$$

височина

$\forall$

е водоизместимостта на плавателния съд при  $T_m \text{ (m}^3\text{)}$ ;

F'

е идеалният надводен борд  $F' = H' - T_m \text{ (m)}$  или  $F' = \frac{a \cdot B_{WL}}{2 \cdot b} \text{ [m]}$ , като за решаваща се приема най-ниската стойност

a е вертикалното разстояние между долния край на отвора, който се потапя най-напред в случай на наклоняване и ватерлинията на плавателния съд в изправено положение (m);

b Разстоянието до същия отвор от центъра на плавателния съд (m);

H'

е идеалната странична височина  $H' = H + \frac{q}{0,9 \cdot L \cdot B_{WL}} \text{ [m]}$ ;

q

е сборът от обемите на палубните рубки, люковете, палубите от сандъци и другите надстройки с максимална височина от 1,00 m над H или до най-ниския отвор в разглеждания обем, като за решаваща се приема най-ниската стойност. Частите от обемите, разположени в обхвата на до 0,05

L от краищата на плавателния съд, не се вземат под внимание (m<sup>3</sup>).

### 3. Формула за приближение за I

Когато отсъства таблица за хидростатичните криви, стойността на напречния момент на инерцията I на площта на ватерлинията може да бъде определена по следните формули за приближение:

а) За плавателни съдове във формата на понтон

$$I = \frac{B^2 \cdot WL \cdot \nabla}{\left(12,5 - \frac{T_m}{H}\right) \cdot T_m} \quad [m^4]$$

б) За други плавателни съдове

$$I = \frac{B^2 \cdot WL \cdot \nabla}{\left(12,7 - 1,2 \cdot \frac{T_m}{H}\right) \cdot T_m} \quad [m^4]$$

## Член 22.04

### Процедура за оценка на устойчивостта на борда

Процедурата за оценка на устойчивостта на борда може да бъде определена с документите, упоменати в член 22.01, параграф 2.

## ГЛАВА 22а

### СПЕЦИФИЧНИ ИЗИСКВАНИЯ ПО ОТНОШЕНИЕ НА ПЛАВАТЕЛНИТЕ СРЕДСТВА С ДЪЛЖИНА, ПО-ГОЛЯМА ОТ 110 m

## Член 22а.01

### Прилагане на част I

В допълнение към изискванията на член 2.03, параграф 3, контролният орган, който впоследствие издава свидетелството на Общността, се уведомява от собственика или негов представител преди започване на строителството на плавателно средство с дължина над 110 m, без морските кораби (строителство на нов плавателен съд или удължаване на вече действащ такъв). Контролният орган провежда проверки на етапа на строителство. Той може да не провежда проверки на етапа на строителството, ако бъде представено удостоверение преди започването му, че одобрена агенция по класификация декларира, че тя контролира строителството.

## *Член 22а.02*

### **Прилагане на част II**

В допълнение към част II, по отношение на плавателните средства с дължина над 110 m се прилагат и членове 22а.03 до 22а.05.

## *Член 22а.03*

### **Здравина**

Достатъчната здравина на корпуса на плавателния съд, съгласно член 3.02, параграф 1, точка а) (надлъжна, напречна и местна здравина) се удостоверява със свидетелство, издадено от одобрена агенция по класификация.

## *Член 22.04*

### **Плавателност и устойчивост**

1. Параграфи 2 до 9 се прилагат по отношение плавателните средства с дължина над 110 m, с изключение на пътническите плавателни съдове.
2. Доказателствата за достатъчна устойчивост, в това число устойчивост след 95% повреда, се проверяват за най-неблагоприятните условия на натоварване.

Основните стойности за изчисляването на устойчивостта, теглото на плавателния съд без товар и мястото на центъра на тежестта му се определят:

- или чрез експеримент с накланяне, или
- чрез подробно изчисление на масата и момента, в който случай теглото на плавателния съд без товар се проверява чрез измерване на газенето, с толеранс от +/- 5% между масата, определена чрез изчисление и водоизместимостта, получена от данните за газенето.

3. Доказателството за плавателност след повреда се проверява за напълно натоварено плавателно средство.

За тази цел, доказателството за достатъчна устойчивост чрез изчисление се установява за критичните междинни етапи на наводняване и за крайният етап на наводняване. Отрицателни стойности за устойчивостта на междинните етапи могат да бъдат приети от компетентния орган, в случай че на последващите междинни етапи бъде удостоверена достатъчна устойчивост.

4. При повредено състояние се вземат предвид следните предпоставки:

а) Размер на повредата по страната:

Надлъжно измерение: не по-малко от 0,10 L,

Напречно измерение: 0,59 m,

Вертикално измерение: от основната линия нагоре, без ограничение;

б) Размер на повредата по дъното:

Надлъжно измерение: не по-малко от 0,10 L,

Напречно измерение: 3,00 m,

Вертикално измерение: 0,39 m от основата нагоре, без да се брои утайникът;

в) Всички прегради в повреденото пространство се смятат за повредени което означава, че отделението се избира така, че плавателният съд да остане на вода след наводняване на два или повече съседни отсека по дължина.

За машинното отделение се взема предвид стандартът само с един отсек, т.е. крайните прегради на машинното отделение се смятат неповредени.

При повреда на дъното, съседните напречни отсеци също се разглеждат като наводнени.

а) Проницаемост

Проницаемостта се приема за 95%.

Като частично изключение от това приемане, може да се приеме следната проницаемост:

- двигателни и оперативни отделения:

- двойни дъна, резервоари за гориво, резервоари за баласт и др. в зависимост от това дали според предназначението им те се приемат за пълни или празни при плавателен съд, плаващ при максимално допустимо газене: 0 или 95%.

Ако изчислението докаже, че средната проницаемост на някой отсек е по-ниска, може да се използва изчислената стойност.

б) Долните краища на отворите, които не са водонепроницаеми (напр. вратите, прозорците, люковете за достъп), на крайния етап на наводняването, са не по-малко от 100 mm над повредената ватерлиния.

5. Устойчивостта след повреда е достатъчна ако, на базата на предпоставките от параграф 4:

а) на крайния етап на наводняването остава безопасна дистанция от не по-малко от 100 mm и ъгълът на наклон на плавателното средство не превишава 5°; или

б) изчисленията в съответствие с процедурата за пресмятане на устойчивостта след повреда, описана в част 9 от ADNR, дадат положителен резултат.

6. Когато за намаляване на асиметричното наводняване са направени изравнителни или преливни отвори, времето за изравняване не превишава 15 минути, ако на междинните етапи на наводняване е била установена достатъчна устойчивост след повреда.

7. Когато отворите, през които незасегнатите отсеци могат да бъдат също да бъдат наводнени, са пригодени за водонепроницаемо затваряне, устройствата за затваряне се маркират в съответствие с експлоатационните си инструкции.

8. Доказването чрез изчисления съгласно параграфи 2 до 5 се смята за изпълнено, в случай че пресмятанията на устойчивостта след повреда, описана в част 9 от ADNR, дадат положителен резултат.
9. Когато бъде необходимо за изпълнение на изискванията от параграфи 2 или 3, равнината на най-дълбоко газене се установява наново.

#### *Член 22а.05*

### **Допълнителни изисквания**

1. Плавателните съдове, по-дълги от 110 m:

а) са оборудвани с многовитлови задвижващи системи, с поне два отделни двигателя с еднаква мощност и кормилно витло, което се управлява от рулевата рубка и също се използва когато плавателното средство е без товар; или са едновитлова двигателна система и кормилно витло, което се управлява от рулевата рубка, със собствено силово захранване и също се използва когато плавателното средство е без товар и прави възможно плавателното средство да се движи на собствен ход и при авария на основната система на задвижване;

б) са оборудвани с радарна навигационна система, заедно с индикатор за смяна на курса съгласно член 7.06, параграф 1;

в) имат неподвижно монтирана система от трюмни помпи съгласно член 8.08;

г) съответстват на изискванията на член 23.09, параграф 1, алинея 1.

2. За плавателните средства, с изключение на пътническите плавателни средства с дължина над 110 m, които в допълнение към параграф 1

а) Могат да бъдат разчленени, в случай на злополука, в средната третина на плавателния съд, без да се използва тежко спасително оборудване, като отделените части на плавателния съд остават на вода след разчленяването;

б) Са получили удостоверение, което се държи на борда и което е издадено от одобрена агенция по класификация, относно плавателността, диферента и устойчивостта на отделните части на плавателния съд, посочващо степента на натоварване, над която плавателността на двете части вече не се осигурява;

в) Са построени като плавателни съдове с двойни корпуси съгласно ADNR, при което се прилагат разделите за самоходните плавателни съдове 9.1.0.91 до 9.1.0.95, а за танкерните плавателни съдове – раздели 9.3.2.11.7 и 9.3.2.13 до 9.3.2.15 от част 9 от ADNR;

г) Са оборудвани с многовитлови задвижващи системи, съгласно параграф 1, буква а), първата половина на изречението;

В точка 52 от свидетелствата на Общността се записва, че те отговарят на всички изисквания от букви а) до г).

3. За пътническите плавателни средства с дължина над 110 m, които в допълнение към параграф 1

а) Са построени или реконструирани за най-високия си клас под надзора на одобрена агенция по класификация, като в този случай съответствието се потвърждава от удостоверение, издадено от одобрената агенция по класификация, когато за досегашния клас то не е необходимо;

б) Или

Имат двойно дъно с височина не по-малка от 600 mm и отсеци, осигуряващи че в случай на наводняване на които и да било два съседни водонепроницаеми отсека плавателният съд няма да потъне по-ниско от пределната линия и ще има остатъчна безопасна дистанция от 100 mm,

Или

Имат двойно дъно с височина не по-малка от 600 mm и двоен корпус с разстояние не по-малко от 800 mm между страничната стена на плавателния съд и надлъжната преграда;

в) Са оборудвани с многовитлови задвижващи системи, с поне два отделни двигателя с еднаква мощност и система с кормилно витло, което се управлява от рулевата рубка и може да се използва и надлъжно, и напречно;

г) Са пригодени котвата на кърмата да бъде задействана пряко от рулевата рубка;

В точка 52 от свидетелствата на Общността се записва, че те отговарят на всички изисквания от букви а) до г).

#### *Член 22a.06*

### **Прилагане на част IV в случай на реконструкция**

Контролният орган има право да прилага глава 24 по отношение плавателни средства, реконструирани за дължина над 110 m, само на основание конкретни препоръки от Комитета.

## **ГЛАВА 226**

### **СПЕЦИФИЧНИ ИЗИСКВАНИЯ ПО ОТНОШЕНИЕ НА ВИСОКОСКОРОСТНИТЕ ПЛАВАТЕЛНИ СЪДОВЕ**



### *Член 226.01*

#### **Общи положения**

1. Високоскоростните плавателни съдове не се строят като плавателни съдове с кабинни.
2. На борда на високоскоростните плавателни съдове са забранени следните инсталации:
  - а) Уреди, снабдени с фитилени горелки съгласно член 13.02;
  - б) Печки с изпарителни мазутни горелки съгласно членове 13.03 и 13.04;
  - в) Отоплителни устройства с твърдо гориво съгласно член 13.07;
  - г) Инсталации за втечен газ съгласно глава 14.

### *Член 226.02*

#### **Прилагане на част I**

1. В допълнение към изискванията на член 2.03, високоскоростните плавателни съдове се строят и класират под надзора на и в съответствие с действащите правила на одобрена агенция по класификация, която има специални правила относно високоскоростните плавателни съдове. Класът се запазва.
2. Като частично изключение от член 2.06, свидетелствата на Общността, издадени съгласно разпоредбите на настоящата глава, могат да бъдат валидни за максимум пет години.

### *Член 226.03*

#### **Прилагане на част II**

1. Независимо от параграф 2 и член 226.02, параграф 2, глави 3 до 15 са валидни по отношение на високоскоростните плавателни съдове, с изключение на следните разпоредби:
  - а) Член 3.04, параграф 6, алинея втора;
  - б) Член 8.08, параграф 2, второ изречение;
  - в) Член 11.02, параграф 4, второ и трето изречения;
  - г) Член 12.02, параграф 4, второ изречение;
  - д) Член 15.06, параграф 3, буква а), второ изречение;
2. Чрез дерогация от член 15.02, параграф 9 и член 15.15, параграф 7, всички врати във водонепроницаемите прегради могат да се управляват дистанционно.
3. Чрез дерогация от член 6.02, параграф 1, в случай на отказ или повреда на силовото звено на рулевата апаратура, без забавяне започва да работи второ отделно силов звено на рулевата система или ръчно управлявано силов звено.
4. В допълнение към изискванията на част II, високоскоростните плавателни съдове съответстват на изискванията на членове 226.04 до 226.12.

#### *Член 226.04*

### **Седалки и предпазни колани**

За максималният допустим брой пътници на борда има седалки. Седалките са оборудвани с предпазни колани. Предпазните колани може да не се изискват, в случай че е осигурена подходяща защита от удар или ако те не се изискват съгласно глава 4, част 6 от Кодекса HSC`2000.

#### *Член 226.05*

### **Надводен борд**

Чрез дерогация от членове 4.02 и 4.03, надводният борд е не по-малко от 500 mm.

#### *Член 226.06*

### **Плавателност, устойчивост и делене на отсеци**

За високоскоростните плавателни съдове се предоставя надлежна документация за:

- а) Характеристиките на плавателност и стабилност, достатъчни за безопасността, когато плавателният съд се използва в режим на водоизместващо плаване, както незасегнат, така и повреден;
- б) Характеристиките на устойчивост и системите за стабилизиране, осигуряващи безопасността на плавателното средство, когато се използва в режим на динамична плавателност и в преходен режим.
- в) Характеристиките на устойчивост в динамичния и преходния режим, достатъчни за привеждане на плавателното средство в режим на покой при всеки отказ на система.

#### *Член 226.07*

### **Рулева рубка**

#### **1. Подредба**

- а) Чрез дерогация от член 7.01, параграф 1, рулевите рубки се подреждат по такъв начин, че рулевият и втори член на екипажа да могат във всеки момент да изпълняват задълженията си, докато плавателният съд е в движение.
- б) Рулевият пулт се подрежда така, че да може да се разположат работните места на лицата, упоменати в буква а). Инструментите за навигация, маневриране, контрол и свързка и другите важни оперативни средства за управление са в достатъчна

близост, за да може и втори член на екипажа, заедно с рулевия, да получава необходимата информация и да борави с уредите и инсталациите седнал. Във всички случаи важат следните изисквания:

аа) пултът на рулевия се организира така, че да позволява управление от едно лице с радиолокатор.

бб) вторият член на екипажа разполага със собствен радарен екран (подчинен компонент) на работното си място и има възможност да се намеси от своето работно място за предаване на информация и управление задвижването на плавателния съд.

в) Лицата, упоменати в буква а), имат възможност да работят с инсталациите, упоменати в буква б) без никаква пречка, включително и когато предпазните им колани са правилно поставени.

### 2. Безпрепятствена видимост

а) Чрез дерогация от член 7.02, параграф 2, полето на безпрепятствена видимост пред носа, за рулевия в седнало положение, е не по-голямо от една дължина на плавателния съд, независимо от количеството товар.

б) Като частично изключение от член 7.02, параграф 3, сумарната дъга на слепите сектори от право по курса до  $22,5^\circ$  по посока към кърмата от всяка страна не превишава  $20^\circ$ . Всеки отделен слеп сектор не превишава  $5^\circ$ . Чистият сектор между два слепи сектора е не по-малък от  $10^\circ$ .

### 3. Уреди

Таблата с уредите за работа и управление на инсталациите, упоменати в член 22б.11 са в отделни и ясно маркирани места на рулевата рубка. Това също важи, по целесъобразност, за уредите за спускане на колективното спасително оборудване.

### 4. Осветление

За местата и уредите, които са осветени при ползване, се използва червена светлина.

### 5. Прозорци

Отраженията се избягват. Осигурят се средства за избягване на заслепяване от слънчева светлина.

### 6. Материали на повърхностите

Използването на отразяващи материали за повърхностите в рулевата рубка се избягва.

## *Член 22б.08*

### **Допълнително оборудване**

Високоскоростните плавателни средства имат посоченото оборудване:

а) Радарна инсталация и индикатор за смяна на курса съгласно член 7.06, параграф 1,

б) Леснодостъпно индивидуално спасително оборудване, отговарящо на европейски стандарт EN 395:1998 за максималния брой лица, допускани на борда.

## *Член 226.09*

### **Закрити пространства**

#### 1. Общи положения

Обществените места и жилищните помещения и оборудването, което се намира в тях се проектират така, че никое лице, което правилно ги използва, да не получи нараняване при обичайно или аварийно потегляне или спиране или при маневра при нормално плаване и при условия на отказ или повреда.

#### 2. Връзка

а) За информиране на пътниците за мерките за безопасност, всички пътнически плавателни съдове се оборудват с акустични или видими сигнални инсталации, които се виждат и чуват от всички на борда.

б) Инсталациите, описани в буква а), позволяват на капитана да дава указания на пътниците.

в) Всеки пътник има достъп до инструкциите за аварийни ситуации в близост до местата им, в това число и план на плавателния съд, показващ всички изходи, маршрути за евакуация, аварийно оборудване, спасително оборудване и указания за ползването на спасителните жилетки.

## *Член 226.10*

### **Изходи и маршрути за евакуация**

Изходите и маршрутите за евакуация отговарят на следните изисквания:

а) От рулевия пулт има лесен, безопасен и бърз достъп до пространствата и жилищните помещения, достъпни за пътниците;

б) Маршрутите за евакуация, водещи към аварийните изходи, са ясно и трайно маркирани;

в) Всички изходи са надлежно маркирани. Работата на отварящия механизъм е очевидна и отвън, и отвътре.

г) Към маршрутите за евакуация и аварийните изходи води съответна система от указания по безопасността.

д) До изходите се оставя достатъчно място за присъствие на член на екипажа.

## *Член 226.11*

### **Противопожарна защита и гасене на пожари**

1. Коридорите, стаите и жилищните помещения, достъпни за пътниците, а също камбузите и машинните отделения се свързват с подходяща пожароизвестителна система. Всеки възникнал пожар и мястото му се изобразяват автоматично на място, в което постоянно има членове на екипажа.

2. Машинните отделения се оборудват с неподвижно монтирана пожарогасителна система, съответстваща на член 10.03б.
3. Стаите и жилищните помещения, достъпни за пътниците и техните трасета за евакуация, се оборудват със система струйници за вода под налягане, съгласно член 10.03а. Възможно отработената вода да се отвежда бързо и направо навън.

*Член 22б.12*

**Преходни разпоредби**

Високоскоростните плавателни средства съгласно член 1.01, параграф 22, които са имали валидно свидетелство на Общността към 31 март 2003 г., отговарят на следните разпоредби от настоящата глава:

а) Членове 22б.01, 22б.04, 22б.08, 22б.09, 22б.10, 22б.11, параграф 1.

Когато свидетелството на Общността се подновява;

б) На 1 април 2013 г.,

Членове 22б.07, параграфи 1, 3, 4, 5 и 6;

в) На 1 януари 2023 г.

Всички останали разпоредби.

### ЧАСТ III

#### ГЛАВА 23

#### ОКОМПЛЕКТОВАНЕ НА ПЛАВАТЕЛНИТЕ СЪДОВЕ С ЕКИПАЖ

*Член 23.01*

**(Оставен свободен)**

*Член 23.02*

**(Оставен свободен)**

*Член 23.03*

**(Оставен свободен)**

*Член 23.04*

**(Оставен свободен)**

*Член 23.05*

**(Оставен свободен)**

*Член 23.06*

**(Оставен свободен)**

*Член 23.07*

**(Оставен свободен)**

*Член 23.08*

**(Оставен свободен)**

*Член 23.09*

#### **Оборудване на плавателните съдове**

1. За самоходните плавателни съдове, тласкачите, тласканите конвои и пътническите плавателни съдове, съответствието с или несъответствието с разпоредбите на алинеи 1.1 и 1.2 се записва от контролния орган в точка 47 на свидетелството на Общността.

Стандарт S1

- а) Задвижващите системи се подреждат по такъв начин, че скоростта да може да се променя и посоката на тягата на витлата да се обръща от рулевия пулт.  
Има възможност спомагателните двигатели, необходими за работни цели, да се включват и изключват от рулевия пулт, освен ако това не става автоматично или двигателите не работят без прекъсване през целия курс.
- б) В опасните области на,
- Температурата на водата за охлаждане на главния двигател,
  - Налягането на смазочното масло за главните двигатели и трансмисии,
  - Налягането на маслото и въздуха за реверсивните установки, трансмисии или витла на главните двигатели,
  - Равнищата на вода в машинното отделение,
- Осъществява наблюдение посредством уреди, които включват звукови и видими сигнали в рулевата рубка при повреда. Сигналите на звуковата аларма могат да се комбинират в едно звуково предупреждаващо устройство. Те могат да се изключат веднага след като получаването на сигнала за повреда бъде потвърдено. Визуалните алармени сигнали могат да бъдат изключени, само след като повредите, които са ги задействали, бъдат отстранени.
- в) Горивото се подава в и главният двигател се охлажда автоматично.
- г) Рулевата система е пригоден за боравене от един човек, дори и при най-дълбоко газене, без да се изисква особена сила.
- д) Има възможност за подаване на визуалните и звуковите сигнали, изисквани според наредбите на местните и международните навигационни власти, според случая, от рулевия пулт.
- е) Когато няма пряка връзка между рулевия пулт и носовата част, кърмата, жилищните помещения и машинните отделения, се осигурява система за гласова връзка. За връзка с машинните отделения, това може да бъде под формата на визуален или звуков сигнал.
- ж) Изискваните корабни лодки са пригодени да бъдат освобождавани от един член на екипажа, действащ сам, и за подходящо време.
- з) Наличен е прожектор, оборудван за управление от рулевата рубка.
- и) Боравенето с манивели и подобни въртящи се части на повдигателни устройства не изисква сила, по-голяма от 160 N.
- й) Буксирните лебедки, вписани в свидетелството на Общността, са моторизирани.
- к) Помпите на трюма и за миене на палубата са моторизирани.
- л) Основните управляващи механизми и контролни уреди са ергономично разположени.
- м) Оборудването, изисквано съгласно член 6.01, параграф 1, може да се управлява дистанционно от рулевата рубка.

#### Стандарт S2

- а) За самоходните плавателни съдове, действащи отделно:  
Стандарт S1 и допълнително включено кормилно витло, което може да се управлява от рулевия пулт.
- б) За самоходните плавателни съдове, задвижващи прикачена композиция:  
Стандарт S1 и допълнително включено кормилно витло, което може да се управлява от рулевия пулт.

в) За самоходните плавателни съдове, задвижващи тласкани конвои, съставени от самоходния плавателен съд и плавателно средство пред него:

Стандарт S1 и допълнително включени хидравлични или електрически съединителни лебедки. Това оборудване, обаче, не се изисква, ако първото превозно средство в тласкания конвой е оборудвано с включено кормилно витло, което може да се управлява от рулевия пулт на тласкащия самоходен плавателен съд;

г) За тласкачите, задвижващи тласкани конвои:

Стандарт S1 и допълнително включени хидравлични или електрически свързани лебедки. Това оборудване, обаче, не се изисква, ако първото превозно средство в тласкания състав е оборудвано с включено кормилно витло, което може да се управлява от рулевия пулт на тласкача;

д) За пътническите плавателни съдове:

Стандарт S1 и допълнително включено кормилно витло, което може да се управлява от рулевия пулт. Това оборудване, обаче, не се изисква, ако задвижващата и рулевата системи на пътническия плавателен съд гарантират равностойна маневреност.

*Член 23.10*

**(Оставен свободен)**

*Член 23.11*

**(Оставен свободен)**

*Член 23.12*

**(Оставен свободен)**

*Член 23.13*

**(Оставен свободен)**

*Член 23.14*

**(Оставен свободен)**



*Член 23.15*

**(Оставен свободен)**

**ЧАСТ IV**

**ГЛАВА 24**

**ПРЕХОДНИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ**

*Член 24.01*

**Приложимост на преходните разпоредби към плавателни средства,  
които са вече в експлоатация**

1. Разпоредбите на членове 24.02 до 24.04 важат само по отношение на плавателни средства, които към 30 декември 2008 г. имат валидно свидетелство за плавателен съд, съгласно Регламента за проверка на плавателните съдове по река Рейн, в сила от 31 декември 1994 г. или които са били в строеж или реконструкция на 31 декември 1994 г.
2. Разпоредбите на член 24.06 важат по отношение плавателните средства, които не са обхванати от параграф 1.

*Член 24.02*

**Дерогации за плавателни средства, които са вече в експлоатация**

1. Без да се накърняват членове 24.03 и 24.04, плавателните средства, които не съответстват напълно на разпоредбите на настоящата директива трябва:
  - а) да се адаптират, за да бъдат в съответствие с тези разпоредби съгласно преходните разпоредби, изброени в таблицата по-долу
  - и
  - б) до адаптирането им да съответстват на Регламента за проверка на плавателните съдове по река Рейн, в сила от 31 декември 1994 г.
2. В таблицата по-долу се прилагат следните определения:
  - “НЗР”: разпоредбата не се отнася за плавателни средства, които са вече в експлоатация, освен ако въпросните части не се заменят или реконструират, т.е. разпоредбата важи само по отношение на Новопостроени плавателни средства и по отношение на Замяната или Реконструкцията на въпросните части или пространства. В случай че съществуващи части се заменят от заместващи части с използване на същата технология и те са от същия вид, това не съставлява замяна (“З”) по смисъла на преходните разпоредби.

- “Издаване или подновяване на свидетелството на Общността”: разпоредбата трябва да се изпълни по времето на следващото издаване или подновяване на свидетелството на Общността след посочената дата.

Членове и параграфи	Съдържание	Краен срок и бележки
	ГЛАВА 3	
3.03, параграф 1, буква а)	Положение на таранната преграда	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2035 г.
Параграф 2	Жилищни помещения	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2010 г.
	Оборудване за безопасност	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2015 г.
Параграф 4	Газонепроницаемо отделяне на жилищните помещения от машинните отделения, котелните отделения и трюмовете	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2010 г.
Параграф 5, алинея втора	Контрол на вратите в кърмовите прегради	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2010 г.
Параграф 7	Котвите да не стърчат в носовите части на плавателните съдове	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2041 г.
3.04, параграф 3, второ изречение	Изолационен материал, използван в машинните отделения	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелство на Общността
Параграф 3, трето и четвърто изречение	Отвори и заключващи устройства	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелство на Общността
3.04, параграф 6	Изходи от машинните отделения	Машинните отделения, които не са третираны като такива съгласно член 1.01 преди 1995 г., трябва да бъдат оборудвани с втори изход при НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2035 г.
	ГЛАВА 5	
5.06, параграф 1, първо изречение	Минимална скорост	За плавателни средства, построени преди 1996 г., най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2035 г.
	ГЛАВА 6	
6.01, параграф 1	Маневреност, както се изисква съгласно глава 5	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2035 г.
Параграф 3	Постоянни наклони и околни температури	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2010 г.
Параграф 7	Проектиране на балера на руля	За плавателни средства, заложиени преди 1996 г.: НЗР, най-късно при издаване или подновяване на

		свидетелството на Общността след 1.I.2015 г.
6.02, параграф 2	Една операция, достатъчна за управление на второ задвижващо звено	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2010 г.
Параграф 3	Маневреността, както се изисква съгласно глава 5, осигурена с второ задвижващо звено/ръчно задвижване	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2035 г.
6.03, параграф 1	Свързване на други потребители към задвижващото звено на хидравличната рулева апаратура	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2010 г.
Параграф 2	Отделни хидравлични резервоари	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2010 г.
6.05, параграф 1	Колелото на ръчното задвижване да не се задвижва от силовото задвижващо звено	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2010 г.
6.06, параграф 1	Две независими системи за задействане	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2015 г.
6.07, параграф 2, буква а)	Контролни устройства за нивото в хидравличния резервоар и работното налягане	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2010 г.
Параграф 2, буква д)	Наблюдение на буферните устройства	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелство на Общността
6.08, параграф 1	Изисквания към електрическото оборудване съгласно член 9.20	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2015 г.
	ГЛАВА 7	
7.02, параграф 3, втор алинея	Безпрепятствена видимост по обичайната ос на наблюдение на рулевият	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2015 г.
Параграф 6	Минимално предаване на светлина	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2010 г.
7.03, параграф 7	Изключване на алармите	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелство на Общността, освен ако рулевата рубка е била оборудвана за управление от едно лице с радиолокатор
Параграф 8	Автоматично превключване към друг източник на енергия	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2010 г.
7.04, параграф 1	Управление на главните двигатели и рулевите системи	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелство на Общността
Параграф 2	Управление на главния двигател	Освен ако рулевата рубка не е била оборудвана за управление от едно лице с радиолокатор: най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2035 г., ако посоката на движение може да се постигне

		директно; 1.1.2010 г. за останалите двигатели
7.09	Система за тревога	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2010 г.
7.12, първи параграф	Спускаеми рулеви рубки	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелство на Общността Не-хидравлични системи за спускане: най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2035 г.
Втори и трети параграфи		НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелство на Общността
	ГЛАВА 8	
8.01, параграф 3	Само двигатели с вътрешно горене, използващи горива с точка на възпламеняване над 55°C	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2015 г.
8.02, параграф 1	Обезопасяване на двигателите срещу случайно запалване	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2010 г.
Параграф 4	Автоматична защита на частите на двигателите	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността
8.03, параграф 2	Контролни устройства	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2010 г.
Параграф 3	Автоматична защита от превишение на оборотите	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2010 г.
Параграф 5	Проектиране на отворите на валове	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2015 г.
8.05, параграф 1	Стоманени резервоари за течни горива	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2015 г.
Параграф 2	Автоматично затваряне вентилите на резервоарите	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелство на Общността
Параграф 3	Резервоари за гориво не могат да се разполагат преди таранната преграда	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2010 г.
Параграф 4	Резервоари за гориво и техните фитинги не могат да се разполагат над двигатели или изпускателни тръби	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2010 г. Дотогава, безопасното изливане на горивата трябва да се осигури с подходящи устройства
Параграф 6, изречения трето до пето	Монтаж и мерки на тръбите за проветряване и изпускателните тръби	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2010 г.
8.05, параграф 7	Затварящото устройство може да се задвижва от палубата	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на

		Общността след 1.I.2015 г.
Параграф 9, изречение първия	Уредите за измерване вместимостта да могат да се четат до равнището на максимално напълване	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2010 г.
Параграф 13	Контрол на равнището на напълване не само за основните двигатели, а също и за другите двигатели, необходими за безопасна експлоатация на плавателния съд	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2015 г.
8.08, параграф 8	Обикновено спирателно устройство не е достатъчно за свързване на местата за баласт с осушителните тръби на трюмовете, които могат да приемат баласт.	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2010 г.
Параграф 9	Измервателни устройства в трюмовете	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2010 г.
8.09, параграф 2	Съоръжения за събиране на маслена вода и съхранение на отработени масла	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2010 г.
8.10, параграф 3	Ограничение за емисиите от 65 dB(A) при неподвижни плавателни съдове	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2015 г.
	Глава 8а Прилагат се преходните разпоредби на глава 8а от Регламента за проверка на плавателните съдове по река Рейн	
	ГЛАВА 9	
9.01, параграф 1, изречение второ	Съответни документи, които се представят на контролния орган	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2035 г.
Параграф 2, второ тире	Схемите на превключванията за главното разпределително табло, аварийното разпределително табло и разпределителния щит да се съхраняват на борда	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2010 г.
Параграф 3	Температури на средата вътре и на палубата	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2010 г.
9.02, параграфи 1 до 3	Системи за електрозахранване	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2010 г.
9.05, параграф 4	Напречни сечения за заземяващите проводници	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2015 г.
9.11, параграф 4	Ефективна система за вентилация, когато акумулаторите се поставят в затворен отсек, кутия или шкаф	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелство на Общността
9.12, параграф 2(г)	Разпределителни устройства	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2015 г.
Параграф 3(б)	Детектор за заземяване, пригоден да подава видим и звуков алармен сигнал	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2010 г.

9.13	Аварийни прекъсвачи	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2010 г.
9.14, параграф 3, второ изречение	Забрана на еднополюсни прекъсвачи в перални, бани, миялни и други помещения с мокри приспособления	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2010 г.
9.15, параграф 2	Минимално напречно сечение от 1,5 mm <sup>2</sup> на кабел	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2010 г.
Параграф 9	Кабелите, свързани със спускаемите рулеви рубки	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2010 г.
9.16, параграф 3, второ изречение	Втори вериги	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2015 г.
9.19	Аларми и системи за безопасност та механичното оборудване	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2015 г.
9.20	Електронно оборудване	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2035 г.
9.21	Електромагнитна съвместимост	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2035 г.
	ГЛАВА 10	
10.01	Котвено оборудване	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2010 г.
10.02, параграф 2, буква а)	Свидетелство за въжетата за швартоване и другите въжета	Първото въже, което се заменя на плавателния съд: НЗР, най-късно до 1.I.2008 г. Второто и третото въжета: 1.I.2013г.
10.03, параграф 1	Европейски стандарт	За замяна, най-късно до 1.I.2010 г.
Параграф 2	Пригоденост за пожари Клас А, В и С	За замяна, най-късно до 1.I.2010 г.
Параграф 4	Съотношение на съдържанието на CO <sub>2</sub> и размера на помещението	За замяна, най-късно до 1.I.2010 г.
10.03а	Постоянно монтирани пожарогасителни системи в жилищните помещения, рулевите рубки и пространствата за пътници	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2035 г.
10.03б	Постоянно монтирани	<sup>25</sup>

<sup>25</sup> 1. Постоянните пожарогасителни системи с CO<sub>2</sub>, монтирани преди 1 октомври 1980 г., могат да останат в употреба до издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2035 г., ако отговарят на изискванията на член 7.03, параграф 5 от Регламента за проверка на плавателните съдове по река Рейн, в сила от 1 април 1976 г.

2. Постоянните пожарогасителни системи с CO<sub>2</sub>, монтирани между 1 април 1992 г. и 31 декември 1994 г., могат да останат в употреба до издаване или подновяване на разрешително на Общността след 1.I.2035 г., ако съответстват на изискванията на член 7.03, параграф 5 от Регламента за проверка на плавателните съдове по река Рейн, както в сила от 31 декември 1994 г.

3. Препоръките на CCNR, издадени между 1 април 1992 г. и 31 декември 1994 г. относно член 7.03, параграф 5 от Регламента за проверка на плавателните съдове по река Рейн, в сила от 31 декември 1994 г., остават валидни до издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2035 г.

	пожарогасителни системи в двигателните, котелните и помпените отделения	
10.04	Прилагане на европейски стандарти по отношение на гумените лодки	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2015 г.
10.05, параграф 2	Надуваеми спасителни жилетки	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2010 г. Спасителните жилетки, които са се намирили на борда към 30.09.2003 г., могат да се използват до издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2010 г.
	ГЛАВА 11	
11.02, параграф 4	Оборудване на външните краища на палуби, палубните проходи и работни места	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2015 г.
11.04	Палубни проходи	<sup>26</sup> Първото издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2035 г., когато са по-големи от 7,30 m
11.05, параграф 1	Достъп до работните места	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2035 г.
Параграфи 2 и 3	Врати и входове, изходи и пасажи, където има повече от 0,50 m разлика в равнището на пода	При издаване или подновяване на свидетелство на Общността
Параграф 4	Стълбища в работните пространства, където постоянно има хора	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2035 г.
11.06, параграф 2	Изходи и аварийни изходи	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2035 г.
11.07, параграф 1, второ изречение	Стълби, стъпала и подобни приспособления	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2035 г.
Параграфи 2 и 3		При издаване или подновяване на свидетелство на Общността
11.10	Трюмни люкове	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на

4. Член 10.03б, параграф 2, буква а) се прилага до издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2035 г., само ако тези инсталации са били монтирани на плавателни съдове, построени след 1 октомври 1992 г.

<sup>26</sup> Разпоредбата важи по отношение на плавателни съдове, построени след 31 декември 1994 г. и на действащите плавателни съдове, при следното условие:

Изискванията на член 11.04 трябва да бъдат спазени, когато се обновява цялата трюмна площ. В случай на реконструкция, променяща чистата ширина на палубния проход, която обхваща цялата дължина на палубния проход,

а) член 11.04 се прилага, когато се намалява чистата широчина на палубния проход до височина преди реконструкцията от 0,90 m или чистата ширина над тази височина,

б) чистата ширина на страничната палуба до височина преди реконструкцията от 0,90 m или чистата широчина над тази височина не трябва да са по-малки от размерите, посочени в член 11.04.

		Общността след 1.I.2010 г.
11.11	Лебедки	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2010 г.
11.12, параграфи 2 до 6 и 8 до 10	Кранове: табелка на производителя, максимален допустим товар, предпазни устройства, тест с изчисления, проверка от експерти, удостоверения на бода	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2015 г.
11.13	Съхранение на запалими течности	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелство на Общността
	ГЛАВА 12	
12.01, параграф 1	Жилищни помещения за лицата, обичайно настанени на борда	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2035 г.
12.02, параграф 3	Разположение на подовете	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2035 г.
Параграф 4	Жилищни и спални помещения	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2035 г.
Параграф 6	Височина на таваните в жилищните помещения	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2035 г.
Параграф 8	Свободна площ в жилищните помещения за общо ползване	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2035 г.
Параграф 9	Кубически обем на помещенията	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2035 г.
Параграф 10	Обем въздух на човек	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2035 г.
Параграф 11	Размери на вратите	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2035 г.
Параграф 12, букви а) и б)	Разположение на стълбите	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2035 г.
Параграф 13	Гръби, пренасящи опасни газове или течности	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2035 г.
12.03	Санитарно оборудване	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2035 г.
12.04	Камбузи	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2035 г.
12.05	Питейна вода	НЗР, най-късно към 31.12.2006 г.
12.06	Отопление и вентилация	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2035 г.
12.07, параграф 1, второ изречение	Други жилищни помещения	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на



		Общността след 1.I.2035 г.
	ГЛАВА 15	
15.01, параграф 1, буква г)	Изключение от член 9.14, параграф 3, за номинални натоварвания над 50V	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2010 г.
Параграф 2, буква в)	Забрана на отоплителни уреди с твърдо гориво съгласно член 13.07	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2010 г. Разпоредбата не важи по отношение плавателни съдове с двигатели на твърдо гориво (парни двигатели).
буква д)	Забрана за устройствата с втечен газ съгласно глава 14	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2045 г.
15.02, параграф 2	Брой и местоположение на преградите	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2045 г.
Параграф 5, изречение второ	Пределната линия при отсъствие на палуба на преградите	За пътническите плавателни съдове, които са били заложени преди 1.I.1996 г., изискването важи при НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2045 г.
Параграф 10, буква в)	Времетраене на процеса на затваряне	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2015 г.
Параграф 12	Визуална система за предупреждение	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелство на Общността
Параграф 15	Минимална височина на двойните дъна, ширина на кухите отсеци	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2045 г.
15.03, параграфи 1 до 6	Устойчивост на неповредения плавателен съд	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2045 г.
Параграфи 7 и 8	Устойчивост на повреден плавателен съд	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2045 г.
Параграф 9	Повреда на два отсека	НЗР
Параграфи 10 до 13	Устойчивост на повреден плавателен съд	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2045 г.
15.05, параграф 2, буква а)	Брой пътници, за които е доказано наличие на пункт за евакуация съгласно член 15.06, параграф 8	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2045 г.
Буква б)	Брой пътници, взет под внимание при пресмятането на устойчивостта съгласно член 15.03	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2045 г.
15.06, параграф 1, буква а)	Пътнически помещения на всички палуби зад таранната преграда и пред кърмовата преграда	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2045 г.
Параграф 3, буква в), първо изречение	Чиста височина на изходите	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2045 г.
Второ изречение	Чиста ширина на вратите на	За размера от 0,70 метра, НЗР, най-

	пътническите кабинни и други малки помещения	късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2045 г.
15.06, параграф 3, буква е), първо изречение	Размер на аварийните изходи	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2045 г.
Буква ж)	Изходи от помещения, предназначени за ползване от лица с намалена подвижност	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2045 г.
Параграф 4, буква г)	Врати, предназначени за ползване от лица с намалена подвижност	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2045 г.
Параграф 6, буква б)	Маршрути за евакуация към пунктове за евакуация	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2045 г.
Буква, буква г)	Липса на стъпала, стълби и др. подобни по маршрутите за евакуация	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2045 г.
Параграф 7	Подходяща система указатели за безопасност	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2045 г.
Параграф 8	Изисквания към сборните пунктове	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2045 г.
Параграф 9	Изисквания към стълбите и техните площадки в пътническите пространства	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2045 г.
Параграф 10, буква а), изречение първо	Парапети съгласно европейски стандарт EN 711:1995	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2045 г.
Второ изречение	Височина на фалшбортите и перилата, предназначени за ползване от лица с намалена подвижност	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2045 г.
15.06, параграф 10, буква б), изречение второ	Чиста ширина на отворите, използвани обикновено за качване и слизане на лица с намалена подвижност	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2045 г.
Параграф 13	Места за преминаване и стени в местата за преминаване, предназначени за ползване от лица с намалена подвижност	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2045 г.
Параграф 14, изречение първо	Конструкция на стъклените врати и стени в местата за преминаване и на стъклата на прозорците	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2045 г.
Параграф 15	Изисквания към надстройките или техните покриви, състоящи се изцяло от панорамни стъкла	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2045 г.
Параграф 16	Системи за питейна вода в съответствие с член 12.05	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 31.12.2006 г.
Параграф 17, изречение първо	Изисквания към тоалетните, пригодени за ползване от лица с намалена подвижност	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2045 г.
Параграф 18	Вентилационни системи за кабинни без отварящ се прозорец	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на

		Общността след 1.I.2045 г.
Параграф 19	Изискванията от член 15.06 по отношение помещенията, в които са настанени членове на екипажа и обслужващия персонал	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2045 г.
15.07	Изисквания към задвижващата система	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2045 г.
15.08, параграф 2	Изисквания към системите високоговорители в пространствата за пътници	При пътнически плавателни съдове с $D_{вл}$ по-малка от 40 метра или за превоз на не повече от 75 пътници, разпоредбата важи при НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2010 г.
Параграф 3	Изисквания към алармената система	При плавателните съдове за дневни пътувания, разпоредбата важи при НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2010 г.
Параграф 4	Аларма за нивото на вода във всеки водонепроницаем отсек	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2010 г.
Параграф 5	Две моторизирани трюмни помпи	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2010 г.
Параграф 6	Постоянно монтирана осушителна система	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2015 г.
Параграф 8	Вентилационна система за тръбни системи с $CO^2$ под палубата	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2010 г.
15.09, параграф 3	Подходящо оборудване за прехвърляне	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2010 г.
15.09, параграф 4	Индивидуално спасително оборудване за деца	До издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2010 г., това оборудване се смята за алтернатива на индивидуалното спасително оборудване
	Спасително оборудване	За пътнически плавателни съдове, оборудвани с колективно спасително оборудване съгласно член 15.09, параграф 5 преди 1.I.2005 г., това оборудване се смята за алтернатива на индивидуалното спасително оборудване За пътнически плавателни съдове, оборудвани с колективно спасително оборудване съгласно член 15.09, параграф 6 преди 1.I.2005 г., това оборудване се смята за алтернатива на индивидуалното спасително оборудване до издаване или подновяване на свидетелството

		на Общността след 1.I.2010 г.
Параграф 5, букви б) и(в)	Достатъчно места за сядане, плавателност от поне 750 N	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2010 г.
Буква е)	Стабилно равновесие и подходящи приспособления за хващане	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2010 г.
Буква и)	Подходящи средства за евакуация от местата за евакуация към спасителните салове	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2010 г.
Параграф 10	Оборудване на корабната лодка с двигател и прожектор	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2010 г.
15.10, параграф 2	Член 9.16, параграф 3 също важи по отношение пасажите и помещенията за отдих за пътниците	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2015 г.
Параграф 3	Достатъчно аварийно осветление	Аварийно осветление при НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2015 г.
15.10, параграф 4	Аварийен захранващ агрегат	При пътнически плавателни съдове за дневно пътуване с $D_{вл}$ от 25 метра или по-малко, разпоредбата важи при НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2015 г.
Буква е)	Аварийно захранване за прожекторите съгласно член 10.02, параграф 2, буква и)	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2015 г.
Буква и)	Аварийно захранване за асансьорите и повдигателното оборудване съгласно член 15.06, параграф 9, второ изречение	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2015 г.
Параграф 6	Изисквания към аварийния захранващ агрегат	
	- разделителни стени съгласно член 15.11, параграф 2	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2015 г.
	- монтаж на кабели	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2015 г.
	- аварийен захранващ агрегат над пределната линия	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2015 г.
15.11	Противопожарна защита	
Параграф 1	Годност на материалите и частите за противопожарна защита	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2045 г.
Параграф 2	Конструкция на разделителните стени	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2045 г.
Параграф 3	Боите, лаковете и другите продукти за обработка на повърхностите, както и покритията за палуби, използвани в помещенията, с	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2015 г.

	изключение на машинните отделения и складовите помещения, бъдат труднозапалими	
Параграф 4	Таваните на салоните и покритията на стените са произведени от негорим материал	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2045 г.
Параграф 5	Мебелите и арматурата в сборните пунктове са произведени от негорим материал	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2045 г.
Параграф 6	Изпробвани съгласно Кодекса	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2045 г.
Параграф 7	Изоляционни материали в салоните	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2045 г.
Параграф 8	Изисквания към вратите в разделителните стени	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2045 г.
Параграф 9	Стени	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2010 г.
Параграф 10	Вертикални разделителни стени	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2045 г.
15.11, параграф 11	Диафрагми против течение	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2045 г.
Параграф 12, второ изречение	Стълби от стомана или друг еквивалентен незапалим материал	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2045 г.
Параграф 13	Обвиване на вътрешните стълби	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2045 г.
Параграф 14	Системи за вентилация и подаване на въздух	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2045 г.
Параграф 15	Системи за вентилация в камбузите и печки с екстрактори	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2045 г.
Параграф 16	Центрове за управление, стълбищни клетки и системи за изтегляне на дим	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2045 г.
Параграф 17	Пожароизвестителна система	При пътнически плавателни съдове за дневно пътуване: при НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2010 г.
15.12, параграф 1	Преносими пожарогасители	Пожарогасителни и пенообразуващи материали в камбузи, фризьорски салони и парфюмерии: при НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността
Параграф 2	Система от хидранти	Дължина на втората пожарогасителна помпа: при НЗР,

		най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2010 г.
Параграф 3	Изисквания към системите от хидранти	Налягане и дължина на водната струя: при НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2010 г.
Параграф 6	Материали, обезопасени срещу отказ	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2010 г.
15.12, параграф 7	Избягване възможността тръбите и хидрантите да замръзнат	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2010 г.
Параграф 8, буква б)	Отделно действие на противопожарните помпи	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2010 г.
Буква в)	Дължина на водните струи на всички палуби	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2010 г.
Буква г)	Монтаж на пожарогасителните помпи	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2010 г.
Параграф 9	Пожарогасителна система в двигателните отделения	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2045 г.
15.14, параграф 1	Съоръжения за събиране и обезвреждане на отработена вода	За плавателни съдове с кабини с не повече от 50 койки и за плавателни съдове за дневно пътуване: при НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2045 г.
Параграф 2	Изисквания към резервоарите за събиране на отработена вода	За плавателни съдове с кабини с не повече от 50 койки и за плавателни съдове за дневно пътуване с не повече от 50 пътници: при НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2045 г.
15.15, параграф 1	Устойчивост след повреда	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2045 г.
Параграф 4	(оставен свободен)	
Параграф 5	Оборудван с корабна лодка, платформа или еквивалентна инсталация	За пътническите плавателни съдове, лицензирани за не повече от 250 пътници или 50 койки: при НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2010 г.
15.15, параграф 6	Оборудван с корабна лодка, платформа или еквивалентна инсталация	За пътническите плавателни съдове, лицензирани за не повече от 250 пътници или 50 койки: при НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2010 г.

Параграф 9, буква а)	Алармени системи за инсталации с втечен газ	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството по член 14.15
Буква б)	Колективни спасителни средства съгласно член 15.09, параграф 5	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2010 г.
	ГЛАВА 16	
16.01, параграф 2	Специални лебедки или равностойни свързващи устройства	Изискването важи по отношение плавателни средства, лицензирани преди 1.I.1995 г. за тласкане без необходимото оборудване за закрепване, само при НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2035 г.
16.01, параграф 3, изречение последно	Изисквания към задвижващите звена	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2035 г.
	ГЛАВА 17	
17.02, параграф 3	Допълнителни изисквания	Важат същите преходни разпоредби, както и тези посочени за съответния член.
17.03, параграф 1	Обща алармена система	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността
Параграф 4	Максимално разрешен товар	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността
17.04, параграфи 2 и 3	Остатъчна безопасна дистанция	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността
17.05, параграфи 2 и 3	Остатъчен надводен борд	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността
17.06, 17.07 и 17.08	Изпитания с наклон и потвърждение на устойчивостта	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността
17.09	Маркировки за газене и скали на газене	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността
	ГЛАВА 20 Прилагат се преходните разпоредби на глава 20 от Регламента за проверка на плавателните съдове по река Рейн	
	ГЛАВА 21	
21.01 до 21.02		Изискванията важат по отношение на плавателни средства с развлекателна цел, построени преди 1.I.1995 г., само при НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността

Член 24.03

**Дерогации относно плавателните средства, които са построени на или преди 1 април 1976 г.**

1. В допълнение към разпоредбите на член 24.02, следните разпоредби могат да бъдат прилагани по отношение плавателните средства, които са били построени на или преди 1 април 1976 г.

В таблицата по-долу важат следните определения:

- “ЗР”: разпоредбата не се отнася за плавателни средства, които са вече в експлоатация, освен ако въпросните части не се заменят или реконструират, т.е. разпоредбата важи само по отношение на Замяната или Реконструкцията на въпросните части или пространства. В случай че съществуващи части се заменят от заместващи части с използване на същата технология и те са от същия вид, това не съставлява замяна (“З”) по смисъла на преходните разпоредби.

“Издаване или подновяване на свидетелството на Общността”: разпоредбата се прилага по времето на следващото издаване или подновяване на свидетелството на Общността след посочената дата.

Членове и параграфи	Съдържание	Краен срок и бележки
	ГЛАВА 3	
3.03, параграф 1, буква а)	Положение на таранната преграда	ЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2035 г.
3.04, параграф 2	Общи стени на бункерите и жилищните площи в пространствата за пътници	ЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2035 г.
Параграф 7	Максимално допустимо равнище на налягане на звука	Издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2015 г.
	ГЛАВА 4	
4.01, параграф 2, 4.02 и 4.03	Безопасна дистанция, надводен борд, минимален надводен борд	Издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2015 г.
	ГЛАВА 7	
7.01, параграф 2	Присъщо налягане на звука на плавателния съд	ЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2015 г.
7.05, параграф 2	Наблюдение на навигационните светлини	Издаване или подновяване на свидетелството на Общността
	ГЛАВА 8	
8.08, параграфи 3 и 4	Минимален капацитет на помпите и вътрешен диаметър на осушителните тръби	Издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2015 г.
8.10, параграф 2	Шум, създаван от плавателния съд движение	ЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2015 г.
	ГЛАВА 9	
9.01	Изисквания към електрическото	ЗР, най-късно при издаване или



	оборудване	подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2015 г.
9.03	Предпазване от физически допир, попадане на твърди предмети и вода	ЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2015 г.
9.06	Максимални допустими натоварвания	ЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2015 г.
9.10	Генератори и мотори	ЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2015 г.
9.11, параграф 2	Монтаж на акумулатори	ЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2015 г.
9.12	Разпределителни устройства	ЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2015 г.
9.14	Арматура на инсталациите	ЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2015 г.
9.15	Кабели	ЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2015 г.
9.17	Навигационни светлини	ЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2015 г.
	ГЛАВА 12	
12.02, параграф 5	Шум и вибрации в жилищните помещения	Издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2015 г.
	ГЛАВА 15	
15.02, параграфи 5, 6, изречение първо, 7 до 11 и 13	Пределна линия, когато няма палуба за преградите	ЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2045 г.
15.02, параграф 16	Водонепроницаеми прозорци	ЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2045 г.
15.04	Измервания на безопасната дистанция, надводния борд и потапянето	ЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2045 г.
15.05	Брой пътници	Издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2015 г.
15.10, параграфи 4, 6, 7, 8 и 11	Аварийен хранващ агрегат	ЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2045 г.

2. Член 15.11, параграф 3, буква а) важи по отношение на плавателни съдове за дневни пътувания, които са били заложи на или преди 1 април 1976 г. до първото издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2045 г., с условието че само боите, лаковете покритията и другите материали, използвани върху повърхности по маршрутите за евакуация и другите материали за повърхностна обработка на панели трябва да бъдат

огнеустойчиви и че не се образуват опасни количества дим или отровни изпарения.

3. Член 15.11, параграф 12 важи по отношение на плавателни съдове за дневни пътувания, които са построени на или преди 1 април 1976 г. до първото издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2045 г., с условието че ще бъде достатъчно, ако вместо стълби във формата на носеща стоманена конструкция, стълбите, служещи като маршрут за евакуация да бъдат проектирани така, че да остават използвани при пожар за същото време, както и стълбите във формата на носеща стоманена конструкция.

#### *Член 24.04*

### **Други дерогации**

1. При плавателните средства, надводният борд на които е определен съгласно Член 4.04 на Регламента за проверка на плавателните съдове по река Рейн във версията му към 31 март 1983 г., контролният орган има право, по искане на собственика, да определи надводен борд в съответствие с член 4.03 на Регламента за проверка на плавателните съдове по река Рейн във версията му към 1 януари 1995 г.
2. Плавателните средства, заложиени преди 1 юли 1983 г., не съответстват на глава 9, но като минимум трябва да съответстват на глава 6 от Регламента за проверка на плавателните съдове по река Рейн във версията му към 31 март 1983 г.
3. Член 15.06, параграф 3, букви а) до д) и член 15.12, параграф 3, буква а), по отношение правилото за дължината на единичния маркуч, важат само по отношение на плавателни средства, заложиени след 30 септември 1984 г. и реконструкциите на съответните части най-късно когато свидетелството на Общността бъде подновено след 1.I.2045 г.
4. Ако бъде трудно от практическа гледна точка да се прилагат разпоредбите на настоящата глава след изтичане на преходните разпоредби, или ако изпълнението води до неоправдано високи разходи, контролният орган има право да одобри частични изключения от тези разпоредби, на база препоръки от Комитета. Тези дерогации трябва да се вписват в свидетелството на Общността.
5. Когато тази разпоредба препраща, по отношение изискванията за проектиране на оборудването, към европейски или международен стандарт, това оборудване може, след изменение на стандарта, да продължи да се използва за още 20 години след промяната на стандарта.

#### *Член 24.05*

**(Оставен свободен)**

Член 24.06

**Частични изключения по отношение на плавателните средства, които не са обхванати от член 24.01**

1. Следните разпоредби важа по отношение на:
  - а) Плавателните средства, за които свидетелството за плавателен съд в съответствие с Регламента за проверка на плавателните съдове по река Рейн е било издадено за първи път между 1 януари 1995 г. и 30 декември 2008 г., при условието да не са били в строеж или реконструкция на 31 декември 1994 г.
  - б) Плавателните средства, които са получили друг лиценз за движение между 1 януари 1995 г. и 30 декември 2008 г.
2. Трябва да се докаже, че тези плавателни средства съответстват на Регламента за проверка на плавателните съдове по река Рейн, както е бил валиден към датата, на която се издава свидетелството за плавателен съд или другия лиценз за движение.
3. Плавателното средство трябва да бъде приспособено, за да съответства на разпоредбите, които влизат в сила след издаването за първи път на свидетелството за плавателен съд или другия лиценз за движение в съответствие с преходните разпоредби, посочени в таблицата по-долу.
4. Член 24.04, параграфи 4 и 5 се прилагат *mutatis mutandis*.
5. За таблицата по-долу важат следните определения:
  - "НЗР": разпоредбата не се отнася за плавателни средства, които са вече в експлоатация, освен ако въпросните части не се заменят или реконструират, т.е. разпоредбата важи само по отношение на Новопостроени плавателни средства и по отношение на Замяната или Реконструкцията на въпросните части или пространства. В случай че съществуващи части се заменят от заместващи части с използване на същата технология и те са от същия вид, това не съставлява замяна ("З") по смисъла на преходните разпоредби.
  - "Издаване или подновяване на свидетелството на Общността": Следващото издаване или подновяване на свидетелството на Общността след посочената дата трябва да се извърши в съответствие с разпоредбата.

Членове и параграфи	Съдържание	Краен срок и бележки	Валидно за плавателни средства със свидетелството за плавателен съд или другия лиценз за движение преди 1.10.1999 г.
	ГЛАВА 3		
3.03, параграф 7	Котвите да не стърчат от носовите части на плавателните съдове	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2041 г.	

3.03, параграф 3, второ изречение	Изоляцията в двигателните отделения	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността	1.4.2003 г.
Параграф 3, трето и четвърто изречение	Отвори и устройства за затваряне	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността	1.10.2003 г.
	ГЛАВА 8		
8.02, параграф 4	Предпазване частите на двигателя	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността	1.4.2003 г.
8.03, параграф 3	Защита от превишение на оборотите	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2010 г.	1.4.2004 г.
8.03, параграф 9, първо изречение	Измервателните уреди да могат да се четат до най-високото равнище на запълване	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2010 г.	1.4.1999 г.
Параграф 13	Контрол равнището на пълнене не само за основните двигатели, но също и за другите двигатели, необходими за безопасна работа на плавателния съд	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2015 г.	1.4.1999 г.
	ГЛАВА 8а Прилагат се преходните разпоредби на глава 8а от Регламента за проверка на плавателните съдове по река Рейн		
	ГЛАВА 10		
10.02, параграф 2, буква а)	Свидетелство за въжетата за швартоване и другите въжета	Първото въже, което следва да се замени на плавателния съд: НЗР, най-късно до 1.1.2008 г. Второто и третото въжета: 1.1.2013г.	1.4.2003 г.
10.03, параграф 1	Европейски стандарт	При подмяна, не по-късно от 1.1.2010 г.	1.4.2002 г.
Параграф 2	Пригоденост за пожари от категория А, В и С	При подмяна, не по-късно от 1.1.2010 г.	1.4.2002 г.
10.03а	Постоянно монтирани пожарогасителни системи в жилищните помещения, рулевите рубки и пространствата за пътници	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2035 г.	1.4.2002 г.
10.03б	Постоянно монтирани пожарогасителни системи в	<sup>27</sup> най-късно при издаване или подновяване на	1.4.2002 г.

<sup>27</sup> 1. Постоянните пожарогасителни системи с CO<sub>2</sub>, монтирани между 1 януари 1995 г. и 31 март 2003 г. , остават разрешени до издаване или подновяване на свидетелството на Общността след

	двигателните, котелните и помпените отделения	свидетелството на Общността след 1.1.2035 г.	
10.04	Прилагане на европейски стандарт за надуваемите лодки	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2015 г.	1.10.2003 г.
10.05, параграф 2	Надуваеми спасителни жилетки	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2010 г. Спасителните жилетки, които са се намирали на борда към 30.09.2003 г., могат да се използват до издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2010 г.	1.10.2003 г.
	ГЛАВА 11		
11.13	Съхранение на запалими течности	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността	1.10.2002 г.
	ГЛАВА 15		
15.01, параграф 1, буква в)	Изключение от член 8.06, параграф 2, изречение второ	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността	1.1.2006 г.
Буква г)	Изключение от член 9.14, параграф 3, за номинални натоварвания над 50V	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2010 г.	1.1.2006 г.
Параграф 2, буква б)	Забрана на отоплителни уреди с разпрашаващи нафтови горелки съгласно член 13.04	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността	1.1.2006 г.
Буква в)	Забрана на отоплителни уреди с твърдо гориво съгласно член 13.07	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2010 г.	1.1.2006 г.
Буква д)	Забрана на устройства за втечнен газ съгласно глава 14	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2045 г.	1.1.2006 г.
15.02 параграф 2	Брой и разположение на преградите	НЗР, най-късно при издаване или подновяване	1.1.2006 г.

1.1.2035 г., ако отговарят на изискванията на член 10.03, параграф 5 от Регламента за проверка на плавателните съдове по река Рейн, както са били в сила от 31 март 2002 г.

2. Препоръките на Централната комисия за корабоблаване по река Рейн, издадени между 1 януари 1995 г. и 31 март 2002 г. относно член 10.03, параграф 5 от Регламента за проверка на плавателните съдове по река Рейн, както е бил в сила от 31 март 2002 г., остават валидни до издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2035 г.

3. Член 10.05, параграф 2, буква а) се прилага до издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2035 г. само ако тези инсталации са били монтирани на плавателни съдове, заложили след 1 октомври 1992 г.

		на свидетелството на Общността след 1.1.2045 г.	
Параграф 5, изречение второ	Пределната линия при отсъствие на палуба на преградите	За пътническите плавателни съдове, заложени преди 1.1.1996 г., изискването важи при НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2045 г.	1.1.2006 г.
Параграф 15	Минимална височина на двойните дъна, ширина на кухите отсеци	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2045 г.	1.1.2006 г.
15.03, параграфи 1 до 6	Устойчивост на неповредения плавателен съд	НЗР и когато бъде увеличен максималният брой пътници, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2045 г.	1.1.2006 г.
Параграфи 7 и 8	Устойчивост на повредения плавателен съд	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2045 г.	1.1.2006 г.
Параграф 9	Повреда на два отсека	НЗР	1.1.2007 г.
Параграфи 10 до 13	Устойчивост на повреден плавателен съд	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2045 г.	1.1.2006 г.
15.05, параграф 2, буква а)	Брой пътници, за които е доказано наличие на пункт за евакуация съгласно член 15.06, параграф 8	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2045 г.	1.1.2006 г.
Буква б)	Брой пътници, взет под внимание при пресмятането на устойчивостта съгласно член 15.03	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2045 г.	1.1.2006 г.
15.06, параграф 1	Пътнически помещения на всички палуби пред равнището на кърмовата преграда	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2045 г.	1.1.2006 г.
Параграф 2	Шкафове и помещения, упоменати в член 11.13 и предназначени за съхранение на запалими течности	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2045 г.	1.1.2006 г.
Параграф 3, буква в), първо изречение	Чиста височина на изходите	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността	1.1.2006 г.
Второ изречение	Чиста ширина на вратите на пътническите кабинни и други малки помещения	За размера от 0,70 m, НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2045 г.	1.1.2006 г.

15.06, параграф 3, буква е), първо изречение	Размер на аварийните изходи	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2045 г.	1.1.2006 г.
Буква ж)	Изходи от помещения, предназначени за ползване от лица с намалена подвижност	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2045 г.	1.1.2006 г.
Параграф 4, буква г)	Врати, предназначени за ползване от лица с намалена подвижност	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2045 г.	1.1.2006 г.
Параграф 5	Изисквания към свързващите коридори	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2045 г.	1.1.2006 г.
Параграф 6, буква б)	Маршрути за евакуация към пунктове за евакуация	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2045 г.	1.1.2006 г.
Буква в)	Маршрутите за евакуация да не преминават през двигателни отделения и камбузи	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2045 г.	1.1.2006 г.
Буква г)	Липса на стъпала, стълби и др. подобни по маршрутите за евакуация	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2045 г.	1.1.2006 г.
Параграф 7	Подходяща система указатели за безопасност	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2045 г.	1.1.2006 г.
Параграф 8	Изисквания към сборните пунктове	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2045 г.	1.1.2006 г.
Параграф 9, букви а) до в), д) и последното изречение	Изисквания към стълбите и техните площадки в пространствата за пътници	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2045 г.	1.1.2006 г.
Параграф 10, буква а), първо изречение	Парапети съгласно европейски стандарт EN 711:1995	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2045 г.	1.1.2006 г.
Второ изречение	Височина на фалшбортите и перилата, предназначени за ползване от лица с намалена подвижност	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2045 г.	1.1.2006 г.
Буква б), второ изречение	Чиста ширина на отворите, използвани обикновено за качване и слизане на лица с намалена подвижност	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2045 г.	1.1.2006 г.
Параграф 12	Пасажи в съответствие с европейски стандарт EN 14206:2003	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на	1.1.2006 г.

		Общността	
Параграф 13	Места за преминаване и стени в местата за преминаване, предназначени за ползване от лица с намалена подвижност	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2045 г.	1.1.2006 г.
Параграф 14, първо изречение	Конструкция на стъклените врати и стени в местата за преминаване и на стъклата на прозорците	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2045 г.	1.1.2006 г.
Параграф 15	Изисквания към надстройките или техните покриви, състоящи се изцяло от панорамни стъкла	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2045 г.	1.1.2006 г.
Параграф 16	Системи за питейна вода в съответствие с член 12.05	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността	1.1.2006 г.
Параграф 17, второ изречение	Изисквания към тоалетните, пригодени за ползване от лица с намалена подвижност	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2045 г.	1.1.2006 г.
Параграф 18	Вентилационни системи за кабините без отварящ се прозорец	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2045 г.	1.1.2006 г.
15.07	Изисквания към задвижващата система	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2045 г.	1.1.2007 г.
15.08, параграф 2	Изисквания към системите високоговорители в пространствата за пътници	За пътническите плавателни съдове с $D_{вл}$ по-малка от 40 m или за превоз на не повече от 75 лица, разпоредбата важи при НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2010 г.	1.1.2006 г.
Параграф 3	Изисквания към системата за тревога	При плавателните съдове за дневни пътувания, разпоредбата важи при НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2010 г.	1.1.2006 г.
Параграф 3, буква в)	Алармена система, позволяваща на командването на плавателния съд да предупреждава екипажа и обслужващия персонал	При плавателните съдове с кабините, разпоредбата важи при НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността	1.1.2006 г.
Параграф 4	Аларма за нивото на вода във всеки водонепроницаем отсек	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на	1.1.2006 г.



		Общността след 1.1.2010 г.	
Параграф 5	Две моторизирани трюмни помпи	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2010 г.	1.1.2006 г.
Параграф 6	Постоянно монтирана дренажна система съгласно член 8.06, параграф 4	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2015 г.	1.1.2006 г.
Параграф 7	Отваряне отвътре на хладилните помещения	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността	1.1.2006 г.
Параграф 8	Вентилационна система за тръбни системи с CO <sub>2</sub> под палубата	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2010 г.	1.1.2006 г.
Параграф 9	Комплекти за първа помощ	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността	1.1.2006 г.
15.09, параграф 1, първо изречение	Спасителни пояси	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността	1.1.2006 г.
Параграф 2	Индивидуално спасително оборудване	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността	1.1.2006 г.
Параграф 3	Подходящо оборудване за прехвърляне	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2010 г.	1.1.2006 г.
15.09, параграф 4	Индивидуално спасително оборудване съгласно европейски стандарт EN 395:1998 или EN 396:1998	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността	1.1.2006 г.
	Индивидуално спасително оборудване за деца	До издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2010 г., това оборудване се смята за алтернатива на индивидуалното спасително оборудване	1.1.2006 г.
	Спасително оборудване	За пътнически плавателни съдове, оборудвани с колективно спасително оборудване съгласно член 15.09, параграф 5 преди 1.1.2005 г., това оборудване се смята за алтернатива на индивидуалното спасително оборудване	1.1.2006 г.

		За пътнически плавателни съдове, оборудвани с колективно спасително оборудване съгласно член 15.09, параграф 6 преди 1.1.2005 г., това оборудване се смята за алтернатива на индивидуалното спасително оборудване до издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2010 г.	
Параграфи 5, букви б) и в)	Достатъчно места за сядане, плавателност от поне 750 N	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2010 г.	1.1.2006 г.
Буква е)	Стабилно равновесие и подходящи приспособления за хващане	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2010 г.	1.1.2006 г.
Буква и)	Подходящи средства за евакуация от местата за евакуация към спасителните салове	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2010 г.	1.1.2006 г.
Параграф 9	Проверка на спасителното оборудване според указанията на производителя	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността	1.1.2006 г.
Параграф 10	Оборудване на корабната лодка с двигател и прожектор	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2010 г.	1.1.2006 г.
Параграф 11	Носилка	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността	1.1.2006 г.
	Електрическо оборудване		1.1.2006 г.
15.10, параграф 2	Член 9.16, параграф 3 да важи и за пасажите и помещенията за почивка за пътниците	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2015 г.	1.1.2006 г.
Параграф 3	Достатъчно аварийно осветление	Аварийно осветление при НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2015 г.	1.1.2006 г.
Параграф 4	Аварийен хранващ агрегат	При пътнически плавателни съдове за дневно пътуване с $L_{WL}$ от 25 m или по-малко, разпоредбата важи при НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на	1.1.2006 г.

		Общността след 1.1.2015 г.	
Буква е)	Аварийно захранване за прожекторите съгласно член 10.02, параграф 2 и)	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2015 г.	1.1.2006 г.
Буква и)	Аварийно захранване за асансьорите и повдигателното оборудване съгласно член 15.06, параграф 9, второ изречение	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2015 г.	1.1.2006 г.
Параграф 6	Изисквания към аварийния захранващ агрегат		1.1.2006 г.
	- - разделителни стени съгласно член 15.11, параграф 2	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2015 г.	1.1.2006 г.
	- монтаж на кабели	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2015 г.	1.1.2006 г.
	- аварийен захранващ агрегат над пределната линия	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2015 г.	1.1.2006 г.
15.11	Противопожарна защита		1.1.2007 г.
Параграф 1	Годност на материалите и частите за противопожарна защита	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2045 г.	1.1.2006 г.
15.11, параграф 2	Конструкция на разделителните стени	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2045 г.	1.1.2006 г.
Параграф 3	Боите, лаковете и другите продукти за обработка на повърхностите, както и покритията за палуби, използвани в помещенията, с изключение на машинните отделения и складовите помещения, са труднозапалими	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2015 г.	1.1.2006 г.
Параграф 4	Таваните на салоните и покритията на стените следва да са произведени от негорим материал	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2045 г.	1.1.2006 г.
Параграф 5	Мебелите и арматурата в сборните пунктове следва да са произведени от негорим материал	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2045 г.	1.1.2006 г.
Параграф 6	Изпробвани съгласно Кодекса	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2045 г.	1.1.2006 г.
Параграф 7	Изолационни материали в	НЗР, най-късно при	1.1.2006 г.

	салоните да са незапалими	издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2045 г.	
Параграф 8, букви а), б), в), второ изречение и г)	Изисквания към вратите в разделителните стени	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2045 г.	1.1.2006 г.
Параграф 9	Стени	При плавателни съдове с кабинни без автоматични системи за разпръскване на вода под налягане, краищата на стените между кабините:	1.1.2006 г.
Параграф 10	Вертикални разделителни стени	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2010 г.	1.1.2006 г.
Параграф 12, второ изречение	Стълби от стомана или друг еквивалентен незапалим материал	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2045 г.	1.1.2006 г.
Параграф 13	Обвиване на вътрешните стълби със стени съгласно параграф 2	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2045 г.	1.1.2006 г.
Параграф 14	Системи за вентилация и подаване на въздух	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2045 г.	1.1.2006 г.
Параграф 15	Системи за вентилация в камбузите и печки с екстрактори	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2045 г.	1.1.2006 г.
Параграф 16	Центрове за управление, стълбищни клетки и системи за изтегляне на дим	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2045 г.	1.1.2006 г.
Параграф 17	Пожароизвестителна система	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2010 г.	1.1.2006 г.
15.12, параграф 1	Преносими пожарогасители	За плавателни съдове за дневни пътувания: НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността	1.1.2006 г.
Параграф 2	Система от хидранти	Втората пожарогасителна помпа: НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2010 г.	1.1.2006 г.
Параграф 4	Вентили на хидрантите	НЗР, най-късно при издаване или подновяване	1.1.2006 г.

		на свидетелството на Общността	
Параграф 5	Осово свързана макара	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността	1.I.2006 г.
Параграф 6	Материали, обезопасени срещу отказ	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2010 г.	1.I.2006 г.
Параграф 7	Избягване възможността тръбите и хидрантите да замръзнат	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2010 г.	1.I.2006 г.
Параграф 8, буква б)		НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2010 г.	1.I.2006 г.
Буква г)		НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2010 г.	1.I.2006 г.
Параграф 9		НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2010 г.	1.I.2006 г.
15.12, параграф 9	Пожарогасителната система в машинните отделения е изработена от стомана или е с равностойни свойства	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.I.2045 г. Преходният период не важи по отношение на пътническите плавателни съдове, които са били заложи след 31.12.1995 г., корпусът на които направен от дърво, алуминий или пластмаса, а машинните им отделения не са направени от материал съгласно член 3.04, параграфи 3 и 4.	1.I.2006 г.
15.13	Организация на безопасността	За плавателните съдове за дневни пътувания: НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността	1.I.2006 г.
15.14, параграф 1	Съоръжения за събиране и обезвреждане на отработена вода	За плавателни съдове с кабинни с не повече от 50 койки и за плавателни съдове за дневно пътуване: при НЗР, най-късно при издаване или подновяване на	1.I.2006 г.

		свидетелството на Общността след 1.1.2045 г.	
Параграф 2	Изисквания към резервоарите за събиране на отпадъчни води	За плавателни съдове с кабини с не повече от 50 койки и за плавателни съдове за дневно пътуване с не повече от 50 пътници: при НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2045 г.	1.1.2006 г.
15.15	Дерогации за някои видове плавателни съдове		1.1.2006 г.
Параграф 1	Устойчивост след повреда	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2045 г.	1.1.2006 г.
Параграф 4	(Оставен свободен)		
Параграф 5	Оборудван с корабна лодка, платформа или еквивалентна инсталация	За пътническите плавателни съдове, лицензирани за не повече от 250 пътници или 50 койки: при НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2010 г.	1.1.2006 г.
Параграф 6	Оборудван с корабна лодка, платформа или еквивалентна инсталация	За пътническите плавателни съдове, лицензирани за не повече от 250 пътници или 50 койки: при НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2010 г.	1.1.2006 г.
15.15, параграф 9, буква а)	Алармени системи за инсталации с втечен газ	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството по член 14.15	1.1.2006 г.
Буква б)	Колективни спасителни средства съгласно член 15.09, параграф 5	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 1.1.2010 г.	1.1.2006 г.

*Член 24.07*

**(Оставен свободен)**

## ГЛАВА 24а

### **ДОПЪЛНИТЕЛНИ ПРЕХОДНИ РАЗПОРЕДБИ ОТНОСНО ПЛАВАТЕЛНИТЕ СРЕДСТВА, КОИТО НЕ ПЛАВАТ ВЪВ ВОДНИТЕ ПЪТИЩА ОТ ЗОНА R**

#### *Член 24а.01*

#### **Прилагане на преходни разпоредби по отношение плавателни средства, които вече са в експлоатация и валидност на предишни свидетелства на Общността**

1. Следните разпоредби важат по отношение на:
  - а) Плавателни средства, за които свидетелство на Общността е било издадено първоначално преди 30 декември 2008 г.; и
  - б) Плавателни средства, които са получили друг лиценз за движение преди 30 декември 2008 г.,които не плават във водните пътища от Зона R.
2. Доказва се, че тези плавателни средства съответстват на разпоредбите на глави 1 до 12 от приложение II към Директива 82/714/ЕИО към датата, на която се издава свидетелството за плавателен съд или другия лиценз за движение.
3. Свидетелствата на Общността, издадени преди 30 декември 2008 г., остават валидни до датите на изтичане на срока им, посочени в тях. Член 2.09, параграф 2 остават приложим.

#### *Член 24а.02*

#### **Дерогации за плавателните средства, които вече са в експлоатация**

1. Без да се накърняват разпоредбите на членове 24а.03 и 24а.04, плавателните средства, които не съответстват изцяло на изискванията на настоящата директива, са оборудвани да съответстват на разпоредбите, които влизат в сила след издаването за първи път на техните свидетелства на Общността или другите лицензи за движение в съответствие с преходните разпоредби, посочени в таблицата по-долу.
2. За таблицата по-долу важат следните определения:
  - “НЗР”: разпоредбата не се отнася за плавателни средства, които са вече в експлоатация, освен ако въпросните части не се заменят или реконструират, т.е. разпоредбата важи само по отношение на Новопостроени плавателни средства и по отношение на Замяната или Реконструкцията на въпросните части или пространства.. В случай че съществуващи части се заменят от заместващи части с използване на същата технология и те са от същия вид, това не съставлява замяна (“З”) по смисъла на преходните разпоредби.

- "Издаване или подновяване на свидетелството на Общността": разпоредбата е приложена по времето на следващото издаване или подновяване на свидетелството на Общността след посочената дата.

Членове и параграфи	Съдържание	Краен срок и бележки
	ГЛАВА 3	
3.03, параграф 1, буква а)	Положение на таранната преграда	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2049 г.
3.03, параграф 2	Жилищни помещения	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2024 г.
3.03, параграф 2	Оборудване за безопасност	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2029 г.
3.03, параграф 4	Газонепроницаемо отделяне	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2024 г.
3.03, параграф 5, втора алинея	Контрол на вратите в кърмовите прегради	
3.03, параграф 7	Котвите да не стърчат в носовите части на плавателните съдове	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2049 г.
3.04, параграф 3, второ изречение	Изолация в машинните отделения	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелство на Общността
3.04, параграф 3, трето и четвърто изречение	Отвори и заключващи устройства	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелство на Общността
3.04, параграф 6	Изходи от машинните отделения	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2049 г.
	ГЛАВА 4	
4.04	Маркировки за газене	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2024 г.
	ГЛАВА 5	
5.06, параграф 1, първо изречение	Минимална скорост	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2049 г.
	ГЛАВА 6	
6.01, параграф 1	Маневреност, както се изисква съгласно глава 5	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2049 г.
Параграф 3	Постоянни наклони и околни температури	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2024 г.
6.01, параграф 7	Проектиране на балера на руля	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2029 г.
6.02, параграф 2	Една операция, достатъчна за управление на второ задвижващо звено	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2024 г.
Параграф 3	Маневреността, както се изисква	НЗР, най-късно при издаване или



	съгласно глава 5, осигурена с второ задвижващо звено/ръчно задвижване	подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2049 г.
6.03, параграф 1	Свързване на други потребители към задвижващото звено на хидравличната рулева апаратура	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2024 г.
Параграф 2	Отделни хидравлични резервоари	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2024 г.
6.05, параграф 1	Колелото на ръчното задвижване да не се задвижва от силовото задвижващо звено	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2024 г.
6.06, параграф 1	Две независими системи за задействане	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2029 г.
6.07, параграф 2, буква а)	Контролни устройства за нивото в хидравличния резервоар и работното налягане	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2024 г.
Буква д)	Наблюдение на буферните устройства	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелство на Общността
6.08, параграф 1	Изисквания към електрическото оборудване съгласно член 9.20	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2029 г.
	ГЛАВА 7	
7.02, параграфи 2 до 7	Безпрепятствена видимост от рулевата рубка, с изключение на следните раздели	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2049 г.
7.02, параграф 3	Безпрепятствена видимост по обичайната ос на наблюдение на рулевият	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2029 г.
Параграф 6	Минимално предаване на светлина от покритието	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2024 г.
7.03, параграф 7	Изключване на системите за тревога	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелство на Общността
Параграф 8	Автоматично превключване към друг източник на енергия	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2024 г.
7.04, параграф 1	Управление на главните двигатели и рулевите системи	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелство на Общността
7.04, параграф 2	Управление на главните двигатели	Освен ако рулевата рубка не е била пригодена за радарно насочване от едно лице: най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2049 г., ако посоката на движение може да се постигне директно; 30 декември 2024 г. за останалите двигатели
7.09	Система за тревога	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2024 г.
7.12, първи параграф	Спускаеми рулеви рубки	НЗР, най-късно при издаване или

		подновяване на свидетелство на Общността. Без автоматично спускане: най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2049 г.
Втори и трети параграфи		НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелство на Общността
	ГЛАВА 8	
8.01, параграф 3	Само двигатели с вътрешно горене използващи горива с точка на възпламеняване над 55°C	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2029 г.
8.02, параграф 1	Обезопасяване на двигателите срещу случайно запалване	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2024 г.
Параграф 4	Автоматична защита на частите на двигателите	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността
8.03, параграф 2	Контролни устройства	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2024 г.
Параграф 3	Автоматична защита от превишение на оборотите	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2024 г.
Параграф 5	Проектиране на отворите на валовете	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2029 г.
8.05, параграф 1	Стоманени резервоари за течни горива	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2029 г.
8.05, параграф 2	Автоматично затваряне вентилите на резервоарите	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелство на Общността
Параграф 3	Резервоари за гориво не могат да се разполагат преди таранната преграда	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2029 г.
Параграф 4	Резервоари за гориво и техните фитинги не могат да се разполагат над двигатели или изпускателни тръби	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2029 г. Дотогава, безопасното изливане на горивата следва да се осигурява с подходящи устройства
Параграф 6, изречения трето до пето	Монтаж и мерки на тръбите за проветряване и изпускателните тръби	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2024 г.
параграф 7	Затварящото устройство следва да може да се задвижва от палубата	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2029 г.
Параграф 9, изречение първо	Уредите за измерване вместимостта да могат да се четат до равнището на максимално напълване	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2024 г.
Параграф 13	Контрол на равнището на напълване не само за основните двигатели, а също и за другите двигатели,	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2029 г.

	необходими за безопасна експлоатация на плавателния съд	
8.06	Съхранение на смазочно масло, тръби и принадлежности	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2049 г.
8.07	Съхранение на масла, използвани в силови трансмисии, системи за управление и задвижване и отопление, тръби и принадлежности	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2049 г.
8.08, параграф 8	Обикновено спирателно устройство не е достатъчно за свързване на местата за баласт с дренажните тръби на трюмовете, които могат да приемат баласт.	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2024 г.
8.08, параграф 9	Измервателни устройства в трюмовете	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2024 г.
8.09, параграф 2	Съоръжения за събиране на маслена вода и съхранение на отработени масла	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2024 г.
8.10, параграф 3	Ограничение за емисиите от 65 dB(A) при неподвижни плавателни съдове	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2029 г.
	ГЛАВА 9	
9.01, параграф 1, изречение второ	Съответни документи, които се представят на контролния орган	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2049 г.
9.01, параграф 2, второ тире	Схемите на превключванията за главното разпределително табло, аварийното разпределително табло и разпределителния щит да се съхраняват на борда	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2024 г.
Параграф 3	Температури на средата вътре и на палубата	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2024 г.
9.02, параграфи 1 до 3	Системи за електрозахранване	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2024 г.
9.03	Защита от физически допир, попадане на твърди предмети и влизане на вода	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2029 г.
9.05, параграф 4	Напречни сечения за заземяващите проводници	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2029 г.
9.11, параграф 4	Ефективна система за вентилация, когато акумулаторите се поставят в затворен отсек, кутия или шкаф	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелство на Общността
9.12	Разпределителни устройства	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2029 г.
9.12, параграф 3, буква б)	Детектор за заземяване, пригоден да подава видим и звуков алармен сигнал	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2024 г.
9.13	Аварийни прекъсвачи	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на

		Общността след 30 декември 2024 г.
9.14	Арматура на инсталациите	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2029 г.
9.14, параграф 3, второ изречение	Забрана на еднополюсни прекъсвачи в перални, бани, миялни и други помещения с мокри приспособления	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2024 г.
9.15, параграф 2	Минимално напречно сечение от 1,5 mm <sup>2</sup> на кабел	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2024 г.
Параграф 10	Кабелите, свързани със спускаемите рулеви рубки	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2024 г.
9.16, параграф 3, второ изречение	Втори вериги	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2029 г.
9.19	Системи за тревога и системи за безопасност та механичното оборудване	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2029 г.
9.20	Електронно оборудване	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2049 г.
9.21	Електромагнитна съвместимост	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2049 г.
	ГЛАВА 10	
10.01	Котвено оборудване	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2024 г.
10.02, параграф 2(a)	Свидетелство за въжетата за швартоване и другите въжета	Първото въже, което следва да се замени на плавателния съд: НЗР, най-късно до 30 декември 2024 г. Второто и третото въжета: 30 декември 2029 г.
10.03, параграф 1	Европейски стандарт	При замяна, най-късно до 30 декември 2024 г.
Параграф 2	Пригоденост за пожари Клас А, В и С	При замяна, най-късно до 30 декември 2024 г.
Параграф 4	Съотношение на съдържанието на CO <sub>2</sub> и размера на помещението	При замяна, най-късно до 30 декември 2024 г.
10.03а	Неподвижно монтирани пожарогасителни системи в жилищните помещения, рулевите рубки и пространствата за пътници	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2049 г.
10.03б	Неподвижно монтирани пожарогасителни системи в машинните, котелните и помпените отделения	Постоянните пожарогасителни системи с CO <sub>2</sub> , монтирани преди 1 октомври 1985 г., могат да останат в употреба до издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2049 г., ако отговарят на изискванията на член 13.03 от приложение II към Директива 82/714/ЕИО
10.04	Прилагане на европейски стандарти по отношение на гумените лодки	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на

		Общността след 30 декември 2029 г.
10.05, параграф 2	Надуваеми спасителни жилетки	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2024 г. Спасителните жилетки, които са се намирали на борда към 30 декември 2008 г., могат да се използват до подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2024 г.
	ГЛАВА 11	
11.02, параграф 4	Оборудване на външните краища на палуби, странични палуби и работни места	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2029 г.
11.04	Странични палуби	Първото издаване или подновяване на свидетелството на Общността <sup>28</sup> след 30 декември 2049 г., когато са по-големи от 7,30 m
11.05, параграф 1	Достъп до работните места	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2049 г.
Параграфи 2 и 3	Врати и входове, изходи и пасажи, където има повече от 0,50 m разлика в равнището на пода	При издаване или подновяване на свидетелство на Общността
Параграф 4	Стълбища в работните пространства, където постоянно има хора	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2049 г.
11.06, параграф 2	Изходи и аварийни изходи	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2049 г.
11.07, параграф 1, второ изречение	Стълби, стъпала и подобни приспособления	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2049 г.
Параграфи 2 и 3		При издаване или подновяване на свидетелство на Общността
11.10	Трюмни люкове	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2024 г.
11.11	Лебедки	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2024 г.
11.12, параграфи 2 до 6 и 8 до 10	Кранове: табелка на производителя, максимален допустим товар, предпазни устройства, тест с изчисления, проверка от експерти, удостоверения на бода	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2029 г.

<sup>28</sup> Разпоредбата се отнася за плавателни съдове, построени 2 години след датата на влизане в сила на настоящата директива и на действащите плавателни съдове, при следните условия:

Изискванията на член 11.04 се прилагат, когато се обновява цялата трюмна площ. В случай че на реконструкция, променяща чистата ширина на страничната палуба обхваща цялата дължина на страничните палуби,

а) член 11.04 се прилага, ако се намалява чистата ширина на страничната палуба до височина преди реконструкцията от 0,90 m или чистата ширина над тази височина,

б) чистата ширина на страничната палуба до височина преди реконструкцията от 0,90 m или чистата ширина над тази височина не са по-малки, отколкото мерките, посочени в член 11.04.

11.13	Съхранение на запалими течности	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелство на Общността
	ГЛАВА 12	
12.01, параграф 1	Жилищни помещения за лицата, обичайно настанени на борда	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2049 г.
12.02, параграф 3	Разположение на подовете	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2049 г.
Параграф 4	Всекидневни и спални помещения	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2049 г.
12.02, параграф 5	Височина на жилищните помещения	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2049 г.
Параграф 6	Височина на таваните в жилищните помещения	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2049 г.
Параграф 8	Свободна площ в жилищните помещения за общо ползване	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2049 г.
Параграф 9	Кубически обем на помещенията	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2049 г.
Параграф 10	Обем въздух на човек	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2049 г.
Параграф 11	Размери на вратите	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2049 г.
Параграф 12, букви а) и б)	Разположение на стълбите	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2049 г.
Параграф 13	Тръби, пренасящи опасни газове или течности	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2049 г.
12.03	Санитарни съоръжения	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2049 г.
12.04	Камбузи	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2049 г.
12.05	Питейна вода	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността
12.06	Отопление и вентилация	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2049 г.
12.07, параграф 1, второ изречение	Други жилищни помещения	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2049 г.
	ГЛАВА 15	
	Пътнически плавателни съдове	Виж член 8 от настоящата директива

	ГЛАВА 15а	
	Пътнически плавателни съдове с платна	Виж член 8 от настоящата директива
	ГЛАВА 16	
16.01, параграф 2	Специални лебедки или равностойни свързващи устройства	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2049 г.
16.01, параграф 3, изречение последно	Изисквания към задвижващите звена	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2049 г.
	ГЛАВА 17	
	Плаващи съоръжения	Виж член 8 от настоящата директива
	ГЛАВА 21	
	Плавателни средства с развлекателна цел	Виж член 8 от настоящата директива
	ГЛАВА 22б	
22б.03	Второ независимо задвижващо звено на рулевата система	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2049 г.

#### Член 24а.03

### Дерогации по отношение плавателни средства, които са построени преди 1 януари 1985 г.

1. В допълнение към разпоредбите от член 24а.02, плавателните средства, които са били заложиени преди 1 януари 1985 г., могат да бъдат освободени от следните разпоредби, при условията, посочени в колона 3 на таблицата по-долу при условие безопасността на плавателния съд и неговия екипаж да бъдат осигурени по подходящ начин.
2. За таблицата по-долу важат следните определения:
  - “НЗР”: разпоредбата не се отнася за плавателни средства, които са вече в експлоатация, освен ако въпросните части не се заменят или реконструират, т.е. разпоредбата важи само по отношение на Новопостроени плавателни средства и по отношение на Замяната или Реконструкцията на въпросните части или пространства.. В случай че съществуващи части се заменят от заместващи части с използване на същата технология и те са от същия вид, това не съставлява замяна (“З”) по смисъла на преходните разпоредби.
  - “Издаване или подновяване на свидетелството на Общността”: разпоредбата се прилага при на следващото издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2008 г. Ако валидността на свидетелството изтича между 30 декември 2008 г. и деня преди 30 декември 2009 г., това изискване става задължително само след 30 декември 2009 г.

Член и параграф	Съдържание	Краен срок и бележки
	ГЛАВА 3	

3.03, параграф 1	Водонепроницаеми таранни прегради	НЗР
3.03, параграф 2	Жилищни помещения, оборудване за безопасност	НЗР
3.03, параграф 5	Отвори във водонепроницаемите прегради	НЗР
3.04, параграф 2	Повърхности на резервоарите	НЗР
3.04, параграф 7	Максимално допустимо равнище на налягане на звука в машинните отделения	НЗР
	ГЛАВА 4	
4.01	Разстояние на безопасност	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2019 г.
4.02	Надводен борд	НЗР
	ГЛАВА 6	
6.01, параграф 3	Изисквания към рулевата система	НЗР
	ГЛАВА 7	
7.01, параграф 2	Максимално допустимо равнище на налягане на звука в рулевата рубка	НЗР
7.05, параграф 2	Контрол на навигационните светлини	НЗР
7.12	Спускаеми рулеви рубки	НЗР
	ГЛАВА 8	
8.01, параграф 3	Забрана на определени течни горива	НЗР
8.04	Система за отвеждане отработените газове на двигателя	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността
8.05, параграф 13	Алармено устройство за нивото на горивото	НЗР
8.08, параграф 2	Оборудване с трюмни помпи	НЗР
8.08, параграфи 3 и 4	Диаметър и минимален капацитет на трюмните помпи	НЗР
8.08, параграф 5	Самозадействащи се трюмни помпи	НЗР
8.08, параграф 6	Оборудване с прецеждащи устройства	НЗР
8.08, параграф 7	Автоматично затваряща се арматура за кърмата	НЗР
8.10, параграф 2	Шум издаван от плавателния съд	НЗР
	ГЛАВА 9	
9.01, параграф 2	Сертификати за електрическото оборудване	НЗР
9.01, параграф 3	Монтаж на електрическото оборудване	НЗР
9.06	Максимално допустими натоварвания	НЗР
9.10	Генератори и мотори	НЗР
9.11, параграф 2	Акумулатори	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2029 г.
9.12, параграф 2	Прекъсвачи, предпазители	НЗР, най-късно при издаване или подновяване на свидетелството на Общността след 30 декември 2029 г.
9.14, параграф 3	Едновременно прекъсване	НЗР



9.15	Кабели	НЗР
9.16, параграф 3	Осветление в машинните отделения	НЗР
9.17, параграф 1	Табла за навигационните светлини	НЗР
9.17, параграф 2	Захранване на навигационните светлини	НЗР
ГЛАВА 10		
10.01, параграф 9	Котвени лебедки	НЗР
10.04, параграф 1	Надуваеми лодки по стандарт	НЗР
10.05, параграф 1	Спасителни кръгове по стандарт	НЗР
10.05, параграф 2	Спасителни жилетки по стандарт	НЗР
ГЛАВА 11		
11.11, параграф 2	Обезопасяване на лебедките	НЗР
ГЛАВА 12		
12.02, параграф 13	Тръби, пренасящи опасни газове и течности	НЗР









#### *Член 24а.04*

### **Други дерогации**

В случай че прилагането на разпоредбите от настоящата глава след изтичане на действието на преходните разпоредби се окаже трудно на практика или води до неоправдано високи разходи, контролният орган има право да разреши дерогация от тези разпоредби на база препоръките на Комитета. Тези дерогации се записват в свидетелството на Общността.

Допълнение I

Предупредителни знаци

<p>Фигура 1 Вход за външни лица забранен</p>		<p>Цветовете: червено/бяло/черно</p>
<p>Фигура 2 Забранено паленето на огън и пушенето</p>		<p>Цветовете: червено/бяло/черно</p>
<p>Фигура 3 Пожарогасител</p>		<p>Цветовете: червено/бяло</p>
<p>Фигура 4 Предупреждение за обща опасност</p>		<p>Цветовете: черно/жълто</p>
<p>Фигура 5 Маркуч за гасене на пожар</p>		<p>Цветовете: червено/бяло</p>
<p>Фигура 6 Пожарогасителна инсталация</p>		<p>Цветовете: червено/бяло</p>
<p>Фигура 7 Да се носят предпазни средства против шум</p>		<p>Цветовете: синьо/бяло</p>
<p>Фигура 8 Комплект за първа помощ</p>		<p>Цветовете: зелено/бяло</p>

Реално използваните символи може леко да се различават или да бъдат по-подробни от графичните изображения в настоящото допълнение, стига значението да не бъде променено и разликите и промените да не го правят неразбираемо.

## *Допълнение II*

### **Административни инструкции**

1. Изисквания към способността за отбягване на препятствия и завиване
2. Изисквания относно предписаната минимална скорост, възможност за спиране и движение на заден ход
3. Изисквания към системите и устройствата за свързване за плавателни средства, които тласкат или биват тласкани във фиксирана композиция
4. Измервания на шума
5. Специални котви с намалена маса
6. Здравина на водонепроницаемите бордови илюминатори
7. Изисквания към автоматичните системи за разпръскване на вода под налягане
8. Издаване на корабното свидетелство
9. Цистерни за гориво на плавателните средства
10. Минимална дебелина на корпуса за баржите
11. Съоръжения за събиране на отработено масло
12. Движение на плавателния съд на собствен ход
13. Подходяща пожароизвестителна система
14. Доказване на плавателността, баланса и устойчивостта на отделните части на плавателния съд
15. Оборудване за плавателни съдове, които се експлоатират с минимален екипаж
16. Електрически кабели
17. Видимост на рулевата рубка

### ПРИЛОЖЕНИЕ III

## **ОБЛАСТИ НА ВЪЗМОЖНИТЕ ДОПЪЛНИТЕЛНИ ТЕХНИЧЕСКИ ИЗИСКВАНИЯ ПО ОТНОШЕНИЕ ПЛАВАТЕЛНИТЕ СЪДОВЕ ПО ВЪТРЕШНИ ВОДНИ ПЪТИЩА ОТ ЗОНИ 1 И 2**

Допълнителните технически изисквания, приети от държава-членка съгласно член 5, параграф 1 от настоящата директива по отношение на плавателните средства, движещи се в зони 1 и/или 2 на територията на тази държава-членка, се ограничават до следните предмети:

1. Определения
  - Необходими за разбирането на допълнителните изисквания
2. Устойчивост
  - Подсилване на конструкцията
  - Свидетелство/атестация от одобрена агенция по класификация
3. Разстояние на безопасност и надводен борд
  - Надводен борд
  - Разстояние на безопасност
4. Водонепроницаемост на отворите в корпуса и надстройките
  - Надстройки
  - Врати
  - Прозорци и светли люкове
  - Трюмни люкове
  - Други отвори (вентилационни тръби, тръби за отработени газове и др.)
5. Оборудване
  - Котви и котвени вериги
  - Навигационни светлини
  - Звукови сигнали
  - Компас
  - Радар
  - Предаващи и приемащи инсталации
  - Спасително оборудване
  - Наличие на плавателни карти
6. Допълнителни разпоредби за пътническите плавателни съдове
  - Устойчивост (на сила на вятъра, критерии)
  - Спасително оборудване
  - Надводен борд
  - Разстояние на безопасност
  - Видимост от рулевата рубка
7. Състави от плавателни съдове и контейнерен транспорт
  - Композиция от лихтери с тласкач
  - Устойчивост на плавателните средства или лихтери, пренасящи контейнери

## *ПРИЛОЖЕНИЕ IV*

### **ОБЛАСТИ НА ВЪЗМОЖНИТЕ ПОНИЖЕНИЯ НА ТЕХНИЧЕСКИТЕ ИЗИСКВАНИЯ ПО ОТНОШЕНИЕ ПЛАВАТЕЛНИТЕ СЪДОВЕ ПО ВЪТРЕШНИ ВОДНИ ПЪТИЩА ОТ ЗОНИ 3 И 4**

Всички понижени изисквания, допускани от държава-членка съгласно член 5, параграф 7 от настоящата директива за плавателните съдове по вътрешни водни пътища от зони 3 и 4, се ограничават в следните области:

#### Зона 3

- котвено оборудване, включително дължината на котвените вериги
- скорост (на движение напред)
- колективно спасително оборудване
- състояние на повреда на два отсека
- видимост от рулевата рубка

#### Зона 4


- котвено оборудване, включително дължината на котвените вериги
- скорост (на движение напред)
- колективно спасително оборудване
- състояние на повреда на два отсека
- видимост от рулевата рубка
- втора независима задвижваща система

*ПРИЛОЖЕНИЕ V*

**ОБРАЗЦИ НА СВИДЕТЕЛСТВА НА ОБЩНОСТТА ЗА КОРАБОПЛАВАНЕ  
ПО ВЪТРЕШНИ ВОДИ**


**ЧАСТ I**

**ОБРАЗЕЦ НА СВИДЕТЕЛСТВО НА ОБЩНОСТТА ЗА КОРАБОПЛАВАНЕ ПО  
ВЪТРЕШНИ ВОДИ**

<p>СВИДЕТЕЛСТВО НА ОБЩНОСТТА ЗА КОРАБОПЛАВАНЕ ПО ВЪТРЕШНИ ВОДИ (Запазено за държавния символ) <b>ИМЕ НА ДЪРЖАВАТА</b></p>	
<p>СВИДЕТЕЛСТВО № .....</p>	
.....	.....
(Място)	(Дата)
	..... (контролен орган)
 (печат)	..... (подпис)
<p><b>Бележки</b> Плавателното средство може да се използва за плаване по силата на настоящото свидетелство, само когато е в описаното състояние. В случай на големи промени или ремонти, плавателното средство преминава специална проверка преди да предприеме нов курс. Собственикът на плавателното средство или негов представител информира контролния орган за всяка промяна в името или собствеността на плавателното средство, за повторното му измерване или промяна в официалния му номер, номер на регистрация или пристанище на домуване и му изпраща свидетелството за проверка и отразяване на промените.</p>	

Свидетелство № .....  
орган.....

от контролния

1. Име на плавателното средство	2. Тип на плавателното средство	3. Официален номер
4. Име и адрес на собственика		
5. Място на регистрация и регистрационен номер	6. Пристанище на домуване	
7. Година на построяване	8. Име и адрес на корабостроителницата	
9. Настоящото свидетелство заменя свидетелство №..... издадено на..... от контролния орган .....		
10. Гореспоменатото плавателно средство, вследствие на проверката, извършена на (*) ..... и представянето на свидетелството, издадено на (*) ..... от одобрената агенция по класификация ..... се признава като годно за корабоплаване <ul style="list-style-type: none"><li>- по водните пътища на Общността в зона (зони) (*) .....</li><li>- по водните пътища на Общността в зона (зони) (*) ..... в ..... (имена на държавите-членки) (*) с изключение на: .....</li><li>- по следните водни пътища в..... (име на държавата-членка) (*)</li></ul> ..... при максималното разрешено газене и с оборудване и екипаж, както е определено по-долу.		
11. Валидността на настоящото свидетелство изтича на:.....		
(*) Изменена е точка (-и): .....		
Нов текст: .....		
(*) .....		
Тази страница е била заменена.		
..... (Място)	..... (Дата)	..... (контролен орган)
 (печат)		..... (подпис)
(*) Излишното се зачертава.		



Свидетелство № .....  
орган.....

от контролния

12. Номерът на свидетелството (1), официалният номер (2), регистрационният номер (3) и номерът на измерването (4) са поставени със съответните знаци на следните места от плавателното средство

1. ....  
2. ....  
3. ....  
4. ....

13. Максималното разрешено газене е посочено на всяка от страните на плавателното средство - с две - ..... маркировки за газене (\*).  
- с горните измервателни шайби (\*).  
Нанесени са две скали за газенето (\*).  
Задните измервателни скали служат като скали на газенето; за тази цел те са допълнени с цифри, посочващи газенето (\*).

14. Без да се накърняват ограниченията (\*), упоменати в точки 15 и 52, плавателното средство е годно да:

1. тласка (*)	4. да бъде задвижвано във фиксирана композиция (*)
1.1. във фиксирана композиция(*)	5. влачи (*)
1.2. с управлявано изменение(*)	5.1. плавателни средства без своя движеща сила (*)
2. да бъде тласкано(*)	5.2. моторизирани плавателни средства (*)
2.1. във фиксирана композиция(*)	5.3. само нагоре по течението (*)
2.2. в челото на фиксирана композиция(*)	6. бъде влачено (*)
2.3. с управлявано изменение(*)	6.1. като моторизирано плавателно средство
3. задвижва прикачени композиции(*)	6.2. като плавателно средство без своя движеща сила (*)

(\*). Изменена е точка (-и): .....

Нов текст: .....

(\*). .....

Тази страница е била заменена.

.....  
(Място)

.....  
(Дата)

.....  
(контролен орган)



(печат)

.....  
(подпис)

(\*). Излишното се зачертава.

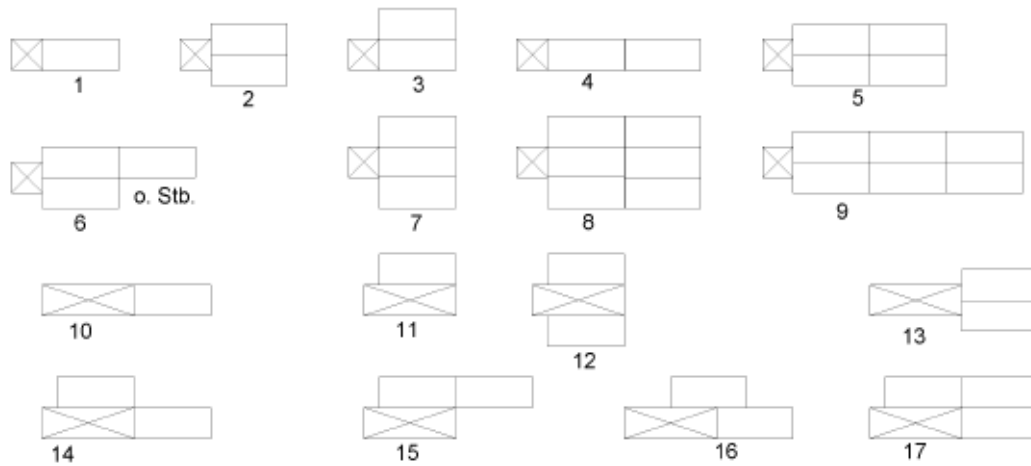
Свидетелство № .....  
 орган.....

от контролния

15. Одобрени композиции

1. Плавателното средство е одобрено да задвижва следните композиции:

Фигурата на композицията	Ограничения, произтичащи от глави 5 и 16								
	Максимални размери, м		Посока на плаване и състояние на натоварването				Максимално живо сечение		Бележки
	дължина	ширина	Нагоре по течението		Надолу по течението		Нагоре по течението	Надолу по течението	
С товар, т			Празен	С товар, т	Празен				
№									



Други композиции

Значение на символите:



Тласкач



самозадвижващо се плавателно лихтер  
Средство



2. Връзки:

Вид на връзката: .....

Брой връзки на страна .....

Брой свързващи въжета: .....

Дължина на всяко свързващо въже ..... м

Якост на опън при надлъжно свързване....kN

Брой намотки на въжетата

Якост на опън при напречно свързване....kN

(\*) Изменена е точка (-и): .....  
 Нов текст: .....  
 .....  
 (\*) .....  
 Тази страница е била заменена.

.....  
(Място)

.....  
(Дата)



(печат)

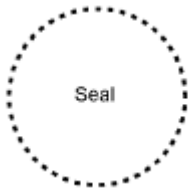
.....  
(контролен орган)

.....  
(подпис)

(\* Излишното се зачертава.

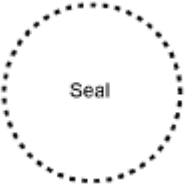
Свидетелство № .....  
 орган.....

от контролния

16. Свидетелство за измерване № ..... от Служба за измерване..... от дата .....			
17а. Обща дължина m	18а. Обща ширина m	19. Максимално газене	20. Надводен борд .... cm
17б. Дължина L ..... m	18б. Ширина В ..... m	..... m	
21. Пълна товароподемност /водоизместимост (*) t/m <sup>3</sup> (*)		22. Брой на пътниците	23. Брой на койките за пътници
24. Брой водонепроницаеми отсеци		25. Брой трюмове	26. Брой трюмни люкове
27. Брой главни задвижващи двигатели		28. Обща номинална мощност на основното задвижващо средство	29. Брой основни витла
30. Брой носови брашпили, от които ..... с двигател		31. Брой кърмови брашпили, от които ..... с двигател	
32. Брой куки за влачене		33. Брой буксирни лебедки, от които ..... с двигател	
34. Рулеви системи			
Брой пера на главния рул	Задвижване на главния рул	- ръчно (*)	- електрическо /хидравлично (*)
		- електрическо (*)	- хидравлично (*)
	Други инсталации – да/не (*) Тип:		
Рул за заден ход - да/не (*)	Задвижване на руля за заден ход:	- ръчно (*)	- електрическо /хидравлично (*)
		- електрическо (*)	- хидравлично (*)
Инсталация за носови рул да/не (*)	- Носови рул (*) - кормилно витло (*) - друга инсталация (*)	- дистанционно управление да/не (*)	Дистанционно задействане
35. Помпено оборудване			
Общ изчислен капацитет	Брой помпи с мотор	Дебит	Брой помпи
.....l/min	..... l/min	.....	
(*) Изменена е точка (-и): .....			
Нов текст: .....			
(*) .....			
Тази страница е била заменена.			
.....		.....	
(Място)		(Дата)	
		.....	
		(контролен орган)	
			
(печат)		.....	
		(подпис)	
(*) Излишното се зачертава.			

Свидетелство № .....  
орган.....

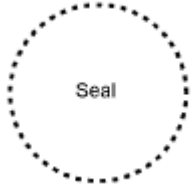
от контролния

36. Брой и разположение на пробките, упоменати в член 8.08, параграфи 10 и 11.			
37. Котви			
Брой на носовите котви .....	Обща маса на носовите котви ..... kg	Брой кърмови котви	Обща маса на кърмовите котви ..... kg
Котвени вериги			
Брой вериги на носовите котви .....	Дължина на всяка верига ..... m	Якост на опън на всяка верига ..... kN	
Брой вериги на кърмовите котви .....	Дължина на всяка верига ..... m	Якост на опън на всяка верига ..... kN	
39. Въжета за швартоване			
1-о въже с дължина ..... m и якост на опън от ..... kN			
2-о въже с дължина ..... m и якост на опън от ..... kN			
3-о въже с дължина ..... m и якост на опън от ..... kN			
40. Буксирни въжета			
..... с дължина ..... m и якост на опън от ..... kN			
..... с дължина ..... m и якост на опън от ..... kN			
41. Визуални и звукови сигнали			
Светлините, флаговете, балоните, поплавъците и звуковите предупредителни устройства, използвани за сигнализация и излъчване на визуалните и звуковите сигнали, разпоредени от действащите нормативни документи, издадени от навигационните власти на държавата-членка, следва да се носят на борда, както и отделните светлини за аварийно швартоване, изисквани от действащите нормативни документи, издадени от навигационните служби на държавата-членка.			
(*) Изменена е точка (-и): .....			
Нов текст: .....			
(*) .....			
Тази страница е била заменена.			
.....		.....	
(Място)		(Дата)	
			..... (контролен орган)
			
			..... (подпис)
(*) Излишното се зачертава.			

Свидетелство № .....  
 орган.....

от контролния

42. Друго оборудване		
Леко въже за акостиране	Система за гласова връзка	- алтернираща двупосочна (*) - симултанна двупосочна/телефонна (*) - вътрешен радио-телефон (*)
Пасарел с перила Канджа на гафела	Радио-телефонна инсталация	- връзка плавателен съд-плавателен съд - служба за навигационна информация - връзка плавателен съд – пристанищна управа
Комплект за първа помощ Бинокъл Инструкции за спасяване на хора зад борда	Кранове	- отговарящи на член 11.12, параграф 9 (*) - други кранове с полезен товар над 2,000 kg
Стълба за качване/слизане(*)		
43. Пожарогасителни устройства	Брой преносими пожарогасители .....	Постоянна система(и) пръскачки № Брой ..... Друга постоянна пожарогасителна система № Брой .....
Брой пожарни помпи	Брой хидранти	Брой маркучи
Моторизирана дренажна помпа замества противопожарната		Да/Не (*)
44. Спасително снаряжение		
Брой пояси		
Спасителна жилетка за всеки човек, който редовно е на борда		
Друго спасително оборудване на плавателните съдове (*) .....		
.....		
.....		
Корабна лодка с комплект весла, въже за швартоване и балер (*)		
Колективно спасително оборудване на плавателните съдове (*)		
.....		
.....		
.....		
45. Специална уредба на рулевата рубка за управление от едно лице с радиолокатор: Плавателният съд е оборудван с рулева рубка, оборудвана за управление от едно лице с радиолокатор:(*)		
(*) Изменена е точка (-и): .....		
Нов текст: .....		
.....		
(*) .....		
Тази страница е била заменена.		
.....		
(Място)	(Дата)	.....
		(контролен орган)



(печат)

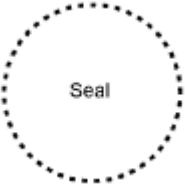
.....

(подпис)

(\*Излишното се зачертава.

Свидетелство № .....  
орган.....

от контролния

46. Експлоатационни режими, отговарящи на изискванията на местното или международното право относно екипажа (**)			
47. Оборудване на плавателния съд в съответствие с член 23.09 Плавателният съд не отговаря (*)/(не отговаря) (*) на член 23.09, параграфи 1 и 2			
Място за записване на минималния екипаж, отговарящ на изискванията на местното или международното право		Място за въвеждане на експлоатационните режими съгласно точка 46.	
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....
48. Място за записване на минималния екипаж за плавателни съдове, които не са обхванати от общите разпоредби за минимален екипаж или местните или международните изисквания (**)			
		Място за въвеждане на експлоатационните режими (**)	
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....
Забележки и специални условия: ..... ..... ..... ..... .....			
(*) Изменена е точка (-и): ..... Нов текст: ..... ..... (*) ..... Тази страница е била заменена. ..... (Място) ..... (Дата) .....			
		..... (контролен орган)	
(печат)		..... (подпис)	
(*) Излишното се зачертава. (**) Изискванията на местното или международното право, които дадена държава-членка може да реши да прилага или да няма изисквания.			



Свидетелство № .....  
орган.....

от контролния

49. Продължаване/подновяване(\*) на валидността на свидетелството (\*) Периодична/извънредна (\*) проверка

Контролният орган е проверил плавателния съд на..... (\*)

Свидетелство от дата ..... от одобрената агенция по класификация

.....  
бе представено на контролния орган (\*)

Причина за проверката/разрешителното (\*)

.....  
Предвид резултата от проверката/разрешителното (\*) срокът на валидност на свидетелството се запазва/продължава(\*) до

.....  
(Място)

.....  
(Дата)

.....  
(контролен орган)



(печат)

.....  
(подпис)

(\*) Неприложимото се зачертава.

49. Продължаване/подновяване(\*) на валидността на свидетелството (\*) Периодична/извънредна (\*) проверка

Контролният орган е проверил плавателния съд на..... (\*)

Свидетелство от дата ..... от одобрената агенция по класификация

.....  
бе представено на контролния орган (\*)

Причина за проверката/разрешителното (\*)

.....  
Предвид резултата от проверката/разрешителното (\*) срокът на валидност на свидетелството се запазва/продължава(\*) до

.....  
(Място)

.....  
(Дата)

.....  
(контролен орган)



(печат)

.....  
(подпис)

(\* Неприложимото се зачертава.

49. Продължаване/подновяване(\*) на валидността на свидетелството (\*) Периодична/извънредна (\*) проверка

Контролният орган е проверил плавателния съд на..... (\*)

Свидетелство от дата ..... от одобрената агенция по класификация

.....  
бе представено на контролния орган (\*)

Причина за проверката/разрешителното (\*)

.....  
Предвид резултата от проверката/разрешителното (\*) срокът на валидност на свидетелството се запазва/продължава(\*) до

.....  
(Място)

.....  
(Дата)

.....  
(контролен орган)



(печат)

.....  
(подпис)

(\* Излишното се зачертава.

Свидетелство № .....  
орган.....

от контролния

49. Продължаване/подновяване(\*) на валидността на свидетелството (\*) Периодична/извънредна (\*) проверка

Контролният орган е проверил плавателния съд на..... (\*)

Свидетелство от дата ..... от одобрената агенция по класификация

.....  
бе представено на контролния орган (\*)

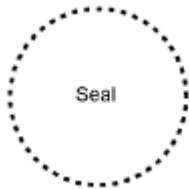
Причина за проверката/разрешителното (\*)

.....  
Предвид резултата от проверката/разрешителното (\*) срокът на валидност на свидетелството се запазва/продължава(\*) до

.....  
(Място)

.....  
(Дата)

.....  
(контролен орган)



(печат)

.....  
(подпис)

(\*) Неприложимото се зачертава.

49. Продължаване/подновяване(\*) на валидността на свидетелството (\*) Периодична/извънредна (\*) проверка

Контролният орган е проверил плавателния съд на..... (\*)

Свидетелство от дата ..... от одобрената агенция по класификация

.....  
бе представено на контролния орган (\*)

Причина за проверката/разрешителното (\*)

.....  
Предвид резултата от проверката/разрешителното (\*) срокът на валидност на свидетелството се запазва/продължава(\*) до

.....  
(Място)

.....  
(Дата)

.....  
(контролен орган)



(печат)

.....  
(подпис)

(\*) Неприложимото се зачертава.

49. Продължаване/подновяване(\*) на валидността на свидетелството (\*) Периодична/извънредна (\*) проверка

Контролният орган е проверил плавателния съд на..... (\*)

Свидетелство от дата ..... от одобрената агенция по класификация

.....  
бе представено на контролния орган (\*)

Причина за проверката/разрешителното (\*)

.....  
Предвид резултата от проверката/разрешителното (\*) срокът на валидност на свидетелството се запазва/продължава(\*) до

.....  
(Място)

.....  
(Дата)

.....  
(контролен орган)



(печат)

.....  
(подпис)

(\*) Излишното се зачертава.

Свидетелство № .....  
орган.....

от контролния

50. Разрешително, отнасящо се до инсталацията(-ите) за втечен газ  
Инсталацията(-ите) за втечен газ на борда на плавателното средство е/са била(-и) проверена(-и) от  
упълномощеното длъжностно лице (\*) .....

и съгласно неговия доклад за приемане от дата ..... (\*) отговарят/т на определените изисквания  
Инсталацията(-ите) включва/т следните съоръжения, консумиращи газ:

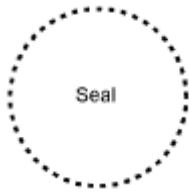
Инсталация	Сериен №	Модел	Марка	Тип	Разположение

Настоящото разрешително важи до .....

(Място) (Дата)

(Упълномощено длъжностно лице)

.....  
(контролен орган)



(печат)

.....  
(подпис)

(\*) Излишното се зачертава.

(\*) Изменена е точка (-и): .....

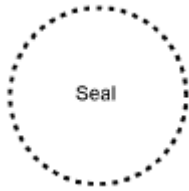
Нов текст: .....

(\*) .....

Тази страница е била заменена.

.....  
(Място) (Дата)

.....  
(контролен орган)



(печат)

.....  
(подпис)

(\*) Излишното се зачертава.

Свидетелство № .....  
орган.....

от контролния

51. Продължаване на разрешителното, отнасящо се до инсталацията(-ите) за втечен газ  
Срокът на разрешителното, което се отнася се до инсталацията(-ите) за втечен газ  
От дата ..... се продължава до .....

- след редовната проверка от упълномощеното длъжностно лице .....
- при представяне на доклада за приемане от дата .....

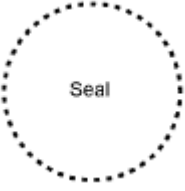
.....

(Място) (Дата)

.....

(Упълномощено длъжностно лице) .....

..... (контролен орган)

 (печат)

.....

..... (подпис)

51. Продължаване на разрешителното, отнасящо се до инсталацията(-ите) за втечен газ  
Срокът на разрешителното, което се отнася се до инсталацията(-ите) за втечен газ  
От дата ..... се продължава до .....

- след редовната проверка от упълномощеното длъжностно лице .....
- при представяне на доклада за приемане от дата .....

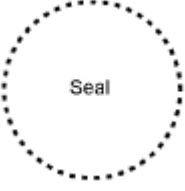
.....

(Място) (Дата)

.....

(Упълномощено длъжностно лице) .....

..... (контролен орган)

 (печат)

.....

..... (подпис)

51. Продължаване на разрешителното, отнасящо се до инсталацията(-ите) за втечен газ  
Срокът на разрешителното, което се отнася се до инсталацията(-ите) за втечен газ  
От дата ..... се продължава до .....

- след редовната проверка от упълномощеното длъжностно лице .....
- при представяне на доклада за приемане от дата .....

.....

(Място) (Дата)

.....

(Упълномощено длъжностно лице) .....

..... (контролен орган)



Seal

(печат)


.....

(подпис)





**ЧАСТ II**  
**ОБРАЗЕЦ НА ДОПЪЛНИТЕЛНО СВИДЕТЕЛСТВО НА ОБЩНОСТТА ЗА**  
**КОРАБОПЛАВАНЕ ПО ВЪТРЕШНИ ВОДНИ ПЪТИЩА**

Приложение към свидетелството за проверка за корабоплаване по река Рейн №.....	Страница
<b>ДОПЪЛНИТЕЛНО СВИДЕТЕЛСТВО НА ОБЩНОСТТА ЗА КОРАБОПЛАВАНЕ ПО ВЪТРЕШНИ ВОДНИ ПЪТИЩА</b>  (Запазено за държавния символ)  <b>ИМЕ НА ДЪРЖАВАТА</b> Име и адрес на органа, компетентен да издава допълнителното свидетелство	
1. Име на плавателния съд .....	
2. Официален номер.....	
3. Място и номер на регистрация.....	
4. Страна на регистрация и/или пристанище на домуване ..... <sup>29</sup>	
5. Предвид резултатите от свидетелството за проверка за плаване по река Рейн № ..... от дата ..... валидно до .....	
6. Предвид резултатите от проверката .....	
7. Посоченият по-горе плавателен съд се счита за годен за плаване по водните пътища на Общността в Зона(-и) .....	
8. Настоящото допълнително свидетелство изтича на.....	
9. Издадено в ..... на.....	
10	
 (печат)	..... (компетентен орган)  ..... (подпис)

<sup>29</sup> Излишното се зачертава

		Зона и/или водни пътища <sup>30</sup>			
		4	3	2	1
Надводен борд (cm)	със затворен трюм				
	с отворен трюм				

12. Частични изключения от свидетелството за проверка за корабоплаване по река Рейн №.....  
 .....  
 .....  
 .....

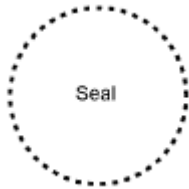
13. Бележките, които се отнасят до броя на членовете на екипажа в свидетелството за проверка за корабоплаване по река Рейн, не се прилагат.

14. Предвид резултатите от свидетелството за проверка за плаване по река Рейн №..... от дата ....., валидно до .....  
 Предвид резултатите от проверката..... на дата .....

Настоящото допълнително свидетелство се продължава/подновява<sup>1</sup> до .....

.....  
 (Място) (Дата)

.....  
 (компетентен орган)



(печат)

.....  
 (подпис)

<sup>30</sup> Излишното се зачертава

**ЧАСТ III**  
**ОБРАЗЕЦ НА ВРЕМЕННО СВИДЕТЕЛСТВО НА ОБЩНОСТТА ЗА**  
**КОРАБОПЛАВАНЕ ПО ВЪТРЕШНИ ВОДНИ ПЪТИЩА**

Временно свидетелство на Общността(\*)/Временно свидетелство за одобрение(\*)  
 № .....

1. Име на плавателното средство	2. Вид на плавателното средство	3. Официален номер						
4. Име и адрес на собственика								
5. Дължина L/L <sub>WL</sub> (*) ..... Брой пътници ..... Брой койки (*) .....								
6. Място за информация за екипажа .....								
6.1. Режими на експлоатация, отговарящи на изискванията на местното или международното право (**)								
Оборудване на плавателните съдове в съответствие член 23.09 Плавателният съд отговаря (*)/не отговаря (*) на член 23.09, параграф 1 (*)/член 23.09, параграф 2 (*)								
Място за записване на минималния екипаж, отговарящ на изискванията на местното или международното право ..... .....	Място за въвеждане на експлоатационните режими съгласно точка 6.1. <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 33%; height: 20px;">.....</td> <td style="width: 33%; height: 20px;">.....</td> <td style="width: 33%; height: 20px;">.....</td> </tr> <tr> <td style="width: 33%; height: 20px;">.....</td> <td style="width: 33%; height: 20px;">.....</td> <td style="width: 33%; height: 20px;">.....</td> </tr> </table>		.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....						
.....	.....	.....						
6.3. Място за записване на минималния екипаж за плавателни съдове, които не са обхванати от общите разпоредби за минимален екипаж или местните или международните изисквания (**) .....								
7. Инсталация(-и) и за втечен газ Разрешителното е валидно до .....								
8. Специални условия								
9. Превоз на опасни стоки, виж отделното поле (*)								
10. Валидност Временното свидетелство(*)/Временно свидетелство за одобрение(*) е валидно до ..... за корабоплаване(*)/за единичен курс (*) ..... (дата) Гореспоменатото плавателно средство се признава за годно за експлоатация - по водни пътища на Общността от Зона(-и)(*) ..... по водни пътища от Зона(-и)(*) ..... в (имена на държави-членки(*) с изключение на ..... ..... - по следните водни пътища в (име на държава-членка(*) ..... .....								

11. ...., ....., ....., .....  
(Място) (дата) (Място) (дата)

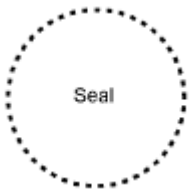
(Компетентен орган за временното  
свидетелство за одобрение)

(Контролен орган)



(печат)

(подпис)



(печат)

(подпис)

(\*) Излишното се зачертава.

(\*\*) Изискванията на местното или международното право, които дадена държава-членка може да реши да прилага или да няма изисквания.

**9. Превоз на опасни товари**

(Посочва се дали плавателният съд отговаря на изисквания на вътрешното или международното право, ако има такива)

*ПРИЛОЖЕНИЕ VI*

ОБРАЗЕЦ НА РЕГИСТЪР НА СВИДЕТЕЛСТВА НА ОБЩНОСТТА ЗА  
КОРАБОПЛАВАНЕ ПО ВЪТРЕШНИ ВОДНИ ПЪТИЩА

Компетентен орган/контролен орган .....

Регистър на свидетелствата на Общността за корабоплаване по вътрешни водни  
пътища

Година .....



(Дясна страница)

Пълна товароподемност съгласно мерителното свидетелство или свидетелството за водоизместимост (*)			Зони или участъци от водни пътища, според случая		Отметки относно допълнителни или специални проверки, отнемане или анулиране на свидетелството	Свидетелство на Общността за корабоплаване по вътрешни водни пътища	Други бележки
Дата на мерителното свидетелство	Тонажна марка	t/m <sup>3</sup>	От	До			

(\*) Когато отсъства мерително свидетелство, прави се оценка на собственото тегло или водоизместимостта.

## ПРИЛОЖЕНИЕ VII

### АГЕНЦИИ ПО КЛАСИФИКАЦИЯ

#### СЪДЪРЖАНИЕ

Част I:	Критерии за одобряване на агенциите по класификация
Част II:	Процедура за одобряване на агенциите по класификация
Част III:	Списък на одобрените агенции по класификация

#### Част I

##### Критерии за одобряване на агенциите по класификация

Агенциите по класификация, кандидатстващи за одобрение съгласно член 10 от настоящата директива, отговарят на следните критерии:

1. агенцията по класификация е в състояние да докаже с документи продължителен опит в оценката на проектите и конструкциите на плавателните съдове за вътрешни води, включително и на плавателните съдове за превоз на опасни товари. Агенцията по класификация разполага с подробни правила и разпоредби относно проектите, конструкциите и периодичните проверки на плавателните съдове за вътрешни води, в това число и на плавателните съдове за превоз на опасни товари, които са публикувани най-малкото на нидерландски, английски, френски или немски езици и се осъвременяват и усъвършенстват постоянно чрез изследователски и развойни програми. Правилата и наредбите не противоречат на разпоредбите на правото на Общността или действащите международни договорености.
2. агенцията по класификация ежегодно публикува регистъра си на плавателните съдове;
3. агенцията по класификация не е под контрола на корабоприетатели или корабостроители или на други лица, ангажирани на търговска основа с проектиране, изработка, оборудване, ремонт, експлоатация или застраховка на кораби. За своите постъпления агенцията по класификация не зависи от едно единствено търговско предприятие.
4. централното управление на агенцията по класификация или неин клон, упълномощен да издава решения и да действа във всички области, присъщи на нея съгласно разпоредбите относно превоза по вътрешни водни пътища, са разположени в една от държавите-членки;
5. агенцията по класификация и нейните експерти имат добра репутация в областта на превоза по вътрешни водни пътища; експертите разполагат с доказателства за своите професионални способности. Те действат на отговорността на агенцията по класификация;
6. агенцията по класификация разполага със значителен технически, управленски, обслужващ, контролен и изследователски състав, съизмерим със задачите на класифицираните плавателни съдове и осигуряващ възможност за техническо



развитие и осъвременяване на разпоредбите. Тя разполага с инспектори поне в една държава-членка;

7. агенцията по класификация се ръководи от етичен кодекс;
8. агенцията по класификация се ръководи и администрира по такъв начин, че да се осигури поверителност на информацията, изисквана от дадена държава-членка;
9. агенцията по класификация е подготвена да предоставя съответна информация на държава-членка;
10. ръководството на агенцията по класификация разполага с дефинирана и документирана политика и цели за и ангажираност с качеството и осигурява тази политика да се разбира, прилага и поддържа на всички равнища в агенцията по класификация;
11. агенцията по класификация е подготвила и прилага и да поддържа ефикасна вътрешна система за качество, основана на съответните части от международно признати стандарти за качество и съответстваща на стандарти EN 45004 (контролни органи) и EN29001, както се тълкуват от Системата по качеството на IACS и изискванията на схемата за удостоверяването му. Системата по качеството трябва да бъде сертифицирана от независим одиторски орган, признат от администрацията на държавата, в която агенцията по класификация има централно управление или клон, както е предвидено в параграф 4 и която, *inter alia*, осигурява:
  - а) правилата и разпоредбите на агенцията по класификация да се установяват и поддържат по систематичен начин;
  - б) правилата и разпоредбите на агенцията по класификация да се спазват;
  - в) изискванията на нормативната дейност, за която агенцията по класификация е упълномощена, да се спазват;
  - г) отговорностите, правата и взаимовръзките на персонала, чиято работа се отразява на качеството на услугите по класификация, да бъдат определени и документиран;
  - д) всичката работа да се извършва в контролирани условия;
  - е) да бъде въведена система за надзор, която проследява действията и работата, извършвана от оценителите и техническия и административния персонал, зает директно в агенцията по класификация;
  - ж) изискванията на основните законови дейности, за които агенцията по класификация е упълномощена, да се извършват само или пряко да се контролират от нейни специални оценители или от специални оценители от други одобрени агенции по класификация;
  - з) да се прилага се система за квалификация на оценителите и за постоянно осъвременяване на знанията им;
  - и) да се поддържат се архиви, доказващи изпълнението на изискваните стандарти в елементите, обхванати от предлаганите услуги, както и ефикасната работа на системата по качеството; и
  - й) на всички обекти съществува комплексна система планови и документиран втрешни одити на дейностите, свързани с качеството.

12. системата по качеството се сертифицира от независим одиторски орган, признат от администрацията на държавата, в която агенцията по класификация има централно управление или клон, както е предвидено в параграф 4;
13. агенцията по класификация се задължава да приведе изискванията си в съответствие със съответните директиви на Европейския съюз и своевременно да предостави на Комитета цялата съответна информация;
14. агенцията по класификация се задължава периодично да се консултира с вече одобрените агенции по класификация, за да се гарантира еквивалентността на техните технически стандарти и на прилагането им и следва да приема участие в подготовката на нейните правила и разпоредби на представители на държава-членка и други заинтересовани страни.

## **Част II**

### **Процедура за одобряване на агенциите по класификация**

Решението за одобряване на агенции по класификация съгласно член 10 от настоящата директива се взема от Комисията в съответствие с процедурата, упомената в член 19, параграф 2 от настоящата директива. Освен това, се спазва спазва следната процедура:

1. до Комисията се подава заявление от представители на държавата, в която агенцията по класификация има централно управление или клон, упълномощен да издава решения и да действа във всички области, присъщи на нея съгласно разпоредбите относно плавателните съдове за вътрешни водни пътища. Освен това, представителите на тази държава представят всичката информация и документация, необходими за удостоверяване, че критериите за одобрение са изпълнени;
2. всеки от членовете на Комитета може да изиска изслушване на въпросната агенция по класификация или да се представи допълнителна информация или документация;
3. одобрение се отнема по подобен начин. Всеки от членовете на Комитета може да изиска одобрението да бъде отнето. Представителите на държавата, която иска отнемането, представят информацията и документацията, която подкрепя тяхното заявление;
4. когато взема решението си, Комисията взема под внимание решенията на Централната комисия по корабоплаването по река Рейн относно одобряване на въпросната агенция по класификация. Преди да одобри агенция по класификация, която не е била одобрена от Централната комисия по корабоплаването по река Рейн, Комисията се консултира със секретариата на Централната комисия;
5. след всяко решение за одобряване на агенция по класификация или за отнемане на одобрение, списъкът на одобрените агенции се коригира;
6. Комисията информира съответните агенции по класификация за решенията си.

## Част III

### Списък на одобрените агенции по класификация

На база критериите, изложени в части I и II, понастоящем са одобрени следните агенции по класификация, в съответствие с член 10 от настоящата директива:

1. Bureau Veritas,
2. Germanischer Lloyd,
3. Lloyd's Register of Shipping.

До одобряването им съгласно части I и II, агенциите по класификация, които са признати, одобрени и упълномощени от държава членка в съответствие с Директива 94/57/ЕО на Съвета от 22 ноември 1994 година относно общи правила и стандарти за оправомощените организации за инспектиране и преглед на кораби и за съответните действия на морските администрации<sup>1</sup> понастоящем са одобрени съгласно член 10 от настоящата директива само по отношение на плавателни съдове, които оперират изключително по водните пътища на тази държава-членка.

---

<sup>1</sup> ОВ L 319, 12.12.1994 г., стр. 20. Директива, последно изменена с Директива 2002/84/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 324, 29.11.2002, стр. 53).

## ПРИЛОЖЕНИЕ VIII

### ПРОЦЕДУРНИ ПРАВИЛА ЗА ИЗВЪРШВАНЕТО НА ПРОВЕРКИ

#### *Член 1*

В случай че властите при проверка установят, че свидетелството, съхранявано на борда на плавателния съд е невалидно или че плавателният съд не отговаря на изискванията, заложиени в това свидетелство, но че тази невалидност или несъответствие на изискванията не представляват явна заплаха, собственикът на плавателния съд или негов представител вземат всички необходими мерки за коригиране на положението. Органът, който е издал свидетелството или го е подновил последно, се уведомява в рамките на седем дни.

#### *Член 2*

Ако, след проверката, упомената в член 1 властите установят, че свидетелство липсва или че плавателният съд представлява явна заплаха, те имат право да спрат плавателния съд от плаване, докато не бъдат взети мерките, необходими за поправяне на положението. Те имат също правото да разпоредят мерки, които да позволят на плавателния съд да продължи плаването си по безопасен начин, по целесъобразност, след спиране на транспортната му операция до място, където може или да бъде проверен, или да бъде ремонтиран. Органът, който е издал свидетелството или го е подновил последно, се уведомява в рамките на седем дни.

#### *Член 3*

Държавата-членка, която е прекратила курса на плавателния съд или е уведомила собственика за намерението си да стори това, ако дефектите не бъдат отстранени, уведомява органа в държавата-членка, който е издал свидетелството или го е подновил последно, в рамките на седем дни за решението което е взела или възнамерява да вземе.

#### *Член 4*

Всяко решение да се спре преминаването на плавателен съд, взето в рамките на мерки, приети за прилагане на настоящата директива, трябва подробно да описва съображенията, на базата на които е взето. То се съобщава на заинтересованата страна без отлагане, като в същото време последната се уведомява за процедурите за обжалване, до които може да прибегне съгласно законите на държавата-членка, както и за техните срокове.

## ПРИЛОЖЕНИЕ IX

### ИЗИСКВАНИЯ ПО ОТНОШЕНИЕ НА СИГНАЛНИТЕ СВЕТЛИНИ, РАДАРНИТЕ ИНСТАЛАЦИИ И ИНДИКАТОРИТЕ НА СКОРОСТТА НА ЗАВИВАНЕ

#### СЪДЪРЖАНИЕ

Част I:	Изисквания по отношение цвета и интензивността на светлините и одобряването на сигналните фенери за плавателните съдове за вътрешните водни пътища
Част II:	Изисквания по отношение условията за изпитване и одобряване на сигналните фенери за плавателните съдове за вътрешните водни пътища
Част III:	Минимални изисквания и условия за изпитване на радарно оборудване, използвано за навигация на плавателните съдове по вътрешни водни пътища
Част IV:	Минимални изисквания и условия за изпитване на индикаторите на скоростта на завиване, използвани за навигация на плавателните съдове по вътрешни водни пътища
Част V:	Изисквания по отношение монтажа и условията за изпитване на радарното оборудване и индикаторите на скоростта на завиване, използвани на плавателните съдове по вътрешни водни пътища
Част VI:	Примерен списък на институтите, одобреното оборудване и одобрените фирми за неговото инсталиране

## ЧАСТ I

### ИЗИСКВАНИЯ ПО ОТНОШЕНИЕ ЦВЕТА И ИНТЕНЗИВНОСТТА НА СВЕТЛИНИТЕ И ОДОБРЯВАНЕТО НА СИГНАЛНИТЕ ФЕНЕРИ ЗА ПЛАВАТЕЛНИТЕ СЪДОВЕ ЗА ВЪТРЕШНИТЕ ВОДНИ ПЪТИЩА

#### СЪДЪРЖАНИЕ

<i>ГЛАВА 1 – Определения</i> .....	287
Член 1.01 – Сигнални фенери .....	287
Член 1.02 – Сигнални светлини .....	287
Член 1.03 – Източници на светлина .....	288
Член 1.04 – Оптика .....	288
Член 1.05 – Филтър .....	288
Член 1.06 – Съотношение между $I_0$ , $I_B$ и $t$ .....	288
<i>ГЛАВА 2 – ИЗИСКВАНИЯ ПО ОТНОШЕНИЕ НА СИГНАЛНИТЕ СВЕТЛИНИ</i> .....	289
Член 2.01 – Цвят на сигналните светлини .....	289
Член 2.02 – Интензивност и обхват на сигналните светлини .....	291
Член 2.03 – Разсейване на сигналните светлини .....	293
<i>ГЛАВА 3 - ИЗИСКВАНИЯ ПО ОТНОШЕНИЕ НА СИГНАЛНИТЕ ФЕНЕРИ</i> .....	294
Член 3.01 – Технически изисквания .....	294
<i>ГЛАВА 4 – ТЕСТОВЕ, ОДОБРЕНИЯ И МАРКИРОВКИ</i> .....	294
Член 4.01 – Изпитване за тип .....	294
Член 4.02 – Процедура за изпитване .....	294
Член 4.03 – Свидетелство за одобрение .....	295
Член 4.04 – Проверки на място .....	295
Член 4.05 – Маркировки .....	295

ДОПЪЛНЕНИЕ

ОБРАЗЕЦ НА СВИДЕТЕЛСТВО ЗА ОДОБРЕНИЕ НА СИГНАЛНИ ФЕНЕРИ НА  
ПЛАВАТЕЛНИ СЪДОВЕ ПО ВЪТРЕШНИ ВОДНИ ПЪТИЩА..... 297

# ГЛАВА 1

## ОПРЕДЕЛЕНИЯ

### Член 1.01

#### Сигнални фенери

1. “Фенер” означава устройство за разпределяне на излъчването от изкуствен източник на светлина; той също така включва компонентите, необходими за филтриране, пречупване или отразяване на светлината и за поставяне на или боравене с източника на светлина.
2. Фенерите, предназначени за даване на сигнали на борда на плавателен съд, се наричат сигнални фенери.

### Член 1.02

#### Сигнални светлини

1. “Сигнални светлини” означава светлинните сигнали, излъчване от сигналните фенери.
2. “Топова светлина” означава бяла светлина, видима в хоризонтална дъга от  $225^{\circ}$  и излъчваща еднороден непрекъснат лъч на  $112^{\circ} 30'$  от всяка страна, т.е. от носа до  $22^{\circ}30'$  по посока към кърмата от двете страни на бимса.
3. “Отличителни светлини” означава зелената светлина на десния борд и червената на левия; всяка от тези светлини е видима в хоризонтална дъга от  $112^{\circ} 30'$  и излъчва еднороден непрекъснат лъч, т.е. от носа до  $22^{\circ}30'$  по посока към кърмата от двете страни на бимса.
4. “Кърмова светлина” означава бяла светлина, видима в хоризонтална дъга от  $135^{\circ}$  и излъчваща еднороден непрекъснат лъч в сектор от  $67^{\circ}30'$  от всяка от двете страни на кърмата.
5. “Жълта кърмова светлина” означава жълта светлина, видима в хоризонтална дъга от  $135^{\circ}$  и излъчваща еднороден непрекъснат лъч в сектор от  $67^{\circ}30'$  от всяка от двете страни на кърмата.
6. “Светлина, видима от всички посоки” означава светлина, видима в хоризонтална дъга от  $360^{\circ}$  и излъчваща еднороден непрекъснат лъч.
7. а) “Проблясваща светлина” означава светлина, проблясваща със скорост от 40 до 60 осветителни периода в минута.  
б) “Бързо проблясваща светлина” означава светлина, проблясваща със скорост от 100 до 120 осветителни периода в минута.  
Проблясваща светлина е поредицата от редовни осветителни периоди за единица време.

8. Сигналните светлини се класифицират съгласно светлинната им интензивност като:
- Обикновени светлини,
  - Ярки светлини,
  - Силни светлини.

#### *Член 1.03*

### **Източници на светлина**

“Източници на светлина” означава електрически или неелектрически устройства, проектирани да излъчват потоци светлина в сигналните фенери.

#### *Член 1.04*

### **Оптика**

1. “Оптика” означава устройство, включващо пречупващи, отразяващи, или пречупващи и отразяващи компоненти, включително техните рамки. Функцията на тези компоненти е да насочват лъчите от източника на светлина в нови определени посоки.
2. “Цветна оптика” означава оптика, която променя цвета и интензивността на излъчваната светлина.
3. “Неутрална оптика” означава оптика, която променя интензивността на излъчваната светлина.

#### *Член 1.05*

### **Филтър**

1. “Цветен филтър” означава избиращ филтър, който променя цвета и интензивността на излъчваната светлина.
2. “Неутрален филтър” означава не-избиращ компонент, който променя интензивността на излъчваната светлина.

#### *Член 1.06*

### **Съотношение между $I_0$ , $I_B$ и $t$**

$I_0$  - означава фотометричната интензивност на светлината в кандели (cd), измерена при нормално напрежение на електрическите светлини.

$I_B$  - означава работната интензивност на светлината в кандели (cd)

$t$  – означава обхватът в километри (km)



Като се взема предвид, например, остаряването на източника на светлина, степента на замърсеност на оптиката и колебанията в напрежението на мрежата на борда,  $I_B$  се приема като по-малко с 25% от  $I_0$ .

Следователно:

$$I_B = 0,75 \cdot I_0$$

Съотношението между  $I_B$  и  $t$  на сигналните светлини се дава със следното равенство:

$$I_B = 0,2 \cdot t^2 \cdot q^{-1}$$

Коефициентът на пренасяне през атмосферата  $q$  се приема за 0,76, което съответства на метеорологична видимост от 14,3 km.

## ГЛАВА 2

### ИЗИСКВАНИЯ ПО ОТНОШЕНИЕ НА СИГНАЛНИТЕ СВЕТЛИНИ

#### Член 2.01

#### Цвят на сигналните светлини

1. За светлините се прилага сигнална система в пет цвята, съставена от следните цветове:

- бял,
- червен,
- зелен,
- жълт,
- син.

Тази система съответства на препоръките на Международната комисия по въпросите на светлината “Цветове на сигналните светлини”, публикация на ИЕС №2.2. (ТС-1.6), 1975 г.

Цветовете се използват за потоците светлина, излъчвани от сигналните фенери.

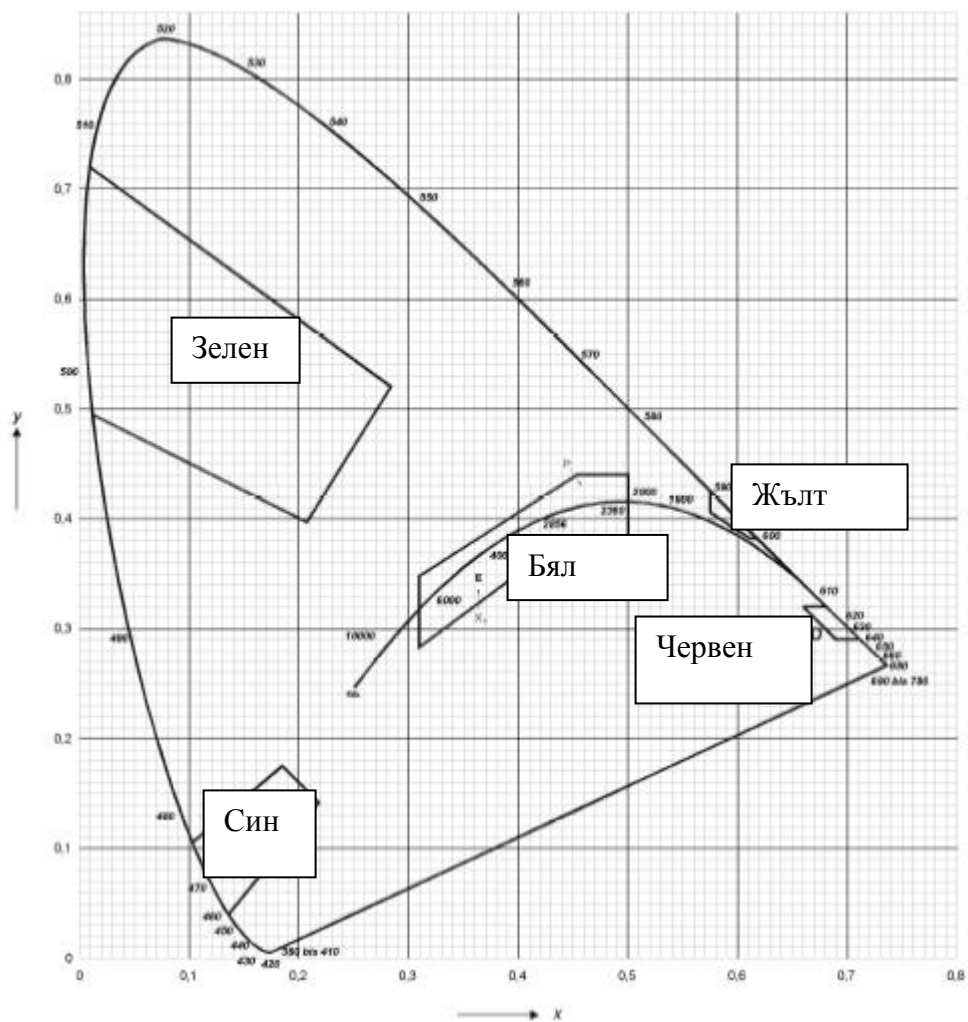
2. Цветовите граници на сигналните светлини се определят с координатите на пресечните точки на хроматичната диаграма в публикация на ИЕС №2.2. (ТС-1.6), 1975 г.(виж хроматичната диаграма), както следва:

Цвят на сигналната светлина	Координати на пресечните точки						
	X	0,310	0,443	0,500	0,500	0,453	0,310
Бял	У	0,283	0,382	0,382	0,440	0,440	0,348

Червен	X	0,690	0,710	0,680	0,660		
	Y	0,290	0,290	0,320	0,320		
Зелен	X	0,009	0,284	0,207	0,013		
	Y	0,720	0,520	0,397	0,494		
Жълт	X	0,612	0,618	0,575	0,575		
	Y	0,382	0,382	0,425	0,406		
Син	X	0,136	0,218	0,185	0,102		
	Y	0,040	0,142	0,175	0,102		

### Диаграма на хроматичността на IЕС

Където 2 930К отговаря на светлината на вакуумна лампа с нажежаема жичка  
2 856К отговаря на лампа, запълнена с газ и с нажежаема жичка.



## *Член 2.02*

### **Интензивност и обхват на сигналните светлини**

В таблицата, показана по-долу, се съдържат допустимите стойности за  $I_0$ ,  $I_B$  и  $t$  (за ползване през деня и през нощта), съгласно естеството на сигналните светлини. Посочените стойности са за потоците светлина, излъчвани от сигналните фенери.

$I_0$ ,  $I_B$  са посочени в cd, а  $t$  – в километри.

*Максимални и минимални стойности*

Характер на сигналните светлини		Цвят на сигналната светлина							
		Бял		Зелен/червен		Жълт		Син	
		мин.	макс.	мин.	макс.	мин.	макс.	мин.	макс.
Обикновена	$I_O$	2.7	10.0	1.2	4.7	1.1	3.2	0.9	2.7
	$I_B$	2.0	7.5	0.9	3.5	0.8	2.4	0.7	2.0
	t	2.3	3.7	1.7	2.8	1.6	2.5	1.5	2.3
Ярка	$I_O$	12.0	33.0	6.7	27.0	4.8	20.0	6.7	27.0
	$I_B$	9.0	25.0	5.0	20.0	3.6	15.0	5.0	20.0
	t	3.9	5.3	3.2	5.0	2.9	4.6	3.2	5.0
Силна	$I_O$	47.0	133.0	-	-	47.0	133.0	-	-
	$I_B$	35.0	100.0	-	-	35.0	100.0	-	-
	t	5.9	8.0	-	-	5.9	8.0	-	-

Обаче, при използване през деня на жълти проблясващи светлини се използва минимална интензивност на светлината ( $I_0$ ) от 900 cd.

### Член 2.03

#### Разсейване на сигналните светлини

1. Хоризонтално разсейване на интензивността на светлината

1.1. Интензивността на светлината, упомената в член 2.02 важи по отношение всички направления на хоризонталната равнина, преминаваща през фокуса на оптиката или светлинния център на тежестта на правилно инсталирания източник на светлина на вертикално разположен сигнален фенер.

1.2. При топовите светлини, светлините на кърмата и отличителните светлини, предписаната интензивност на светлината се поддържа по цялата хоризонтална дъга в предписания сектор, до най-много  $5^\circ$  от границите.

От  $5^\circ$  от границите на предписания сектор до неговата граница интензивността на светлината може да намалее с 50%; след това тя постепенно намалява по начин, по който след  $5^\circ$  извън границите на сектора остава само пренебрежимо малка светлина.

1.3. Отличителните светлини имат предписаната интензивност на светлината по посока успоредна на оста на кораба в посока по курса. Интензивността намалява практически до нула между  $1^\circ$  и  $3^\circ$  извън границите на предписания сектор.

1.4. за двуцветни или трицветни фенери, разсейването на интензивността на светлината е еднородно, така че на  $3^\circ$  от двете страни на границите на предписания сектор максималната допустима интензивност на светлината да не се превишава, а минималната изисквана интензивност на светлината да се постига.

1.5. Хоризонтално разсейване на интензивността на светлината на фенерите е еднородно в сектора, така че минималните и максималните наблюдавани стойности на фотометричната интензивност на светлината да не се променят с повече от 1,5 пъти.

2. Вертикално разсейване на интензивността на светлината

При наклон до  $+5^\circ$  или  $+7,53^\circ$  от хоризонтала, интензивността на светлината остава поне равна на 80% в първия случай и 60% във втория случай, от интензивността на светлината отговаряща на  $0^\circ$  наклон, макар да не трябва да го превишава с повече от 1,2 пъти.

## ГЛАВА 3

### ИЗИСКВАНИЯ ПО ОТНОШЕНИЕ НА СИГНАЛНИТЕ ФЕНЕРИ

#### *Член 3.01*

#### **Технически изисквания**

1. Конструкцията и материалите на сигналните фенери и източниците на светлина са такива, че да осигуряват тяхната безопасност и издръжливост.
2. Частите на фенерите (например напречните връзки) не намаляват интензивността, цветовете или разсейването на светлината.
3. Сигналните фенери е възможно да се монтират просто и в правилната позиция на борда.
4. Източникът на светлина е пригоден да се подменя лесно.

## ГЛАВА 4

### ТЕСТОВЕ, ОДОБРЕНИЯ И МАРКИРОВКИ

#### *Член 4.01*

#### **Изпитване за тип**

Изпитването за тип, съгласно “Условията за изпитване и одобряване на сигналните фенери на плавателните съдове по вътрешни водни пътища” има за цел да се установи дали сигналните светлини и техния източник на светлина отговарят на посочените изисквания

#### *Член 4.02*

#### **Процедура за изпитване**

1. Заявлението за изпитване за тип се подава пред компетентния изпитващ орган, придружено от поне два екземпляра от чертежите и два образца от фенерите, както и необходимите източници на светлина.
2. Ако изпитването не доведе до възражения, един екземпляр от чертежа, придружаващ заявлението и със отбелязаното одобрение върху него и един от образците фенери се връщат на заявителя. Вторият екземпляр и втория образец от фенерите става при изпитващия орган.
3. Производителят декларира пред изпитващия орган, че всички компоненти на серийно произведените фенери отговарят на тези на изпитваните като тип фенери.

Член 4.03

**Свидетелство за одобрение**

1. В случай че изпитването за тип покаже, че тези изисквания са били спазени, типът сигнален фенер се одобрява и на заявителя се издава свидетелство за одобрение по образца, показан в допълнението и носещ маркировките, упоменати в член 4.05.
2. Титулярът на свидетелството за одобрение:
  - получава право да постави маркировките, упоменати в член 4.05 на съответните части;
  - има право да предприеме изработка само в съответствие с чертежите, одобрени от изпитващия орган и съгласно техниката, използвана при производството на изпитваните като тип фенери;
  - има право да промени одобрените чертежи и модели фенери само с одобрението на изпитващия орган. Последният решава също така, дали за издаденото свидетелство за одобрение се изисква само да се внесат промени или е необходимо ново заявление за одобряване.

Член 4.04


**Проверки на място**


1. Изпитващия орган има право да взема образци от сигналните фенери от производствените серии за изпитване.
2. Ако изпитванията покажат сериозни недостатъци, одобрението може да бъде отнето.

Член 4.05

**Маркировки**

1. Одобрените сигнални, оптика и източници на светлина се маркират, както е посочено по-долу:

 е. X. YY. nnn

където  е маркировката за одобряване,  
“X” посочва държавата на одобряване, където:

1 = Германия	18 = Дания
2 = Франция	20 = Полша

3 = Италия	21 = Португалия
4 = Нидерландия	23 = Гърция
5 = Швеция	24 = Ирландия
6 = Белгия	26 = Словения
7 = Унгария	27 = Словакия
8 = Чешка република	29 = Естония
9 = Испания	32 = Латвия
11 = Обединено кралство	36 = Литва
12 = Австрия	49 = Кипър
13 = Люксембург	50 = Малта
17 = Финландия	

“YY” са последните две цифри от годината на одобряване, а

“nnn” е номерът на одобрението, определен от изпитващия орган.

2. Маркировките са ясно четливи и се полагат неизлично.
3. Маркировките на кожуха са такива, че да не е необходимо да се демонтира сигналният фенер, за да бъдат намерени те на борда. Ако оптиката и кожухът не могат да бъдат отделени, маркировката на кожуха се смята за достатъчна.
4. Само одобрени сигнални фенери, оптика и източници на светлина могат да носят маркировките, посочени в параграф 1 по-горе.
5. Изпитващият орган без отлагане информира Комитета за определените маркировки.



ПРИЛОЖЕНИЕ

**ОБРАЗЕЦ НА СВИДЕТЕЛСТВО ЗА ОДОБРЕНИЕ НА СИГНАЛНИ ФЕНЕРИ  
НА ПЛАВАТЕЛНИ СЪДОВЕ ПО ВЪТРЕШНИ ВОДНИ ПЪТИЩА**

ОБРАЗЕЦ НА СВИДЕТЕЛСТВО ЗА ОДОБРЕНИЕ НА СИГНАЛНИ ФЕНЕРИ НА ПЛАВАТЕЛНИ  
СЪДОВЕ ПО ВЪТРЕШНИ ВОДНИ ПЪТИЩА

Сигналният фенер .....  
(описание на типа, модела и търговската марка)

е одобрен за използване на плавателни съдове по вътрешни водни пътища в обхвата на Директива 2006/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 12 декември 2006 г. за установяване на техническите изисквания за плавателни съдове по вътрешни водни пътища и за отмяна на Директива 82/714/ЕИО.

Определен му е No  е .....

Частите на фенера се маркират в съответствие с член 4.05 от част I от приложение IX към Директива 2006/87/ЕО.

Титулярът на одобрението е длъжен да гарантира, съгласно член 4.03 от част I от приложение IX към Директива 2006/87/ЕО, че изработка се осъществява само в съответствие с чертежите, одобрени от изпитващия орган и в съответствие с техниката, използвана при производството на изпитаните като тип фенери. Промени се допускат само с одобрението на изпитващия орган.

*Специални бележки*

.....  
.....  
.....

.....  
(място)

.....  
(Дата)

.....  
(изпитващ орган)

.....  
(подпис)

## ЧАСТ II

### ИЗИСКВАНИЯ ПО ОТНОШЕНИЕ УСЛОВИЯТА ЗА ИЗПИТВАНЕ И ОДОБРЯВАНЕ НА СИГНАЛНИТЕ ФЕНЕРИ ЗА ПЛАВАТЕЛНИТЕ СЪДОВЕ ЗА ВЪТРЕШНИТЕ ВОДНИ ПЪТИЩА

#### СЪДЪРЖАНИЕ

<i>ГЛАВА 1 – ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ</i> .....	299
Член 1.01 – Стандартни напрежения .....	299
Член 1.02 – Експлоатационни изисквания .....	299
Член 1.03 – Монтаж .....	299
Член 1.04 – Фотометрични изисквания .....	299
Член 1.05 – Части .....	300
Член 1.06 – Поддръжка.....	300
Член 1.07 – Изисквания за безопасност .....	300
Член 1.08 – Принадлежности.....	300
Член 1.09 – Неелектрически сигнални фенери .....	300
Член 1.10 - Двойни фенери .....	301
<i>ГЛАВА 2 – ФОТОМЕТРИЧНИ И КОЛОРИМЕТРИЧНИ ИЗИСКВАНИЯ</i> .....	301
Член 2.01 – Фотометрични изисквания .....	301
Член 2.02 – Колориметрични изисквания .....	301
<i>ГЛАВА 3 – ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ИЗРАБОТКАТА</i> .....	302
Член 3.01 – Електрически сигнални фенери .....	302
Член 3.02 – Филтри и оптични стъкла .....	307
Член 3.03 – Електрически източници на светлина .....	307
<i>ГЛАВА 4 – ПРОЦЕДУРИ ЗА ИЗПИТВАНЕ И ОДОБРЯВАНЕ</i> .....	310
Член 4.01 – Общи процедурни правила.....	310
Член 4.02 – Заявление.....	310
Член 4.03 – Изпитвания.....	312
Член 4.04 – Одобряване.....	312
Член 4.05 – Изтичане валидността на одобрението .....	313
<i>Допълнение – Изпитания по отношение на средата</i> .....	314
1. Изпитание за обезопасяване против напръскване с вода и прах.....	314
2. Изпитване във влажна атмосфера .....	314
3. Изпитване при ниска температура .....	316
4. Изпитване с нагряване.....	317
5. Изпитване за устойчивост на вибрации.....	318
6. Съкратено изпитване за устойчивост на атмосферни влияния .....	323
7. Изпитване със солена вода и за устойчивост на атмосферни влияния.....	328

## ГЛАВА 1

### ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

#### *Член 1.01*

#### **Стандартни напрежения**

Стандартните напрежения при сигналните фенери за плавателните съдове за вътрешните водни пътища са 230 V, 115 V, 110 V, 24 V и 12V. Винаги, когато е възможно, следва да се използват 24V уреди.

#### *Член 1.02*

#### **Експлоатационни изисквания**

Обичайната експлоатация на сигналните фенери и техните принадлежности не препятства от рутинните дейности на борда. В частност, всички използвани оптични компоненти и големите части за техния монтаж и напасване, са произведени по такъв начин, че положението им, веднъж установено, да не може да бъде променено при работа.

#### *Член 1.03*

#### **Монтаж**

Частите за монтиране на сигналните фенери на борда са изработени така, че след като бъдат напаснати, веднъж установено, положението на фенерите да не може да бъде променено при работа.

#### *Член 1.04*

#### **Фотометрични изисквания**

Сигналните фенери осигуряват предписаното разсейване на интензивността на светлината; идентифициращият цвят на светлината и предписаната интензивност се получават още с включването на светлината.

#### Член 1.05

##### **Части**

Само части, изработени за целта, се използват при сигналните фенери.

#### Член 1.06

##### **Поддръжка**

Методът на сглобяване на сигналните фенери и техните принадлежности позволява редовната им поддръжка и, при необходимост, да дава възможност източниците на светлина да се заменят лесно, дори и в тъмнина.

#### Член 1.07

##### **Изисквания за безопасност**

Сигналните фенери и техните принадлежности са произведени и оразмерени така, че да могат да бъдат експлоатирани, управлявани и наблюдавани без опасност за хората.

#### Член 1.08

##### **Принадлежности**

Принадлежностите за фенерите се проектират и изработват така, че тяхната подредба, монтаж и свързване да не пречат на нормалната употреба и правилно функциониране на фенерите.

#### Член 1.09

##### **Неелектрически сигнални фенери**

Не-електрическите сигнални фенери се проектират и изработват в съответствие с членове 102 до 1.08 от настоящата глава и по такъв начин, че да отговарят на изискванията на глава 3. Изискванията, заложи в глава 2 от настоящите условия за изпитване и одобряване, се прилагат *mutatis mutandis*.

## Член 1.10

### Двойни фенери

Следва да има възможност да се използват два фенера, монтирани един над друг в един кожух (двоен фенер) като един фенер. При никакви обстоятелства двата източника на светлина на двойния фенер не следва да се използват едновременно.

## ГЛАВА 2

### ФОТОМЕТРИЧНИ И КОЛОРИМЕТРИЧНИ ИЗИСКВАНИЯ

#### Член 2.01

##### Фотометрични изисквания

1. Фотометричните спецификации за сигналните фенери са изложени в част I.
2. Конструкцията на сигналните фенери осигурява светлината да не бъде отразявана или прекъсвана. Използване на отражатели не се допуска.
3. За случаите на двуцветни или трицветни светлини, излъчването на светлина с цвят извън секторните ограничения, предписани за този цвят, се предотвратява ефикасно, в това число вътре в стъклото.
4. Тези изисквания се прилагат *mutatis mutandis* и за неелектрическите светлини

#### Член 2.02

##### Колориметрични изисквания

1. Колориметричните спецификации за сигналните фенери са изложени в част I.
2. Цветът на светлината, излъчвана от сигналните фенери, се разполага, за цветовата температура, използвана от източника на светлина, в съответното хроматично положение, установено в част I.
3. Цветът на сигналните светлини идва само от техните филтри (оптика, стъкла) и оптични стъкла, изцяло оцветени, ако хроматичните точки на предаваната светлина не се отклоняват с повече от 0,01 от техните координати в хроматичната диаграма на ИЕС. Оцветени крушки не се допускат.
4. Прозрачността на цветните стъкла (филтри) е такава, че при използваната цветова температура на източника на светлина, предписаната интензивност на светлината да бъде достигната.
5. Отражението на светлината от източника върху частите на сигналния фенер не е селективно, т.е. трихроматичните координати "x" и "y" на източника, използван в сигналния фенер, при използваната цветова температура, не се отклоняват с повече от 0,01 след отразяването.
6. Безцветното стъкло, при използваната цветова температура, не влияе селективно на излъчваната светлина. Също така, след продължителен период на

експлоатация, трихроматичните координати “x” и “y” на източника, използван в сигналния фенер не се отклоняват с повече от 0,01 след като светлината премине през стъклото.

7. Цветът на светлината при не-електрическите сигнални фенери, при температурата на използвания източник на светлина, се намират в подходящата хроматична позиция, установена в част I.
8. Цветът на светлината от не-електрическите сигнални фенери се получава само от силикатно стъкло, оцветено изцяло. При цветните неелектрически фенери, всичкото оцветено силикатно стъкло е такова, че, при цветовата температура, най-близка до неелектрически източник на светлина, предписаната интензивност на светлината да бъде достигната.

### ГЛАВА 3

#### ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ИЗРАБОТКАТА

##### *Член 3.01*

##### **Електрически сигнални фенери**

1. Всички части на фенерите издържат на конкретните експлоатационни натоварвания, породени от движението на плавателния съд, вибрациите, корозията, температурните колебания, въздействието при натоварване и при плаване в заледени условия и други влияние, които могат да въздействат на борда.
2. Конструкцията, материалите и изработката на фенерите гарантират стабилността им и да осигуряват, че след механичните и топлинни напрежения и излагането на ултравиолетови лъчи съгласно настоящите изисквания, работата им да остава непроменена; в частност, се запазват фотометричните и калориметричните им свойства.
3. Частите, изложени на корозия, са изработени от устойчиви на корозия материали или да бъдат снабдени с ефикасна защита против корозия.
4. Използваните материали не са бъдат хигроскопични, ако това би било вредно за работата на инсталациите, уредите и принадлежностите.
5. Използваните материали са бъдат силно огнеустойчиви.
6. Изпитващият орган може да одобри изключения по отношение свойствата на използваните материали, при условие безопасността им да е гарантирана от производителя.
7. Сигналните фенери се изпитват за да се осигури тяхната годност за ползване н борд. Изпитванията се делят по вид на такива по отношение на средата и експлоатационни изисквания.
8. Изисквания по отношение на средата:
  - a) Тип на средата
    - *Тип на климата*
  - X - Уреди предназначени за използване в места, изложени на метеорологични влияния.

S - Уреди предназначени за потапяне или за продължителен контакт със солена вода.

- *Типове вибрация:*

V - Уреди и устройства, предназначени за монтаж върху мачти и на други места, особено изложени на вибрации.

- *Видове условия на средата:*

Условията на средата се разделят на три вида:

1. Нормални условия на средата:

Тези, които редовно се наблюдават на борда през дълги периоди от време.

2. Екстремни условия на средата:

Могат да настъпят на борда по изключение, в особени случаи.

3. Транспортни условия на средата:

Могат да настъпят при превоз и обездвижване, различни от тези по време на експлоатация на инсталациите, уредите и принадлежностите.

Изпитванията при нормални условия на средата се описват като “изпитвания в нормална среда”, изпитванията при екстремни условия на средата се описват като “изпитвания в екстремна среда”, изпитванията при транспортни условия на средата се описват като “изпитвания в транспортна среда”.

б) Изисквания

Сигналните фенери и техните принадлежности са пригодени за продължително работа под влияние на движението на морето и на вибрациите, влажността и температурните отклонения, които могат да се очакват на борда на кораба.

Сигналните фенери и техните принадлежности, при излагане на условията на средата, изброени в приложението, отговарят на изискванията на техния клас на средата, както е дефинирано в параграф 8, буква а).

9. Експлоатационна годност

а) Електрозахранване: при колебания на напреженията и честотите на захранващия ток и техните номинални стойности<sup>1</sup>, в рамките на лимитите, посочени в таблицата по-долу и колебания от 5% в напрежението на захранването с променлив ток, сигналните фенери и техните принадлежности работят в рамките на допустимите отклонения при работа на борда, приложими за тях на базата на условията на изпитване и одобрение. Теоретически, захранващото напрежение за фенерите не се отклонява с повече от  $\pm 5\%$  от избраното номинално напрежение.

Захранване (номинално напрежение)	Колебания в напрежението и честотата на захранващия ток на фенерите и техните принадлежности		
	Колебания в напрежението	Колебания в честотата	Времетраене
Прав ток от над 48 V и променлив ток	$\pm 10\%$	$\pm 5\%$	Постоянно
Прав ток до 48 V включително	$\pm 20\%$	$\pm 10\%$	До 3 секунди
	$\pm 10\%$	-	Постоянно

<sup>1</sup> Номиналните напрежение и честота са тези, 15 mm/min посочени от производителя. Диапазоните на напрежението и честотата също се посочват.

Токови удари до  $\pm 1,200$  V с време на нарастване на импулса между 2 и 10  $\mu$ s и максимално времетраене от 20  $\mu$ s и смяната на полярността на захранващото напрежение не причиняват повреди на сигналните фенери и техните принадлежности. След настъпването им, при евентуална намеса на предпазни устройства, сигналните фенери и техните принадлежности работят в рамките на допустимите отклонения при работа на борда, приложими за тях на базата на условията на изпитване и одобрение.

б) Електромагнитна съвместимост: предприемат се всички разумни и практически мерки за премахване на реципрочните електромагнитни ефекти на сигналните фенери и техните принадлежности и на другите инсталации и уреди, явяващи се част от оборудването на плавателния съд.

#### 10. Условия на средата на борда на плавателните съдове

Нормалните, екстремните и транспортните условия на средата, упоменати в параграф 8(а), се основават на предложените допълнения към публикации на IEC 92:101 и 92:504. Другите стойности, отклоняващи се от тях, са маркирани с \*.

	Нормални	Екстремни	Транспортни
а) Температура на околния въздух Класове на климата: Класове на климата X и S, съгласно параграф 8(а)	- 25 до + 55°C	Условия на средата - 25 до + 55°C	- 25 до + 70°C
б) влажност на околния въздух: Постоянна температура Максимална относителна влажност Промени в температурата	+ 25°C 95%	+ 35°C 75%	+ 45°C 65%
в) Метеорологични условия на палубата: Слънчева светлина Вятър Валежи от дъжд Скорост на водата при движение (вълнение) Соленост на водата	Потенциално достигайки точката на оросяване		
г) магнитно поле:			
Магнитно поле от която и да било посока	80 A/m		

#### в) Вибрация:

Синусоидална вибрация от всички посоки

Клас на вибрация V, съгласно параграф 8, буква а) (силно натоварване, напр. на мачтите)

Честоти	2 до 10 Hz	2 до 13,2 Hz*
Диапазон	$\pm 1,6$ mm	$\pm 1,6$ mm
Честоти	10 до 100 Hz	13,2 до 100 Hz*
Диапазон на ускорение	$\pm 7$ m/s <sup>2</sup>	$\pm 11$ m/s <sup>2</sup>

11. Сигналните фенери се изпитват чрез екологичните тестове, описани в допълнението.



12. Частите на фенерите, изработени от органични материали, не са чувствителни на ултравиолетови лъчения.  
След изпитване в продължение на 720 часа, в съответствие с параграф 6 от допълнението, не се стига до влошаване на качеството и трихроматичните координати “x” и “y” не се отклоняват с повече от 0,01 от тези за прозрачните части, които не са били изложени нито на лъчения, нито на вода.
13. Прозрачните части и екрани на фенерите се проектират и изработват така, че при нормални изисквания на борда, евентуалното им продължително използване при превишение на напрежението от 10% и околна температура от + 45°C, те не се деформират, променят или унищожават.
14. При продължителна експлоатация и превишение на напрежението от 10% и околна температура от + 60°C , фенерите остават непокътнати на стойките си, в случай че бъдат подложени на сила от 1,000 N (нютона) в продължение на осем часа.
15. Фенерите издържат на временно потапяне във вода. При продължително използване при превишение на напрежението от 10% и околна температура от + 45°C те не се повреждат при намокряне със съдържанието на резервоар с вместимост 10 l вода при температура от + 15 до + 20°C.
16. Трайността на използваните материали при експлоатационни условия е осигурена; в частност, материалите могат да издържат, при експлоатация, на най-високите си температури при постоянно използване.
17. В случай че фенерите съдържат неметални части, температурите им при постоянно използване при бордови условия се определят за околна температура от + 45°C.  
В случай че определената по този начин температурите при постоянно използване, определени по този начин превишат температурите, посочени в Таблицы X и XI от публикация на IEC 598, част 1, се провеждат специални проверки за да се определи издръжливостта на постоянни механични, топлинни или климатични натоварвания върху тези части на фенерите.
18. При недеструктивните изпитвания на частите на температури при постоянно използване, фенерите се поставят в местата на експлоатация при леко постоянно движение на въздуха ( $v =$  около 0,5 m/s) и околна температура от + 45°C и бордови условия. Докато се загряват и след като бъде постигната експлоатационна температура, неметалните части се подлагат на механично натоварване в съответствие с предназначението си или с евентуалните промени в него. Прозрачните части на фенерите от материали, различни от силикатно стъкло, се подлагат на натиск с метален перфоратор с размери 5mm x 6 mm, упражняващ постоянна сила от 6,5 N (равнотойно на натискане с пръст) по средата между горната и долната страна на прозрачната част.  
Частта не получава никаква постоянна деформация в резултат на този механичен натиск.
19. За изпитване на издръжливостта на частите на атмосферни влияния, фенерите с неметални части, изложени на стихии, се поставят в климатична камера, за периоди от 12 последователни часа, редувайки атмосфера от + 45°C и относителна влажност 95% и атмосфера от - 20°C и да се задействат с прекъсвания при бордови условия, така че да бъдат подлаган на цикли горещо-

влажно и студено, и на смени от ниски към високи температури за периоди, съответстващи на времената им на работа.

Общата продължителност на това изпитване е не по-малко от 720 часа. Изпитването не уврежда експлоатационните възможности на неметалните части на фенера.

20. Леснодостъпните части на фенерите не достигат, при околна температура от + 45°C, температури над + 70°C, ако са от метал или + 85°C, ако не са от метал.

21. Фенерите се изработват и произвеждат съгласно възприети стандарти и отговарят, в частност, на публикация 598 на IEC, част 1 "Кораби, светлини - Общи спецификации и изпитвания". Прилагат се изискванията на следните параграфи:

- Защита на връзките (7.2),
- Защита срещу токови удари (8.2),
- Съпротивление на изолацията и стабилност на напрежението (10.2 и 10.3),
- Наземни и въздушни линии (11.2),
- Дълготрайност и нагряване (12.1, таблици X, XI и XII),
- Устойчивост на топлина, огън и блуждаещ ток (13.2, 13.3 и 13.4),
- Резбовани съединения (14.2, 14.3 и 14.4).

22. Електрическото окабеляване обикновено е с напречно сечение, не по-малко от 1,5 mm<sup>2</sup>. Жицата, използвана за свързване, е най-малкото от тип HO 7 RN-F или равностоен.

23. Видът обезопасяване на фенерите във взривоопасните места е установен и удостоверен за тази цел от компетентните изпитващи органи.

24. Методът на производство на фенерите дава възможност за:

1. лесно почистване, в това число и на вътрешността на фенера и лесна замяна на източника на светлина, дори и в тъмнина;
2. недопускане натрупването на кондензати;
3. ползване на трайни еластични арматури само за да се осигури, че демонтиращите се части са водонепроницаеми;
4. осигуряване, че никаква светлина с цвят, различен от предписания няма да може да излезе от фенера.

25. Всички фенери, които ще се монтират, са придружени с инструкции за разположение и монтаж, посочващи къде се монтират и предназначението и типа на взаимно заменяемите части. Подвижните фенери могат лесно и безопасно да се разполагат.

26. Необходимите стойки са такива, че в предвиденото положение, хоризонталната равнина на симетрия на фенера да бъде паралелна на ватерлинията на плавателния съд.

27. В места върху всеки фенер, които ще останат видими след монтажа на борда, се поставят ясно и неизличително следните маркировки:

1. номиналната мощност на източника, доколкото различните номинални мощности могат да дадат различни диапазони,
2. видът фенер за секторните светлини,
3. нулевото направление за секторните светлини, използвайки маркировка точно над или под прозрачната част,
4. вида светлина, напр. "силно",

5. търговската марка,
6. мястото на маркировката за одобрение, например F.91.235.

### *Член 3.02*

#### **Филтри и оптични стъкла**

1. Филтрите (оптика и стъкла) и оптичните стъкла могат да бъдат изработени от органично стъкло (силикатно стъкло).

Филтрите и оптичните стъкла от силикатно стъкло се изработват поне от стъкло от хидролитичен тип клас IV, упоменат в стандарт на ISO 719, гарантиращ постоянна водоустойчивост.

Филтрите и оптичните стъкла от синтетично стъкло са с постоянна водоустойчивост, сравнима с тази на произведените от силикатно стъкло.

Оптичните стъкла се произвеждат от стъкло с ниско вътрешно напрежение.

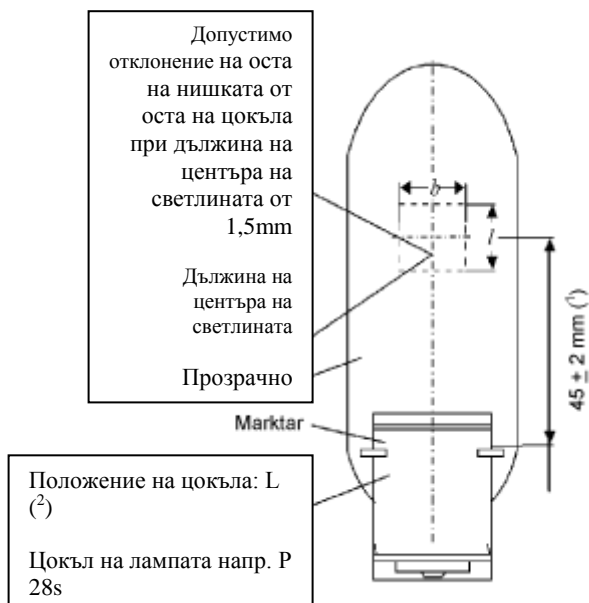
2. Филтрите и оптичните стъкла, доколкото е възможно, са без шупли, мехурчета и примеси. Няма повърхностни дефекти, като неполирани (матови) части, дълбоки драскотини и др.
3. Филтрите и оптичните стъкла съответстват на изискванията на член 3.01. Техните фотометрични и колориметрични свойства не се влияят от тези условия.
4. Червените и зелените оптични стъкла на отличителните светлини не могат да се разменят.
5. В допълнение към маркировката на производителя, върху филтрите и оптичните стъкла по ясен и траен начин се нанасят маркировката и описанието на типа в място, което остава видимо след като те се монтират на фенера. Тези маркировки не могат да водят до стойности, по-ниски от минималните фотометрични и колориметрични изисквания.

### *Член 3.03*

#### **Електрически източници на светлина**

1. В сигналните фенери следва да се използват само лампи с нажежаема жичка. Те следва да са налице за стандартни напрежения. В особени случаи могат да се одобряват изключения.
2. В сигналните фенери лампи с нажежаема жичка е възможно да се монтират само в проектното положение. В сигналните фенери се допускат не повече от две еднозначни положения. Неправилни и междинни положения не се допускат. При изпитването се избира по-неблагоприятното положение.
3. Лампите с нажежаема жичка нямат особености, които неблагоприятно се отразяват на ефикасността им, като например драскотини или петна по вътрешността или неправилно положение на жичката.
4. Работната цвятова температура на лампите с нажежаема жичка не е по-ниска от 2,360К.

5. Използваните стойки и държачи на лампите съответстват на специалните изисквания на оптичната система и да издържат на механичните натоварвания на бордовите операции.
6. Цокълът на лампата с нажежаема жичка е здрав и свързан неподвижно към вътрешността, така че и след работа в течение на 100 часа при превишение на напрежението от 10% да може да издържа на плавно завъртане с момент от 25 kgcm.
7. Търговската марка, номиналното напрежение и мощност и/или номиналната интензивност на светлината, както и номерът на одобрението, се маркират по ясен и траен начин върху тялото или цокъла на лампата с нажежаема жичка.
8. Лампите с нажежаема жичка съответстват на следните толеранси:
  - а) Лампи с нажежаема жичка за номиналните напрежения от 230 V, 115 V, 110V 24 V



Номинално напрежение, V	Номинална мощност, W	Макс. Отбелязана мощност <sup>3)</sup> , W	Номинален ресурс, h	Стойности, измерени при изпитването <sup>3)</sup>		Тяло на фенера	
				Хоризонтална интензивност на светлината <sup>4)</sup> cd	Цветова температура K	b, mm	l, mm
24	40	43		45	2360	0,72 $^{+0,1}_0$	13,5 $^{+1,35}_0$

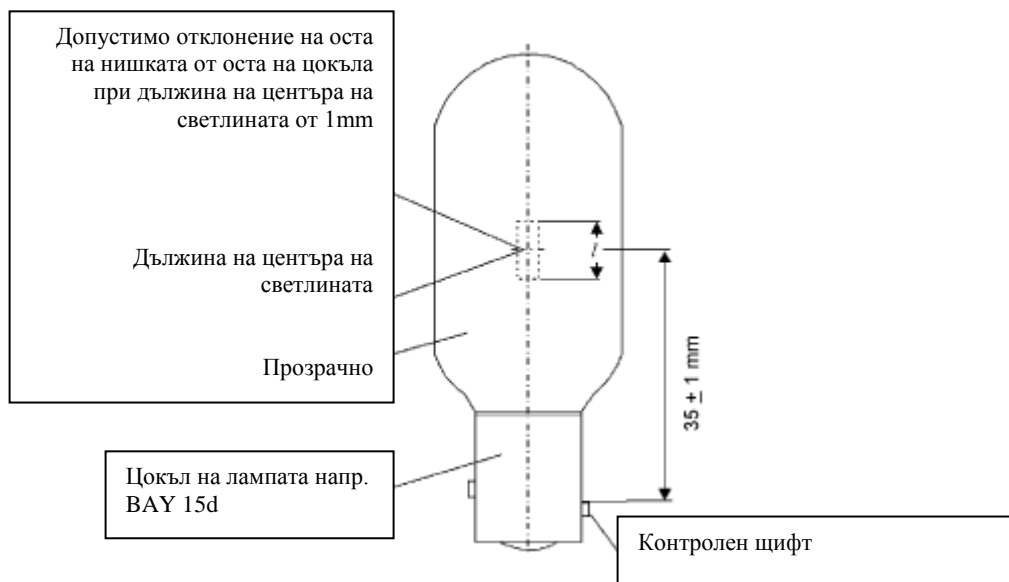
110 или 115	60	69	1 000	към	към	$15_{0}^{+2,5}$	$11,5_{0}^{+1,5}$
230	65	69		65	2 856	$15_{0}^{+2,5}$	$11,5_{0}^{+1,5}$

### Бележки

1. Толеранс за дължината на центъра на светлината при лампа от 24V/40 W: 1,5mm.
2. L: широкият наконечник на цокъла P 28 S е отляво, когато лампата е в изправено положение, гледано срещу посоката на излъчване.
3. Преди измерване на стойностите в началото на изпитванията, лампите с нажежаема жичка вече са работили при номинално напрежение 60 минути.
4. Тези лимити се спазват в област, която се простира  $\pm 10^{\circ}$  от всяка страна на хоризонталната линия, преминаваща през средната точка на тялото на фенера, когато лампата бъде завъртяна на  $360^{\circ}$  около оста си.

б)

Лампи с нажежаема жичка за номиналните напрежения от 24 V и 12 V



Номинално напрежение,	Номинал на	Макс. Отбелязана	Номинален ресурс,	Стойности, измерени при изпитването <sup>1)</sup>	Тяло на фенера
-----------------------	------------	------------------	-------------------	---	----------------

V	мощност, W	мощност <sup>1)</sup> , W	h	Хоризонтална интензивност на светлината <sup>2)</sup> cd	Цветова температур a K	l, mm
12 24	10	18	1000	12 до 20	2,360 до 2,856	9 до 13 9 до 17
12 24	25	26,5		30 до 48		9 до 13

Бележки

1. Преди измерване на стойностите в началото на изпитанията, лампите с нажежаема жичка вече са работили при номинално напрежение 60 минути.
2. Тези лимити се спазват в област, простираща се  $\pm 30^\circ$  от всяка страна на хоризонталната линия, преминаваща през средната точка на тялото на фенера, когато лампата бъде завъртяна на  $360^\circ$  около оста си.

- в) Лампите с нажежаема жичка се маркират на цокъла с указание за съответния размер. Ако тези маркировки са върху балона, работата на лампата не се влошава.
- г) Ако вместо лампи с нажежаема жичка се използват газоразрядни лампи, за тях ще важат същите изисквания, както и за лампите с нажежаема жичка.

## ГЛАВА 4

### ПРОЦЕДУРИ ЗА ИЗПИТВАНЕ И ОДОБРЯВАНЕ

#### Член 4.01

#### Общи процедурни правила

По отношение процедурите за изпитване и одобряване се прилага част I.

#### Член 4.02

#### Заявление

1. Към заявлението за одобряване, подадено от производителя или от негов пълномощник, се прилагат следните дати и документи, както и образци от фенерите и техните принадлежности, ако има такива:
  - а) Видът светлина (напр. силна);
  - б) Търговското наименование и описанието на вида фенер, неговият източник на светлина и принадлежностите, ако има такива;
  - в) За електрическите сигнални фенери, бордовото захранване с напрежение, необходимо за фенерите в зависимост от предназначението им;
  - г) Спецификациите на всички характеристики и мощности;
  - д) Кратко техническо описание с посочване на материалите, от които е изработен образецът на фенер и диаграма на окабеляването с кратко техническо описание,

в случай че са включени принадлежности, които биха могли да повлияят на експлоатацията;

- е) За образците фенери и където е приложимо, за техните принадлежности, по два екземпляра от
- (i) Указания за напасване и монтаж с данни за източника на светлина и устройството за монтаж или закрепване;
  - (ii) Скица с размерите и наименованията и описанията на типовете, необходими за идентификация на изпитвателния образец и фенерите, монтирани на борда и техните принадлежности, ако има такива;
  - (iii) Други документи, като чертежи, списъци на части, диаграми на окабеляване, инструкции за експлоатация и снимки, които засягат или могат да имат отношение към всички важни части, упоменати в глави 1 до 3 от настоящите условия за изпитване и одобряване, доколкото са необходими за проверка на съответствието на фенерите, които ще се произвеждат, с изпитвателния образец. Особено важни са следните данни и чертежи:
    - Надлъжен разрез, показващ подробности за конструкцията на филтъра и профила на източника на светлина (лампата с нажежаема жичка), както и положението им на стойката,
    - Напречен размер на фенера до половината на филтъра, показващ подробности за разположението на източника на светлина, филтъра, оптичното стъкло, ако има такова и ъгъла на хоризонтално разпръскване за секторните светлини,
    - Изглед отзад за секторните светлини, с подробности за държателите или стативите,
    - Изглед на кръговите светлини, с подробности за държателите или стативите;
  - (iv) Данни относно толерансите при серийно произвежданите източници на светлина, филтри, оптични стъкла, устройства за монтаж или закрепване и източника на светлина, поставен във фенера, по отношение на филтъра;
  - (v) Данни относно хоризонталната интензивност на светлината при серийно произвежданите източници на светлина при номиналното напрежение;
  - (vi) Данни относно толерансите при серийно произвежданите оцветени стъкла по отношение цвят и прозрачност при стандартно осветително тяло А (2856) К или вида светлина от предвидения източник на светлина.
2. Заедно със заявлението се представят два образца, подготвени за употреба, всеки с по 10 източника на светлина от всяко номинално напрежение и, където е приложимо, пет оцветени филтъра от всеки сигнален цвят, заедно с устройството за монтаж или разполагане.

Конкретните допълнителни принадлежности, необходими за изпитанията за одобряване, също се представят при поискване.

3. Образецът съответства във всяко отношение на планираните за производство модели. Той е оборудван с всички принадлежности, необходими за монтажа и разполагането му в нормалното работно положение, в което той ще се използва на борда според предназначението си. Някои принадлежности могат да не бъдат представяни, ако компетентният орган по изпитването се съгласи.
4. При поискване се представят и допълнителни образци, документи и данни.
5. Документите се представят на езика на страната на изпитващия и одобряващ орган.

6. Ако бъде подадено заявление за одобряване на допълнително устройство, параграфи 1 до 5 се прилагат *mutatis mutandis*, с разбирането че допълнителните части могат да бъдат одобрявани само в съчетание с одобрените фенери.
7. По принцип секторните светлини се представят като пълен комплект.

#### Член 4.03

#### Изпитвания

1. При изпитвания на нови или променени варианти на одобрен фенер или принадлежност, се установява дали образецът отговаря на изискванията на настоящите условия за изпитване и одобряване и съответства на документите, упоменати в член 4.02, параграф 1, буква е).
2. Изпитването за одобряване се базира на условията, съществуващи на борда на плавателните съдове. Изпитването обхваща всички източници на светлина, оптични стъкла и принадлежности, които са представени и които са предназначени за сигналните фенери.
3. Фотометричните и колориметричните изпитвания се извършват при номиналното напрежение.

Оценката на фенерите взема под внимание хоризонталната работна интензивност на светлината  $I_B$  и работната цвeтова температура.

4. Частите или принадлежностите се изпитват само с типа фенер, за който се предназначени.
5. Изпитванията, проведени от други компетентни органи, могат да бъдат приети като доказателство за съответствие с изискванията на глава 3, при условие да са потвърдени като равностойни на изпитванията, описани в допълнението.

#### Член 4.04

#### Одобряване

1. Одобряването на сигналните фенери се базира на членове 4.01 до 4.05 на част I.
2. За фенерите и принадлежностите, които са или ще бъдат в масово производство, одобрението може да бъде издадено на заявителя след изпитание за негова сметка, при условието заявителят да гарантира, че правата, които дава одобрението, ще бъдат използвани правилно.
3. При одобряване, свидетелството за одобряване, упоменато в член 4.03 на част I, се издава за съответния тип фенер и се определя маркировка за одобряване, съгласно 4.05 на част I

Маркировката за одобряване и поредният номер се поставят по ясен и постоянен начин върху всеки фенер, произведен в съответствие с образца в място, което да остане изцяло видимо след монтирането на борда Оригиналните маркировки и описания на типа се виждат ясно и са неподвижна монтирани. Маркировки, които могат да бъдат объркани с маркировки за одобрение, не се поставят на фенерите.



4. Одобряването може да се издава за ограничен период и да е предмет на условия.
5. Измененията в одобрен фенер и допълненията към одобрени фенери се съгласуват с изпитващия орган.
6. Ако одобряването на даден фенер се анулира, заявителят се информира пряко.
7. По един образец от всеки вид одобрен фенер остава при изпитващия орган, който го е одобрил.

#### *Член 4.05*

#### **Изтичане валидността на одобрението**

1. Одобрението спира да бъде валидно при изтичане на определения срок или ако бъде оттеглено или анулирано.
  2. Одобрението може да се анулира, ако:
    - По-късно и по недвусмислен начин условията за издаването му престанат да съществуват,
    - Условията за изпитването и одобряването престанат да съществуват,
    - Фенерът не отговаря на одобрения образец,
    - Наложените условия не се изпълняват или
    - Титулярът на одобрението се окаже ненадежден.
- То се оттегля, в случай че условията, определени при издаването му не бъдат изпълнени.
3. Ако производството на одобрен тип сигнален фенер бъде спряно, изпитващият орган, издал одобрението, се уведомява незабавно.
  4. Оттеглянето или анулирането на одобрението означава, че използването на издадения номер на одобрението се забранява.
  5. След като одобрението веднъж е станало невалидно, свидетелството се представя за анулиране на изпитващия орган, който го е издал.

## *Допълнение*

### **Изпитвания по отношение на средата**

#### **1. Изпитване за обезопасяване против напръскване с вода и прах**

1.1. Типът защита на фенера се гарантира в съответствие с класификация IP 55 на публикация на IEC - част 598 – 1.

Изпитването относно обезопасяването на образеца против напръскване с вода и прах и оценката на резултатите се извършват в съответствие с публикация 529 на IEC, класификация IP 55.

Първата цифра "5" се отнася до защитата против прах. Това означава: пълна защита против прах на активните компоненти и обезопасяване против вредни натрупвания на прах. Проникването на прах не се предотвратява изцяло.

Първата цифра "5" се отнася до защитата против напръскване с вода. Това означава, че водна струя, насочена към фенера от която и да е посока няма да има повреждащ ефект.

1.2. Защитата на образеца срещу вода се преценява, както следва: защитата се смята за достатъчна, ако евентуално попадналата вътре вода няма вреден ефект върху работата на образеца.

Върху изолационните материали не се събира вода, ако се окаже, че минималните стойности на изпарение не са могли да бъдат достигнати. Активните компоненти не а се намокрят от вода, която се събира се във вътрешността на фенера.

#### **2. Изпитване във влажна атмосфера**

##### *Цел и осъществяване*

Изпитването има за цел да определи влиянието на влажната топлина и на влажността при промяна на температурата, както е описано в член 3.01, параграф 10, буква б), при работа, превоз или съхранение, върху навигационните съоръжения, инсталации и инструменти, имайки предвид че те могат да бъдат подложени на влага върху повърхността поради кондензация.

При открити компоненти, тази кондензация е подобна на влиянието на натрупване на прах или на слой хигроскопична сол, образувани по време на работа.

Спецификацията по-долу се базира на публикация 68 на IEC, част 2-30, във връзка с член 3.01, параграфи 10, букви а) и б). От публикацията може да се получи допълнителна информация.

Частите и групите от части, представени открити за одобряване като типове модели, се изпитват в това открито състояние или, ако това е невъзможно поради естеството на частите, като бъдат снабдени с минималните защитни средства, които заявителят сметне за необходими за използване на борда.

##### *2.2. Изпълнение*

1. Изпитването се провежда в изпитвателна камера в която, при необходимост с използване на вентилационно устройство, се осигурява практически еднаква

температура и влажност във всички точки. Движението на въздуха не охлажда забележимо изпитвания образец, но следва да е достатъчно, за да осигури поддържане на предписаните температура и влажност в непосредствена близост до него.

Кондензатите постоянно се извеждат от камерата. Върху образца не капе кондензат. Кондензатът може да се използва повторно за овлажняване само след третиране, в частност след отстраняването на химикалите от образца.

2. Образецът не се излага на топлинно влияние от отоплението на камерата.

3. Образецът е изключен непосредствено преди изпитването достатъчно дълго, за да добият всичките му части температурата на средата.

4. Образецът се поставя в изпитвателната камера при температура на средата от  $+25 \pm 10^{\circ}\text{C}$ , съгласно нормалната му употреба на борда.

5. Камерата се затваря. Температурата на въздуха се настройва на  $-25 \pm 3^{\circ}\text{C}$ , а относителната влажност на 45 до 75%, като тези условия се поддържат, докато образецът стигне същата температура.

6. Относителната влажност на въздуха се покачва до не по-малко от 95% за максимален период от един час, като температурата на въздуха не се променя. Това увеличение може да се осъществи през последния час на температурна обработка на образца.

7. Температурата на въздуха в камерата се покачва постепенно до  $40 \pm 2^{\circ}\text{C}$  за период от 3 ч.  $\pm 0,5$  ч. При покачването на температурата, относителната влажност на въздуха се поддържа не по-ниска 95% и не по-ниска 90% през последните 15 минути. При вдигането на температурата, образецът се навлажнява.

8. Температурата на въздуха се поддържа  $40 \pm 2^{\circ}\text{C}$  за период от 12 ч.  $\pm 0,5$  ч., измерено от началото на етап 7, при относителна влажност от  $93 \pm 3\%$ . През първите 15 и последните 15 минути от периода, през който температурата е  $40 \pm 2^{\circ}\text{C}$ , относителната влажност на въздуха може да бъде между 90 и 100%.

9. Температурата на въздуха се намалява до  $+25 \pm 3^{\circ}\text{C}$  за срок от три до шест часа. Относителната влажност на въздуха се поддържа постоянно над 80%.

10. Температурата на въздуха се поддържа  $+25 \pm 3^{\circ}\text{C}$  за срок от 24 часа след началото на етап 7, като относителната влажност на въздуха е постоянно над 95%.

11. Етап 7 се повтаря.

12. Етап 8 се повтаря.

13. Не по-рано от 10 часа след началото на етап 12 климатичното устройство на образца се включва. Когато се постигнат климатичните данни, посочени от производителя за образца, последният се включва съгласно указанията на производителя и при номиналното напрежение на бордовата мрежа, с толеранс от  $\pm 3^{\circ}\text{C}$ .

14. След времето, необходимо за влизане в нормална експлоатация съгласно указанията на производителя, функциите му се проверяват, а работните данни, които са съществени за използването му на борда, се записват и отбелязват. Ако за целта камерата се отваря, тя се затваря отново при първа възможност.

Ако за влизане в нормална експлоатация са необходими повече от 30 минути, тази фаза се удължава така, че след достигане в работен режим да има поне 30 минути за наблюдение на функциите и измерване на експлоатационните данни.

15. В рамките на период от един до три часа, като образецът е отново в работа, температурата на въздуха се понижава до околната температура, с толеранс от  $\pm 3^{\circ}\text{C}$ , относителната влажност на въздуха се понижава до 75%.

16. Камерата се отваря, а образецът се подлага на нормалната температура и влажност на околния въздух.

17. След три часа и когато всичката влажност, която се вижда върху образца се изпари, функциите му се наблюдават отново и работните данни, които са съществени за използването му на борда, се записват и отбелязват.

18. На образца се прави външен оглед. Корпусът на фенера се отваря и вътрешността се проверява за евентуални последици от климатичното изпитване и за наличие на остатъчен кондензат.

### *2.3. Получени резултати*

2.3.1. Образецът работи нормално в условията, описани в етапи 12 до 18. Влошаване не се установява.

2.3.2. Работните данни за етапи 12 до 18 са в рамките на толерансите, допустими за образца на база условията за изпитване и одобряване.

2.3.3. Няма корозия или остатъчен кондензат във вътрешността на фенера, които в резултат на въздействието на високата атмосферна влажност, могат да доведат до повреди.

## **3. Изпитване при ниска температура**

### *3.1. Цел*

Това изпитване установява въздействието на студа при експлоатация, превоз или съхранение, съгласно член 3.01, параграфи 8 и 10. От публикация 68 на IЕС, част 3-2, може да се получи допълнителна информация.

### *3.2. Изпълнение*

1. Изпитването се провежда в изпитвателна камера в която, при необходимост с използване на вентилационно устройство, се осигурява практически еднаква температура във всички точки. Влажността на въздуха е достатъчно ниска за да се осигури, че образецът няма да бъде навлажнен от кондензация на която и да било етап.

2. Образецът се поставя в изпитвателната камера при температура на средата от  $+25 \pm 10^{\circ}\text{C}$ , съгласно нормалната му употреба на борда.

3. Температурата в камерата се понижава до  $-25 \pm 3^{\circ}\text{C}$ , с темп не по-висок от  $45^{\circ}\text{C}/\text{час}$ .

4. Температурата в камерата се понижава до  $-25 \pm 3^{\circ}\text{C}$  докато образецът не достигне температурно равновесие, плюс най-малко още 2 часа.

5. Температурата в камерата се повишава до  $0 \pm 2^{\circ}\text{C}$ , с темп не по-висок от  $45^{\circ}\text{C}/\text{час}$ .

За всички образци, упоменати в член 3.01, параграф 10, буква а), важи също следното:

6. През последния част от етап (4) в климат клас "Х", образецът се пуска в работа съгласно указанията на производителя и при номиналното напрежение на

бордовата мрежа, с толеранс от  $\pm 3^{\circ}\text{C}$ . Източниците на топлина, намиращи се в образеца, са включени.

След времето, необходимо за влизане в нормална експлоатация, функциите му се проверяват, а работните данни, които са съществени за използването му на борда, се записват и отбелязват.

7. Температурата в камерата се покачва до околната температура с темп не по-висок от  $45^{\circ}\text{C}/\text{час}$ .
8. След като образецът достигне температурно равновесие, камерата се отваря.
9. Функциите на образеца се проверяват, а работните данни, които са съществени за използването му на борда, се записват и отбелязват.

### 3.3 Резултати, които трябва да бъдат получени

Образецът работи нормално в условията, описани в етапи 7, 8 и 9. Влошаване не се установява.

Работните данни за етапи 7 и 9 са в рамките на толерансите, допустими за образеца на база условията за изпитване и одобряване.

## 4. Изпитване с нагряване

### 4.1. Цел

Това изпитване установява въздействието на топлината при експлоатация, превоз или съхранение, съгласно член 3.01, параграфи 8, буква а) и 10, буква а). Следната спецификация се основава на публикация 68, част 2-2 на IЕС, във връзка с член 3.01, параграф 10, буква а). Допълнителна информация може да се получи от публикацията на IЕС.

	Нормален	Екстремн
	Изпитвания в условията на средата	
Климат клас X и S	$+ 55^{\circ}\text{C}$	$+ 70^{\circ}\text{C}$
	Допустимият толеранс е $\pm 2^{\circ}\text{C}$	

По принцип, изпитването при екстремни условия на средата се извършва първо. Ако работните данни се окажат в рамките на толерансите, приложими при нормални условия на средата, изпитването при нормални условия на средата може да не се провежда.

### 4.2. Изпълнение

1. Изпитването се провежда в изпитвателна камера в която, при необходимост с използване на вентилационно устройство, се осигурява практически еднаква температура във всички точки. Движението на въздуха не охлажда забележимо изпитвания образец. Образецът не се излага на топлинно влияние от отоплението на камерата. Влажността на въздуха е достатъчно ниска за да се осигури, че образецът няма да бъде навлажнен от кондензация на която и да било етап.
2. Образецът се поставя в изпитвателната камера при температура на средата от  $+ 25 \pm 10^{\circ}\text{C}$ , съгласно нормалната му употреба на борда. Образецът се пуска в

работа съгласно указанията на производителя и при номиналното напрежение на бордовата мрежа, с толеранс от  $\pm 3^{\circ}\text{C}$ .

След времето, необходимо за влизане в нормална експлоатация, функциите му се проверяват, а работните данни, които са съществени за използването му на борда, се записват и отбелязват.

3. Температурата на въздуха в камерата се повишава до изпитвателната температура, посочена в член 3.01, параграф 10, буква а), с темп не по-висок от  $45^{\circ}\text{C}/\text{час}$ .

4. Температурата на въздуха се поддържа на изпитвателната температура, докато образецът не достигне температурно равновесие, плюс още два часа.

През последните два часа функциите се проверяват отново, а работните данни се записват и отбелязват.

5. Температурата се понижава до околната за срок не по-малък от един час и камерата се отваря.

След като образецът бъде доведен до околната температура, функциите се проверяват отново, а работните данни, които са съществени за използването му на борда, се записват и отбелязват.

#### *Резултати, които следва да бъдат получени*

Образецът работи нормално при определените условия на всички етапи от изпитването. Влошаване не се установява. Работните данни за етапи (2), (4) и (5) са в рамките на толерансите, допустими за образца при изпитвания в нормална среда на база на настоящите условия да изпитване и одобрение.

## **5. Изпитване за устойчивост на вибрации**

### *5.1. Цел и осъществяване*

Това изпитване установява функционалното и конструктивното въздействие на вибрациите, упоменати в член 3.01, параграф 10, буква д). Конструктивното въздействие има отношение към работата на механичните части, особено вибрациите в резонанс и напреженията върху материалите, водещи до умора, без непременно да водят до преки последици по отношение на работата или до промени в експлоатационните данни.

Функционалното въздействие пряко засяга работата и експлоатационните данни на образца. То може да е свързано с конструктивното въздействие.

Спецификацията по-долу се базира на публикация 68, част 2-6 на ИЕС, във връзка с член 3.01, параграф 10, буква д). Стойностите, отклоняващи се от тези в горните разпоредби се означават с \*. Допълнителна информация може да се получи от публикация 68 на ИЕС, част 2-6.

Изисквания за изпитването:

Изпитването се провежда със синусоидни вибрации, използвайки следните честоти с посочените амплитуди:

	Нормален	Екстрем
	Изпитвания в условията на средата	
Вибрации от клас V		

Честоти	2 до 10 Hz	2 до 13,2 Hz*
Амплитуда	± 1,6 mm	± 1,6 mm
Честоти	10 до 100 Hz	13,2 до 100 Hz
Амплитуда на ускорението	± 7 m/s <sup>2</sup>	± 11 m/s <sup>2</sup>

По принцип, изпитването при екстремни условия на средата се извършва първо. Ако работните данни се окажат в рамките на толерансите, приложими при нормални условия на средата, изпитването при нормални условия на средата може да не се провежда.

Образците, които се предвижда да се използват с амортизаторни устройства, се изпитват с такива устройства. Ако не е възможно да се извърши изпитването с амортизаторните устройства, предвидени за нормална експлоатация, уредите могат в изключителни случаи да се изпитват без амортизаторни устройства, като напреженията бъдат променени, за да се отчете действието на амортизатора.

Изпитване без амортизатори се допуска и за определяне на характеристикните честоти.

Изпитването на устойчивост на вибрации се изпълнява в три основни направления, перпендикулярни едно на друго. За образци, които поради конструкцията си могат да бъдат подложени на специални напрежения от вибрации под ъгли, които не са кратни на правия към основните направления, изпитването се провежда и към особено чувствителните направления.

## 5.2. Изпълнение

### 1. Изпитвателна апаратура

Изпитването се извършва с използване на устройство, известно като вибрационна маса, което позволява образецът да бъде подложен на механични вибрации съгласно следните условия:

- Основното движение е синусоидно и такова, че точките за монтиране на образца на практика се движат във фаза и по паралелни линии.
- Максималната амплитуда на вибрация на страничното движение на точките на монтиране да не надхвърля 25% от определената амплитуда на основното движение
- Относителната значимост на паразитните вибрации, изразена с формулата

$$d = \frac{\sqrt{a_{\text{tot}}^2 - a_1^2}}{a_1} \cdot 100 \quad (\text{в } \%)$$

където  $a_1$  е действителната стойност на ускорението, получено в резултат на използваната честота,

и където  $a_{\text{tot}}$  е действителната стойност на общото ускорение, включително  $a_1$ , измерено при честоти < 5,000 Hz,

не превишава 25% в точката на монтаж, взета като отправна точка за измерване на ускорението.

- Амплитудата на вибрация не се различава от теоретичната си стойност с повече от:

± 15% в точката на монтаж, взета като отправна точка и

± 25% във всяка друга точка на монтаж.

За определяне на характеристичните честоти, възможно е амплитудите на вибрация да се напасват с малка стъпка между нула и теоретичната стойност.

- Честотата на вибрация не следва да се различава от теоретичната си стойност с повече от:

$\pm 0,05$ Hz	за честоти до 0,25 Hz,
$\pm 20\%$	за честоти по-големи от 0,25 Hz и до 5 Hz,
$\pm 1$ Hz	за честоти по-големи от 5 Hz и до 50 Hz,
$\pm 2\%$	за честоти по-големи от 50 Hz.

За да бъдат сравнени характеристичните честоти, е възможно те да се коригират в началото и в края на изпитването на устойчивост на вибрации с точност до:

$\pm 0,05$ Hz	за честоти до 0,5 Hz,
$\pm 10\% \pm 5$ Hz	за честоти до 5 Hz,
$\pm 5$ Hz	за честоти по-големи от 5 Hz и до 100 Hz ,
$\pm 0,5\%$	за честоти над 100 Hz.

За да могат да бъдат сканирани честотите, следва да бъде възможно честотата на вибрация да се променя постоянно и експоненциално в двете посоки между горните и долните краища на честотните диапазони, посочени в параграф 5.1, при честота на сканиране 1 октава/мин.  $\pm 10\%$ .

За определяне на характеристичните честоти, възможно е свободно да се намалява бързината на промяна на честота на вибрация.

- интензивността на магнитното поле, създавано от вибрационното устройство в близост до образеца, не следва да превишава 20 kA/m. Изпитващият орган може да изиска по-ниски допустими стойности за някои образци.

## 2. Първа проверка, монтаж и пускане в действие

На образеца се прави оглед, за да се удостовери, че е в безупречно състояние, доколкото може да се види и че сглобяването му е безупречно от гледна точка конструкцията на всички компоненти и групи компоненти.

Образецът се монтира на вибрационната маса съгласно типа стойка, предвиден за монтиране на борда. Образците, работата и резултатите, които под влияние на вибрациите, зависят от положението им по отношение на вертикала, се изпитват в нормалното им работно положение. Стойките и устройствата, използвани за монтажа, не променят забележимо амплитудата и движението на образеца в честотния обхват, използван в изпитването.

Образецът се пуска в работа съгласно указанията на производителя при номиналното напрежение на бордовата мрежа с толеранс от  $\pm 3\%$ .

След времето, необходимо за влизане в нормална експлоатация, функциите му се проверяват, а работните данни, които са съществени за използването му на борда, се записват и отбелязват.

## 3. Предварителна проверка на функционирането при подлагане на вибрации

Етапът на изпитване се изпълнява за всички образци. При образци, които могат да бъдат използвани за различна цел с различни последици от вибрацията, изпитване се провежда за всички или за някои от различните цели.



Посредством вибрационната маса се провежда честотен цикъл, така че честотният диапазон, посочен в параграф 5.1, със съответните си амплитуди, да бъде покрит от най-ниската стойност към най-високата и обратно, с темп от една октава на минута. При тази операция образецът се наблюдава, с използване на съответните измервателни уреди и визуално, ако е необходимо - с помощта на стробоскоп, за щателна проверка на евентуални проблеми в работата, промени в работните данни и механични явления, като вибрации в резонанс и тракащи звуци при определени честоти. Тези честоти се наричат “характеристични”.

Ако бъде необходимо за определяне на характеристичните честоти и последиците от вибрациите, честотните промени се забавят, спират или посоката им се обръща и амплитудата на вибрациите се намалява. При постепенната промяна на оперативните данни се изчаква, докато се достигне последната стойност, при поддържане на честотата на вибрация, но не за повече от пет минути.

При сканирането на честотите, най-малкото честотите и работните данни, които са съществени за използване на борда, се записват, а всички характеристични честоти се отбелязват, заедно с влиянието им, за последващо сравнение на етап (7).

В случай че реакцията на образца на механични вибрации не може да бъде адекватно определена при работа, се извършва допълнително изпитване на устойчивост на вибрации, без да се свързва образца.

Ако при сканирането на честотите работните данни забележимо превишат допустимите толеранси, работата бъде разстроена недопустимо или ако вибрациите на структурен резонанс е вероятно да доведат до унищожаване, ако изпитването на устойчивост на вибрации продължи, изпитването може да се прекрати.

#### 4. Изпитвания на функциите по превключване

Този етап на изпитвания се провежда за всички образци, при които вибрационното натоварване може да повлияе на функциите по превключване, например на релетата.

Образецът се подлага на вибрации в честотните диапазони, посочени в параграф 5.1., със стъпка на изменение на честотата, съгласно поредица E-12<sup>1</sup> и съответните амплитуди. На всяка честотна стъпка, всички функции по превключване, които могат да бъдат чувствителни на вибрация, при необходимост тази за включване и изключване, се изпълняват поне по два пъти.

Функциите по превключване могат също да се използват и при честоти между стойностите на поредицата E-12.

#### 5. Продължително изпитване

Този етап на изпитванията се извършва за всички образци. При образци, които могат да бъдат използвани за различна цел с различни последици от вибрацията,

---

<sup>1</sup> Основни стойности на поредицата E-12 на IEC: 1,0; 1,2; 1,5; 1,8; 2,2; 2,7; 3,3; 3,9; 4,7; 5,6; 6,8; 8,2.

първата част от този етап (когато образецът е в работен режим) може да бъде проведена няколко пъти, за всички или за някои от различните цели.

Когато образецът е в работен режим, както е описано във фаза (2) по-горе, той се подлага на пет цикъла, при които честотният диапазон, за който в параграф 5.1 е посочено, че създава натоварване, със съответните амплитуди, се покрива всеки път от най-ниската стойност към най-високата и обратно, с темп от една октава на минута.

След петия цикъл, вибрационната маса може да бъде спряна, функциите се изпитват и работните данни, които са от съществено значение за работата на борда, се записват и отбелязват.

#### 6. Продължително изпитване с фиксирана честота

Този етап на изпитване се провежда, в случай че при преглед на резултатите от вибрациите при фаза (3) по-горе, при сканирането на честотите се установят механични резонанси с честотен обхват от над 5 Hz, които са приемливи при продължително използване на борда съгласно производителя или негов упълномощен представител, но за които здравината на въпросните части не може да се приеме като даденост. В частност, този етап се отнася да уреди, снабдени с амортизатори, с честота на резонанс в рамките на честотния обхват, посочен в параграф 5.1 и по-широк от 5 Hz.

Когато образецът бъде в работен режим, както е описани в етап 2 по-горе, за всяка имаща отношение честота на резонанс, той се подлага за два часа на вибрации при амплитудата, предвидена в изпитването при екстремни условия на средата и при съответната честота, както е упомената в параграф 5.1, посоката на вибрацията да бъде такава, че при нормална употреба да упражни максимално натоварване върху въпросните части. При необходимост, приложената честота може да бъде изправена, така че вибрациите в резонанс да продължат при не по-малко от 70% от максималната им амплитуда или се осигурява честотата постоянно да се колебае между две стойности 2% под и 2% над първоначално наблюдаваната честота на резонанс, при темп не по-малък от 0,1 и не по-голям от 1 октава в минута. При вибрационните натоварвания, функциите на образца се наблюдават, докато не започнат да се наблюдават неизправности, вследствие откачане или разместване на механичните части, прекъсване на електрическа верига или късо съединение.

Образците, за които се отнася изпълнението на този етап на изпитване, след изключване могат да се изпитат в това състояние, при условие механичното натоварване върху въпросните части да не бъде по-малко, отколкото при нормална употреба.

#### 7. Заключителна проверка на работата, след подлагане на вибрации

Този етап от изпитванията се провежда според необходимостта.

Проверката на работата при подлагане на вибрациите, упоменати в етап 3, се повтаря с използване на честотите и амплитудите, приложени на този етап.

Наблюдаваните характеристични честоти и наблюдаваните последици от натоварването с вибрации се сравняват с резултатите от етап 3 с цел да се определят евентуални промени, настъпили по време на натоварването с вибрации.

#### 8. Изводи от проверката

След като вибрационната маща бъде спряна и изтече времето за достигане на работен режим без натоварване с вибрации, функциите се изпитват и работните данни, които са от съществено значение за работата на борда, се записват и отбелязват.

Накрая, на образеца се прави външен оглед за удостоверяване, че е в безупречно състояние.

#### *5.3 Резултати, които трябва да бъдат получени*

Образецът и неговите компоненти и групи от компоненти не следва да показва вибрации на механичен резонанс в честотните диапазони, посочени в параграф 5.1. Когато вибрации на резонанс от този вид са неизбежни, се вземат конструктивни мерки за да се осигури, образецът и неговите компоненти и групи от компоненти няма да се повредят.

По време на и след изпитването за устойчивост на вибрации не се стига до забележими последици от вибрационното натоварване, и в частност няма разлика при характеристичните честоти, наблюдавани на етап 7 и стойностите, определени в етап 3 и не се наблюдават щети или повреди, причинени от продължителните вибрации.

В случая на изпитвания при нормални условия на средата, работните данни, записани във фази 3 до 8, остават в рамките на толерансите, допустими на база на настоящите условия за изпитване и одобряване.

При изпитването на функциите по превключване от етап 4 няма повреди и откази при превключването.

## **6. Съкратено изпитване за устойчивост на атмосферни влияния**

### *6.1. Цел и осъществяване*

Съкратеното изпитване за устойчивост на атмосферни влияния (симулация на излагане на природните стихии чрез облъчване с ксенонови лампи с филтри и намокряне) се провежда съгласно части 2-3, 2-5 и 2-9 от публикация 68 на ИЕС, плюс следните допълнения:

Съгласно посочената публикация, съкратеното изпитване за устойчивост на атмосферни влияния цели да се симулират естествени метеорологични условия посредством изпитвателно оборудване при конкретни възпроизводими условия, така че да се предизвикат бързи промени в свойствата на материалите.

Съкратеното изпитване се провежда посредством изпитвателно оборудване с филтрирано лъчение от ксенонови лампи и намокряне на прекъсвания. След излагане на тези въздействия, измерено чрез производението на интензивността на лъчението и неговото времетраене, съгласуваните свойства на образците се сравняват с такива от същия произход, които не са били подлагани на такова въздействие. Най-напред се определят свойствата, които са от възлово значение за практическата употреба, като цвят, качество на повърхност'а, издръжливост на удар, якост на опън и здравина.

За да бъдат сравнение резултатите с тези от излагане на естествени атмосферни условия, приема се че промените на свойствата под атмосферните влияния се причинява най-вече от естествената светлина и едновременното въздействие на кислород, вода и топлина върху материалите.

При съкратеното изпитване се обръща особено внимание на факта лъчението в устройството да бъде максимално приближено до естественото (виж публикацията на ИЕС). Лъчението от ксеноновата лампа със специален филтър симулира естественото.

От опит е установено, че при посочените условия на изпитването, има силна взаимна връзка между устойчивостта на атмосферни условия при съкратеното изпитване и устойчивостта на естествените атмосферни условия. Съкратеното изпитване, което не зависи от мястото, климата и сезона, има това предимството пред естествените условия, че може да се възпроизвежда и че дава възможност да се съкрати времетраенето му, тъй като не зависи от смяната на деня и нощта и от сезоните.

#### *6.2. Брой образци*

За изпитването за устойчивост на атмосферни влияния, освен ако не е договорено друго, се използва достатъчен брой образци. За сравнение се изисква и достатъчен брой образци, които не са подлагани на атмосферни влияния.

#### *6.3. Подготовка на образците*

Образците се подлагат на изпитванията в състоянието, в което са доставени, освен ако не е договорено друго. През времето на изпитванията образците, които ще се използват за сравнение, се съхраняват на тъмно, при температурата на средата.

#### *6.4. Изпитвателно оборудване*

Изпитвателното оборудване се състои по същество от вентилирана изпитвателна камера, с източник на лъчение в средата. Около източника на лъчение се поставят оптичните филтри. Стойките на образца се въртят около надлъжната ос на системата на определено разстояние от източника и филтрите, за да се постигне интензивността на лъчението, изисквана от параграф 6.4.1.

Интензивността на лъчението по отношение на всички частите от повърхността на образеца не се отклоняват с повече от  $\pm 10\%$  от средната аритметична стойност на лъчението по различните повърхности.

#### 6.4.1. Източник на лъчение

Като източник на лъчение си използва ксенонова лампа. Радиационният поток се избира така, че интензивността на лъчението върху повърхността на образеца да бъде  $1,000 \pm 200 \text{ W m}^2$  в честотната лента от 300 до 820 nm (за апаратите за измерване на радиацията виж параграф 6.9).

Ако се използват ксенонови лампи с въздушно охлаждане, вече използвания въздух, съдържащ озон, не попада в изпитвателната камера и се отвежда отделно.

Опитните стойности показват, че радиационният поток от ксеноновите лампи спада до 80% от първоначалната си стойност след около 1,500 часа работа; след този период, пропорцията на ултра-виолетовото лъчение също забележимо спада, по сравнение с другите форми на лъчение. Поради това ксеноновата лампа се заменя след този срок (виж също данните, предоставени от производителя на ксеноновата лампа).

#### 6.4.2. Оптични филтри

Между източника на лъчение и стойките на мострите се поставят оптични филтри, така че филтрираното лъчение от ксеноновите лампи да е възможно най-близко до естественото (виж публикация 69 на IEC, части 2 до 9).

Всички стъклени филтри се почистват редовно, така че да се избегнат нежелателни спадове в интензивността на лъчението. Филтрите се заменят, ако повече не може да се поддържа лъчение близко до естественото.

Относно подходящите оптични филтри, спазват се данните от производителя на изпитвателното оборудване. При доставката на изпитвателното оборудване производителят гарантира, че то отговаря на изискванията, изложени в параграф 6.4.

#### 6.5. Устройство за пръскане и овлажняване на въздуха

Образецът се мокри по такъв начин, че въздействието да бъде същото, както при естествени дъжд и роса. Устройството за пръскане се конструира така, че при пръскането да се намокрят всички външни повърхности на образците. То се управлява по такъв начин, че цикълът мокрене/сух период, предписан в параграф 6.10.3, да се спазва. Въздухът в изпитвателната камера се овлажнява, така че да се поддържа относителната влажност, предписана в параграф 6.10.3. водата, използвана за пръскане и овлажняване на въздуха е дестилирана или напълно обезсолена вода (с проводимост  $< 5 \mu\text{s/cm}$ ).

Резервоарите, тръбите и пръскачките за дестилирана или напълно обезсолена вода са от материали, устойчиви на корозия. Относителната влажност на въздуха в

изпитвателната камера се измерва с използване на влагомер, защитен от напръскване и пряко лъчение и се коригира с помощта на влагомера.

Когато в затворена верига се използва дестилирана или напълно обезсолена вода, съществува риск (както при изпитването на лака) да се образуват отлагания на повърхностите на образците или повърхностите да бъдат износени от вещества в разтвор.

#### *6.6. Вентилационно устройство*

В изпитвателната камера температурата на черното табло, предписано според параграф 6.10.2, се поддържа чрез движение на чист, филтриран, овлажнен и, при необходимост, с контролирана температура въздух, около образците. Потокът и скоростта на въздуха се избират по такъв начин, че да се осигури еднообразна топлинна обработка на всички външни повърхности на стативите на образците в системата.

#### *6.7. Образци на стойки*

Могат да се използват всякакви стойки от неръждаема стомана, позволяващи образците да бъдат монтирани, както е изложено в параграф 6.10.1.

#### *6.8. Термометър за черно табло*

За да бъде измерена температурата на черното табло по време на сухия период от цикъла се използва термометър за черно табло. Този термометър се състои от табло от неръждаема стомана, топлинно изолирано от стойките си, със същите размери, както и стойките на образеца, с дебелина  $0,9 \pm 0,1\text{mm}$ . Двете страни на таблото се покриват с лъскав черен лак, много устойчив на атмосферни влияния и с максимална отразяваща способност от 5% при дължини на вълната по-големи от 780 nm. Температурата на таблото се измерва с биметален термометър, сензорът на който се поставя в средата на таблото, с осигуряване на добър топлинен контакт.

Не се препоръчва термометърът да се оставя в апарата по време на изпитването, упоменато в параграф 6.10. За него е достатъчно да се поставя в изпитвателното оборудване на всеки 250 часа, за по около 30 минути и температурите на черното табло да се записват през сухите периоди.

#### *6.9. Апаратура за измерване на облъчването*

Облъчването (единица за измерване:  $\text{W}\cdot\text{sm}^{-2}$ ) е производението на интензивността на облъчване (единица:  $\text{W}\cdot\text{m}^{-2}$ ) и времетраенето на облъчване (единица: s) Облъчването на повърхностите на образеца в изпитвателната апаратура се измерва с подходящи апарати за измерване на облъчването, приспособени към облъчващата функция на системата, състояща се от източник на лъчение и филтъра. Апаратите за измерване на облъчването се градуират или калибрират по такъв начин, че инфра-червеното лъчение над 830 nm да не се взема под внимание.

Капацитетът на апаратурата за измерване на облъчването зависи най-вече от това дали нейните сензори са силно устойчиви на атмосферни влияния и остаряване и

дали са с достатъчна спектрална чувствителност по отношение на естественото лъчение.

Апаратите за измерване на облъчването могат да включват, например, следните части:

- а) Силициева фотоелектрична клетка като сензор за лъчение;
- б) Оптичен филтър, поставен пред фотоелектричната клетка; и
- в) Волтметър, който измерва произведението (единица:  $C = A \cdot s$ ) на интензивността на тока, генериран във фотоелектричната клетка, в съотношение с интензивността на лъчението (единица:  $A$ ) и продължителността на облъчването (единица:  $s$ ).

Скалите на апаратите за измерване на облъчването се калибрират. Калибрирането се проверява след използване в течение на една година и при необходимост се коригира.

Интензивността на облъчването на повърхностите на образците зависи от разстоянията до източника на лъчение. Поради това, доколкото е възможно, повърхностите на образците са на същото разстояние от източника на лъчение, както и сензорът на апарата за измерване на облъчването. В случай че това не е възможно, данните за облъчването на измервателния апарат се умножават с коригиращ коефициент.

### *6.10. Изпълнение*

6.10.1. Образците се поставят на стойки, така че на задните им повърхности да не може да се събира вода. Стойките на образците създават само минимално възможното механично натоварване. За да се осигури, че облъчването и мокренето са разпределени възможно най-равномерно, образците се завъртат по време на изпитването с темп от един до пет оборота в минута около системата източник-филтър и пръскачката. Като правило, една от страните на образеца е изложена на атмосферните условия. В зависимост от приложимите разпоредби на публикацията на ИЕС или ако бъде уговорено друго, могат да бъдат изложени и предната, и задната повърхност на един образец. В този случай, всяка от повърхностите се излага на едно и също лъчение и мокрене.

Излагането на предната и задната повърхност на един образец на едно и също лъчение и мокрене може да се постигне чрез периодично завъртане на образеца. Това може да става и автоматично с използване на завъртащи устройства, ако стойката е във формата на отворена рамка.

6.10.2. Температурата на черното табло в точката, където се поставят образците през сухите периоди, се задава и регламентира в съответствие с публикациите на ИЕС, приложими към въпросното оборудване. Освен ако не бъде договорено друго, средната температура на черното табло се поддържа на  $+ 45^{\circ}\text{C}$ . Средна температура на черното табло означава средноаритметичната стойност на температурата на

черното табло, получена в края на сухия период. През сухия период може да се допусне местно отклонение от  $\pm 5^{\circ}\text{C}$ , а при спорни случаи – от  $\pm 3^{\circ}\text{C}$ .

С цел поддържане на изискваната температура на черното табло и, когато е необходимо, осигуряване на лъчение с еднаква интензивност по предната и задната повърхност на образеца (виж параграф 6.10.1), образците могат да бъдат автоматично обръщани на  $180^{\circ}$  след всеки оборот. В този случай, термометърът на черното табло и апаратът за измерване на облъчването участват в движенията по обръщане.

6.10.3. Образците, монтирани на стойки и сензорите на апаратите за измерване на облъчването, упоменати в параграф 6.9, се излагат еднообразно на лъчението и се мокрят според цикъла, определен по-долу и който се повтаря последователно:

Пръскане: 3 минути

Сух период: 17 минути

Относителната влажност на въздуха е от 60 до 80% през сухия период.

#### *6.11. Времетраене и процедура на изпитването*

Изпитването следва процедура Б от публикация 68 на ИЕС, част 2-9. Времетраенето на изпитването е 720 часа, като цикълът на мокрене е определен в параграф 6.10.3.

Препоръчва се изпитването на устойчивост на атмосферни влияния да се провежда с един и същи образец (в случаите на безразрушително изпитване, когато се преценява промяната на свойствата, каквото например е изпитването на устойчивост на атмосферни влияния) при различни степени на облъчване, които се съгласуват. По този начин може да се определи промяната на свойствата на елемент от оборудването в течение на изпитването на устойчивост на атмосферни влияния.

#### *6.12. Оценка*

След като подлагането на атмосферни влияния приключи, образецът се държи поне 24 часа в тъмнина при температура на въздуха от  $+ 23^{\circ}\text{C}$ , точка на оросяване от  $+ 12^{\circ}\text{C}$ , относителна влажност на въздуха от 50% и скорост на движение на въздуха от 1 m/s. и атмосферно налягане от 860 до 1060 hPa. (Допустимото отклонение може да бъде от  $\pm 2^{\circ}\text{C}$  за температурата на въздуха и  $\pm 6\%$  за относителната влажност).

Тези образци и използваните за сравнението, упоменати в параграфи 6.2. и 6.3. се проверяват за определяне на свойствата им в съответствие с изискванията, посочени в член 2.01, параграфи 1 и 2 и в член 3.01, параграф 12.

## **7. Изпитване със солена вода и за устойчивост на атмосферни влияния (изпитване със солена мъгла)**

### *7.1. Цел и осъществяване*



Това изпитване установява въздействието на солената вода и солената атмосфера при експлоатация, транспорт и съхранение съгласно член 3.01.

То може да бъде ограничено до образец или образци от използваните материали.

Спецификациите по-долу се основават на публикация 68 на ИЕС, част 2 – 52. в тази публикация се съдържа и допълнителна информация.

## 7.2. Изпълнение

### 1. Изпитвателна апаратура

Изпитването се провежда в изпитвателна камера с използване на пулверизатор и солен разтвор, отговарящ на следните условия:

- материалите на изпитвателната камера и пулверизаторът не трябва да влияят на корозиращото въздействие на солената мъгла,
- във вътрешността на изпитвателната камера се разпространява фина, хомогенна, мокра и гъста мъгла; разпространението не трябва да се влияе от завихрянния от присъствието на образца. Струята не трябва да попада пряко върху образца. Капките, които се образуват във вътрешността на изпитвателната камера, не трябва да имат възможност да паднат върху образца;
- изпитвателната камера трябва да бъде адекватно вентилирана, а вентилационният отвор – предпазен от внезапни промени в движението на въздуха, така че да не се допуска образуване на силно въздушно течение в камерата;
- соленият разтвор трябва да се състои, в тегловно отношение, от  $5 \pm 1$  части чист натриев хлорид, с не повече от 0,1% натриев йодид и 0,3% примеси, в сухо състояние, до  $95 \pm 1$  части дестилирана или напълно обезсолена вода. Неговият рН трябва да бъде между 6,5 и 7,2 при температура от  $+ 20 \pm 2^\circ \text{C}$  и да се поддържа в тези граници по време на работа. Веднъж разпръснат разтвор не трябва да се използва повторно;
- сгъстеният въздух, използван за разпръскването, не трябва да съдържа примеси, като масло или прах и следва да бъде с равнище на влажност не по-малко от 85%, за да не се допусне запушване на дюзата,
- мъглата, разпръсквана в камерата, трябва да е с такава плътност, че средната кондензация за цялото време в съд с хоризонтална площ от  $80 \text{ cm}^2$ , независимо къде бъде поставен в камерата, да бъде между и 1ml и 2 ml на час. За да се наблюдава плътността на мъглата, най-малко два съда се поставят в камерата по такъв начин, че да не бъдат покривани от образца и да не приемат капещи кондензати. За да се калибрира количеството на разпръсквания разтвор, времетраенето на разпръскването е не по-малко от осем часа, периодът на влажност между фазите на разпръскване се провежда в климатизирана камера, в която въздухът да може да се поддържа при температура от  $+40 \pm 2^\circ \text{C}$  и относителна влажност от  $93 \pm 3\%$ .

### 2. Предварителна проверка

На образеца се прави визуален оглед с цел да се удостовери, че е в безупречно състояние и в частност, че е правилно сглобен и всички отвори се затварят правилно. Външните повърхности, замърсени с грес, масло или кал, се почистват. Всички контролни приспособления и движещи се части се задвижват и проверяват дали работят добре. Подвижността на всички пробки, капаци и движещи се части, които са предвидени да се свалят или движат по време на експлоатация или поддръжка, трябва да се проверят по отношение на подвижността им и да бъдат върнати на място правилно.

Образецът се пуска в работа в съответствие с указанията на производителя при номиналното напрежение на бордовата мрежа при толеранс от  $\pm 3\%$ .

След като изтече времето, необходимо за влизане в нормална експлоатация, функциите се проверяват, а работните данни, които са съществени за използването му на борда и за оценка на въздействието на солената мъгла, се записват и отбелязват. След това образецът се изключва, за да бъде подложен на мокрене.

### 3. Етап на мокрене

Образецът се поставя за два часа в камерата със солена мъгла при температура от  $+15^{\circ}\text{C}$  до  $+35^{\circ}\text{C}$ .

### 4. Етап на влажност

Образецът се поставя в климатизираната камера, така че от него да капе най-малкото възможно количество солен разтвор. Той се държи в климатизираната камера в течение на седем дни, при температура от  $+40 \pm 2^{\circ}\text{C}$  и относителна влажност от  $93 \pm 3\%$ . Той не трябва да влиза в контакт с друг образец или метален предмет. Няколко мостри могат да бъдат подредени по такъв начин, че да не си влияят взаимно.

### 5. Повторение на цикъла на изпитване

Цикълът на изпитване, съставен от етапи 3 и 4, се повтаря три пъти.

### 6. Последващо третиране

След четвъртия цикъл на изпитване, образецът се изважда от климатизираната камера и незабавно се мие пет минути в течаща вода от крана, а след това се изплаква с дестилирана или обезсолена вода. Капките, полепнали по образеца, се сваля с въздушна струя или отръскват.

Образецът се излага на нормалната температура на средата за не по-малко от три часа и във всеки случай достатъчно дълго, за да може всяка видима влага да се изпари, преди да бъде подложен на последен оглед. След изплакването, образецът се суши в течение на един час при  $+55 \pm 2^{\circ}\text{C}$ .

### 7. Заключение от огледа

Прави се оглед на външния вид на образеца. Естеството и размера на уврежданията по сравнение с първоначалното състояние се записват в доклада за изпитванията, при необходимост със снимки за доказателство.

Образецът се пуска в работа съгласно указанията на производителя при номинално напрежение на бордовата мрежа при толеранс от  $\pm 3\%$ .

След като изтече времето, необходимо за влизане в нормална експлоатация, функциите се проверяват, а работните данни, които са съществени за използването му на борда и за оценка на въздействието на солената мъгла, се записват и отбелязват.

Всички контролни приспособления и движещи се части се задвижват и проверяват дали работят добре. Проверява се подвижността на всички пробки, капаци и движещи се части, които са предвидени да се свалят или движат по време на експлоатация или поддръжка.

### *7.3. Резултати, които трябва да бъдат получени*

При образеца не трябва да се стигне до промяна, която може:

- да затрудни ползването и експлоатацията му,
- да попречи в що-годе значителна степен на отделянето на пробки и капаци или движението на подвижните части, доколкото това е необходимо за експлоатацията или поддръжката,
- да увреди водонепроницаемостта на кожуха,
- да е вероятно да доведе до откази в бъдеще.

Работните данни, записани в етапи 3 и 7, трябва да останат в рамките на толерансите, определени в настоящите условия за изпитване и одобряване.

**ЧАСТ III**  
**МИНИМАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ И УСЛОВИЯ ЗА ИЗПИТВАНЕ НА**  
**РАДАРНОТО ОБОРУДВАНЕ, ИЗПОЛЗВАНО ЗА НАВИГАЦИЯ НА**  
**ПЛАВАТЕЛНИТЕ СЪДОВЕ ПО ВЪТРЕШНИ ВОДНИ ПЪТИЩА**

**СЪДЪРЖАНИЕ**

<i>ГЛАВА 1 - ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ</i> .....	334
Член 1.01 – Обхват.....	334
Член 1.02 – Предназначение на радарното оборудване .....	334
Член 1.03 – Изпитване за одобряване .....	334
Член 1.04 – Заявление за изпитване за одобряване .....	334
Член 1.05 – Одобряване на типа.....	335
Член 1.06 – Маркиране на оборудването и номер на одобрението .....	335
Член 1.07 – Декларация от производителя.....	336
Член 1.08 – Промени в одобреното оборудване .....	336
<i>ГЛАВА 2 – ОБЩИ МИНИМАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ КЪМ РАДАРНОТО</i> <i>ОБОРУДВАНЕ</i> .....	337
Член 2.01 – Конструкция, проектиране .....	337
Член 2.02 – Паразитни лъчения и електромагнитна съвместимост.....	337
Член 2.03 – Експлоатация .....	338
Член 2.04 – Инструкции за експлоатация.....	338
Член 2.05 – Монтаж и експлоатационни изпитвания.....	339
<i>ГЛАВА 3 – МИНИМАЛНИ ЕКСПЛОАТАЦИОННИ ИЗИСКВАНИЯ КЪМ</i> <i>РАДАРНОТО ОБОРУДВАНЕ</i> .....	339
Член 3.01 – Експлоатационна готовност на радарното оборудване .....	339
Член 3.02 – Разделителна способност.....	339
Член 3.03 – Скали на разстоянията .....	340
Член 3.04 - Подвижен индикатор на далечината .....	340
Член 3.05 – Курсова черта.....	340
Член 3.06 – Изместване от центъра на развъртане .....	341
Член 3.07 - Скала на пеленгите.....	341
Член 3.08 – Уреди за пеленговане.....	342
Член 3.09 – Уреди за намаляване отраженията от морската повърхност и дъжда .....	342
Член 3.10—Намаляване интерференциите от друго радарно оборудване .....	342
Член 3.11 – Съвместимост с радиомаяци .....	343
Член 3.12 – Управление на коефициента на усилване .....	343
Член 3.13 – Настройване на честотата .....	343
Член 3.14 – Навигационни линии за ориентация и информация на екрана.....	343
Член 3.15 – Чувствителност на системата.....	344
Член 3.16 – Следа на целта .....	344
Член 3.17 – Съпътстващи индикатори.....	344
<i>ГЛАВА 4 - МИНИМАЛНИ ТЕХНИЧЕСКИ ИЗИСКВАНИЯ КЪМ РАДАРНОТО</i> <i>ОБОРУДВАНЕ</i> .....	345

Член 4.01 – Експлоатация .....	345
Член 4.-02 – Дисплеи .....	346
Член 4.03 – Характеристики на радарното изображение.....	346
Член 4.04 – Цвят на дисплея .....	347
Член 4.05 – Честота на опресняване на изображението и времетраене .....	347
Член 4.06 – Линейност на дисплея.....	347
Член 4.07 – Точност на обхвата и азимутни изисквания .....	347
Член 4.08 – Характеристики на антената и спектър на емисиите .....	348
<i>ГЛАВА 5 - УСЛОВИЯ И МЕТОДИ ЗА ИЗПИТВАНЕ НА РАДАРНОТО</i>	
<i>ОБОРУДВАНЕ</i> .....	348
Член 5.01 - Безопасност, капацитет на натоварване и разпръскване на интерференциите.....	348
Член 5.02 - Паразитни лъчения и електромагнитна съвместимост.....	349
Член 5.03 – Процедури на изпитване.....	349
Член 5.04 – Измервания на антените .....	350
Допълнение1 - Ъглова разделителна способност в обсег до 1 200 m включително .....	350
Допълнение 2 – Изпитвателен полигон за определяне разделителната способност на радарното оборудване.....	351

## ГЛАВА 1

### ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

#### *Член 1.01*

##### **Обхват**

Настоящите разпоредби излагат минималните технически и експлоатационни изисквания по отношение радарните инсталации, използвани за навигация на плавателните съдове по вътрешни водни пътища, както и разпоредбите за изпробване съответствието с тези минимални изисквания. Инсталациите за ECDIS за вътрешността, които могат да се използват в навигационен режим се третира като за радарно навигационно оборудване по смисъла на настоящите разпоредби.

#### *Член 1.02*

##### **Предназначение на радарното оборудване**

Радарното оборудване улеснява навигацията на плавателния съд чрез подаване на разбираемо радарно изображение за положението си по отношение на шамандури, брегови линии и навигационни съоръжения, както и като позволява надеждно и своевременно разпознаване на другите плавателни съдове и препятствията, подаващи се над повърхността на водата.

#### *Член 1.03*

##### **Изпитване за одобряване**

Радарно оборудване не се монтира на борда на плавателните съдове, докато не се установи чрез изпитване на типа, че това оборудване отговаря на минималните изисквания, определени в настоящите разпоредби.

#### *Член 1.04*

##### **Заявление за изпитване за одобряване**

1. Заявленията за изпитване на типа на радарното оборудване се подават до компетентен изпитващ орган в някоя от държавите-членки. Комитетът се уведомява за компетентните изпитващи органи.
2. Всяко заявление се придружава от следните документи:
  - а) Подробно техническо описание в два екземпляра;

- б) Два пълни комплекта документи за монтаж и обслужване;
  - в) Подробен наръчник за експлоатация в два екземпляра; и
  - г) Съкратен наръчник за експлоатация в два екземпляра.
3. Чрез изпитвания, заявителят доказва или дава възможност да се докаже, че радарното оборудване отговаря на минималните изисквания на тези разпоредби. Резултатите от изпитванията и докладите от измерванията по хоризонталната и вертикална радиационна диаграма на антената се прилагат към заявлението. Тези документи и информацията, получена при изпитванията, се съхраняват от компетентния изпитващ орган.
4. За целите на изпитването за одобряване, “заявител” означава юридическо или физическо лице, под чието име, търговска марка или друга форма на идентификация се произвежда или продава оборудването, представено за изпитване.

#### *Член 1.05*

### **Одобряване на типа**

1. Ако оборудването премине изпитването на типа, компетентният изпитващ орган издава свидетелство за съответствие.  
Ако оборудването не отговори на минималните изисквания, заявителят писмено се уведомява за причините за отказ на одобрение.

Одобрението се издава от компетентния орган.

Компетентният орган уведомява Комитета за одобреното от него оборудване.

2. Всеки изпитващ орган има право във всеки момент да избере оборудване от производствена серия за проверка.  
Ако при проверката се установят дефекти в оборудването, одобрението на типа може да бъде анулирано.  
Одобрението на типа се анулира от органа, който го е издал.
3. Одобрението на типа е валидно 10 години и може да бъде подновено при поискване.

#### *Член 1.06*

### **Маркиране на оборудването и номер на одобрението**

1. Всеки компонент на оборудването се маркира неизличително с името на производителя, търговското описание на оборудването, типа оборудване и серийния номер.
2. Номерът на одобрението, определен от компетентния орган, се поставя по траен начин върху дисплея по такъв начин, че да остава ясно видим след като оборудването бъде монтирано.

Състав на номера на одобрението:

e-NN-NNN

(e = Европейски съюз

NN = код на одобряващата държава, където

1 = Германия	18 = Дания
2 = Франция	20 = Полша
3 = Италия	21 = Португалия
4 = Нидерландия	23 = Гърция
5 = Швеция	24 = Ирландия
6 = Белгия	26 = Словения
7 = Унгария	27 = Словакия
8 = Чешка република	29 = Естония
9 = Испания	32 = Латвия
11 = Обединено кралство	36 = Литва
12 = Австрия	49 = Кипър
13 = Люксембург	50 = Малта
17 = Финландия	

NNN = трицифрен номер, който се определя от компетентния орган).

3. Номерът на одобрението се използва само заедно със съответното одобрение. Задължение на заявителя е да представя и полага номера на одобрението.
4. Компетентният орган незабавно уведомява Комитета за определения номер на одобрението.

#### *Член 1.07*

### **Декларация от производителя**

Всяка единица оборудване се придружава от декларация на производителя в смисъл, че отговаря на приетите минимални изисквания и че е идентична във всяко отношение с оборудването, представено за изпитване.

#### *Член 1.08*

### **Промени в одобреното оборудване**

1. Всякакви промени, внасяни в оборудване, което е вече одобрено, водят до отнемане одобрението на вида. Когато се планират промени, данните за тях се представят в писмена форма на компетентния изпитващ орган.



2. Компетентният изпитващ орган взема решение дали одобрението остава валидно или дали се налага нова проверка или изпитване на типа.  
В случай че се даде ново одобрение, се издава и нов номер на одобрението.

## ГЛАВА 2

### ОБЩИ МИНИМАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ КЪМ РАДАРНОТО ОБОРУДВАНЕ

#### Член 2.01

##### Конструкция, проектиране

1. Радарното оборудване е годно за експлоатация на борда на плавателните съдове по вътрешни водни пътища.
2. Конструкцията и проектите на оборудването са в съответствие с най-новите постижения в областта, както от механична, така и от електротехническа гледна точка.
3. При отсъствие на конкретни разпоредби в приложение II към настоящата директива или в настоящите разпоредби, по отношение на захранването с енергия, безопасността, взаимната интерференция на бордовото оборудване, безопасната дистанция на компаса, устойчивостта на климатични въздействия, механичната здравина, отражението върху околната среда, излъчването на шум и маркировките на оборудването, се прилагат изискванията и изпитвателните методи на публикация 945 на ИЕС “Общи изисквания към морското навигационно оборудване”.

Освен това, действат и разпоредбите на Радио регламентите на ИТУ. Оборудването съответства на всички изисквания на тези разпоредби по отношение на радарните дисплеи при температури от 0 до 40°C.

#### Член 2.02

##### Паразитни лъчения и електромагнитна съвместимост

1. В честотния обхват от 30 до 2 000 MHz напрегнатостта на полето на паразитните лъчения не превишава 500  $\mu\text{V/m}$ .  
В честотните обхвати от 156 до 165 MHz, 450 до 470 MHz и 1,53 до 1,544 MHz, напрегнатостта на полето не превишава 15  $\mu\text{V/m}$ . Тези напрегнатости на полето са валидни за разстояние на изпитване от 3 m от оборудването, което се изпитва.
2. Оборудването съответства на минималните изисквания за напрегнатост на електромагнитното поле от не повече от 15 V/m в непосредствена близост до изпитваното оборудване в честотния обхват от 30 до 2 000 MHz.

### *Член 2.03*

#### **Експлоатация**

1. Оборудването няма повече приспособления за управление, отколкото са необходими за правилната му експлоатация.

Проектът, маркировката и боравенето с приспособления за управление са такива, че да позволяват тяхното просто, недвусмислено и бързо използване. Подредбата им е такава, че доколкото е възможно да предотвратява грешките при работа.

Приспособленията, които не са необходими за нормална работа, не са леснодостъпни.

2. Всички приспособления за управление са оборудвани със символи и/или маркировки на английски език. Символите съответстват на Препоръка на ИМО № А.278 (VIII) “Символи за управление на морско навигационно радарно оборудване” или изискванията, съдържащи се в публикация № 417 на ИЕС; всички цифри и букви са с височина не по-малко от 4 mm.

Ако може да бъде доказано, че поради технически причини цифри и букви са с височина не по-малко от 4 mm не са възможни и ако за експлоатацията могат да бъдат приети цифри и букви са с височина по-малка от 4 mm, допуска се намаляване до 3mm.

3. Оборудването се проектира по такъв начин, че грешките при работа да не могат да доведат до негов отказ.

4. Всякакви функции над и свръх минималните изисквания, каквито са съоръженията за свързване с друго оборудване, се подсигурият по такъв начин, че оборудването да отговаря на минималните изисквания при всякакви условия.

### *Член 2.04*

#### **Инструкции за експлоатация**

1. За всеки агрегат се предоставя подробна инструкция за експлоатация. Тя се предлага на нидерландски, английски, френски и немски език и съдържа минимум следната информация:

а) Задействане и експлоатация;

б) Поддържане и обслужване;

в) Общи указания за безопасността (рискове за здравето, като влияние върху сърдечни стимулатори от електромагнитни лъчения);

г) Указания за правилен технически монтаж.

2. Съкратени инструкции за експлоатация в трайна форма се предлагат с всеки агрегат.

Те се предлагат на нидерландски, английски, френски и немски език.

## *Член 2.05*

### **Монтаж и експлоатационни изпитвания**

Монтажът, замяната и експлоатационните изпитвания се провеждат съгласно изискванията на част V.

## ГЛАВА 3

### **МИНИМАЛНИ ЕКСПЛОАТАЦИОННИ ИЗИСКВАНИЯ КЪМ РАДАРНОТО ОБОРУДВАНЕ**

#### *Член 3.01*

##### **Експлоатационна готовност на радарното оборудване**

1. При задействане от студено състояние, радарното оборудване е в пълна работна готовност в рамките на четири минути. След този срок, има възможност предаването да бъде прекъсвано и включвано веднага.
2. Има възможност един човек да борави с радарното оборудване и да наблюдава дисплея едновременно.

Ако контролното табло е отделен блок, на него има всички приспособления, използвани пряко за навигация с радар.

Безжични уреди за дистанционно управление не се допускат.

3. Възможно е дисплеят да се разчита и при силна околна осветеност. При необходимост, има съответни приспособления за наблюдение, които да могат за да се поставят и снемат просто и лесно.

Приспособленията за наблюдение могат да се използват и от хора с очила.

#### *Член 3.02*

##### **Разделителна способност**

1. Ъглова разделителна способност

Ъгловата разделителна способност е свързана със скалата за разстояние и дистанцията. Изискваната минимална разделителна способност за по кратки разстояния до 1,200 m включително, е показана в допълнение 1.

Минималната разделителна способност се разбира като минимална дистанция по азимут между два стандартни отражателя (виж член 5.03, параграф 2), при която те се изобразяват ясно разделени на радарната картина.

2. Минимален обхват и разделителна способност в обхвата

При всички дистанции от 15 и 1,200 m в скалите за разстояние до 1,200 m включително, стандартни отражатели, намиращи се на 15 m един от друг в един и същи пеленг, се изобразяват ясно разделени на радарната картина.

3. Функции, които могат да доведат до влошаване на разделителната способност, не могат да се включват при скали на разстояния до 2,000 m.

### Член 3.03

#### Скали на разстоянията

1. Радарното оборудване се предоставя със следните последователно включвани скали на разстоянията и кръговете:

Скала на разстояние 1	500 m – един кръг на всеки 100 m
Скала на разстояние 2	800 m – един кръг на всеки 200 m
Скала на разстояние 3	1,200 m – един кръг на всеки 200 m
Скала на разстояние 4	1,600 m – един кръг на всеки 400 m
Скала на разстояние 5	2,000 m – един кръг на всеки 400 m

2. Допускат се допълнителни последователно включващи се скали на разстоянията.
3. Избраната скала на разстоянията дистанцията между кръговете на обхвата и дистанцията на подвижния индикатор на далечината се изписват в метри или в километри.
4. Ширината на кръговете на обхвата и подвижния индикатор на далечината, при нормална яркост, не превишават 2mm.
5. Не се допуска изобразяване на подсектори и увеличения.

### Член 3.04

#### Подвижен индикатор на далечината

1. Радарното оборудване следва да има подвижен индикатор на далечината.
2. Възможно е в рамките на осем секунди индикаторът на мащаба на далечината да бъде настроен за всякакви разстояния.
3. Разстоянието, за което се настройва подвижния индикатор на далечината не се променя дори и след превключване на други скали на разстояния.
4. Скалата се изписва като три- или четирицифрен номер.  
Точността при обхвати от до 2,000 m е в рамките на 10 m. Радиусът на индикатора на далечината съответства на цифровото изображение.

### Член 3.05

#### Курсова черта

1. От мястото на радарния дисплей, което отговаря на положението на антената, до края на екрана преминава курсова черта.
2. Ширината на курсовата черта в края на екрана не следва да превишава  $0,5^\circ$ .
3. Радарният апарат следва да има коригиращо устройство за отчитане на евентуални азимутни ъглови грешки при монтажа на антената.
4. След колекция на ъгловата грешка и задействане на радарния апарат, отклонението на курсовата черта от линията на наклона не следва да превишава  $0,5^\circ$ .

### *Член 3.06*

#### **Изместване от центъра на развъртане**

1. За да се постигне изглед, разширен напред, при всички скали на разстояния , определени в член 3.03, параграф 1, следва да има възможност за изместване от центъра на развъртане на радарното изображение.

Изместването от центъра на развъртане води изключително до разширяване на полезрението в посока напред и следва да се коригира между не по-малко от  $0,25$  до най-много  $0,33$  от действителния диаметър на екрана.

2. В скалата с изглед, разширен напред, кръговете на скалата се разширяват и подвижният индикатор на далечината следва да може да се коригира и разчита до максимума на изобразявания обхват.
3. Допуска се фиксирано изместване от центъра на развъртане на изобразявания съгласно параграф 1 обхват, при условието че за централната част на изображението, действителният диаметър да не бъде по-малък от този, определен в член 4.03, параграф 1 и че скалата на пеленгатора да е проектирана така, че да може да се определя пеленг в съответствие с член 3.08.
4. В този случай, способността за изместване от центъра на развъртане, описана в параграф 1, няма да се изисква.

### *Член 3.07*

#### **Скала на пеленгите**

1. В края на екрана радарното оборудване има скала на пеленгите.
2. Скалата на пеленгите се разделя на не по-малко от 72 части, всяка съставляваща 5 градуса. Чертите от скалата, представляващи 10 градуса, трябва да бъдат видимо по-дълги от тези, които представляват 5 градуса.

Отметката "000" на скалата на пеленгите се поставя в средата на горния край на екрана.

3. Скалата на пеленгите се маркира с трицифрени числа от 000 до 360 градуса по посока на часовниковата стрелка. Номерацията се прави с арабски цифри на всеки 10 или всеки 30 градуса.

Стойността 000 може да бъде заменена с ясно видима стрелка

### *Член 3.08*

#### **Уреди за пеленговане**

1. Допускат се съоръжения за пеленговане на цели.
2. Ако такива съоръжения бъдат осигурени, те следва да могат да засичат всяка цел в рамките на около пет секунди, с максимално отклонение от  $\pm 1$  градус.
3. Когато се използва електронна линия на простиране, тя следва:
  - а) Да бъде ясно различима от курсовата черта;
  - б) Да се изобразява почти постоянно;
  - в) Да може свободно да се завърта на 360 градуса наляво и надясно;
  - г) Да бъде широка най-много 0,5 градуса в края на екрана;
  - д) Да се простира от началото си до скалата на разстояние;
  - е) И да изписва три- или четирицифрени десетични показатели за градусите.
4. Когато се използва механична линия на простиране, тя следва:
  - а) Да може свободно да се завърта на 360 градуса наляво и надясно;
  - б) Да се простира от отбелязаното си начало до скалата на разстояние;
  - в) Да няма допълнителни маркировки и
  - г) Да е проектирана така, че показателите на отразените сигнали да се замъгляват ненужно.

### *Член 3.09*

#### **Уреди за намаляване отраженията от морската повърхност и дъжда**

1. Радарното оборудване следва да има уреди за намаляване отраженията от морската повърхност и дъжда
2. Устройството против отраженията от морската повърхност (управление на времето на чувствителност – УВЧ), при максималната си настройка, следва да бъде ефикасно до дистанция от около 1,200 m
3. Радарното оборудване не следва да бъде съоръжено с автоматични уреди за намаляване отраженията от морската повърхност и дъжда.

### *Член 3.10*

#### **Намаляване интерференциите от друго радарно оборудване**

1. В наличност е включващо се приспособление за намаляване интерференциите, причинявани от друго радарно оборудване.
2. Работата на това приспособление не пречи на изобразяването на полезните цели.

### *Член 3.11*

#### **Съвместимост с радиомаяци**

Сигналите от радиомаяците в съответствие с резолюция на ИМО А.423(XI) се изписва ясно, като уредът за намаляване отраженията от дъжда (константа на малката инерционност - КМИ) е изключен.

### *Член 3.12*

#### **Управление на коефициента на усилване**

Обхватът на управление на коефициента на усилване е такъв, че при минимална настройка на уреда за намаляване отраженията от морската повърхност, движението на повърхността на водата да се вижда ясно и мощните радарни отражения с площ на отражението еквивалентна на 10 000 m<sup>2</sup>, да могат да бъдат елиминирани на всяка дистанция.

### *Член 3.13*

#### **Настройване на честотата**

Дисплеят е оборудван с индикатор за настройка. Скалата за настройка е с дължина от поне 30 mm. Индикаторът работи във всички обхвати, дори и без радарни отражения. Индикаторът работи еднакво добре и при включване на управлението на коефициента на усилване или потискане на ехото от непосредствена близост.

Има ръчно управление за корекция на настройката.

### *Член 3.14*

#### **Навигационни линии за ориентация и информация на екрана**

1. Върху екрана на радара могат да се налагат една върху друга само курсовата черта, пеленгаторната линия или кръговете на обхвата.
2. Освен радарното изображение и в допълнение към информацията за експлоатация на радарното оборудване, може да се изписва само навигационна информация от вида на описаната по-долу:
  - а) Скорост на смяна на курса;
  - б) Скорост на плавателния съд;
  - в) Положение на руля;
  - г) Дълбочина на водата;
  - д) Курс по компаса.

3. Цялата информация на екрана освен радарното изображение се показва квази-статично, а темпът на опресняването ѝ съответства на експлоатационните изисквания.
4. Изискванията по отношение на дисплеите и точността на навигационната информация са същите, както и приложимите към основното оборудване.

#### *Член 3.15*

### **Чувствителност на системата**

Чувствителността на системата е такава, че стандартен отражател на разстояние от 1,200 m да се появява ясно на радарния екран, при всеки оборот на антената. Когато се отнася за отражател от 1m<sup>2</sup> на същото разстояние, коефициентът на броя обороти на антената с радарно ехо през определен период и общият брой обороти на антената в този същия период, на база 100 оборота (темп на радарните белези), не е по-нисък от 0,8.

#### *Член 3.16*

### **Следа на целта**

Предходните положения на целта се показват посредством следа.

Представянето на следата на целта е квазипостоянно и яркостта ѝ да бъде по-малка от тази на целта; следата на целта и радарното изображение са в един и същи цвят. Времетраенето на следата се нагажда към експлоатационните изисквания, но не трае повече от 2 оборота на антената.

Следата на целта не уврежда радарното изображение.

#### *Член 3.17*

### **Съпътстващи индикатори**

Съпътстващите индикатори следва да отговарят на всички изисквания, приложими към навигационното радарно оборудване.



## ГЛАВА 4

### МИНИМАЛНИ ТЕХНИЧЕСКИ ИЗИСКВАНИЯ КЪМ РАДАРНОТО ОБОРУДВАНЕ

#### Член 4.01

#### Експлоатация

1. Всички средства за управление са разположени така, че при използването им никоя информация да не остава извън ползрението и радарното насочване да не бъде затруднявано.
2. Средствата за управление, които могат да се използват за изключване на оборудването или, ако бъдат включени, могат да доведат до повреда, трябва да бъдат обезопасени против случайно задействане.
3. Всички средства за управление и индикатори са оборудвани с незаслепяващ източник на осветление, подходящ предвид околната осветеност и пригоден за намаляване до нула посредством независимо средство за управление.
4. Следните функции трябва да имат собствени средства за управление с пряк достъп:
  - а) Готовност/включено;
  - б) Обхват;
  - в) Настройка;
  - г) Коефициент на усилване;
  - д) Отражения от морската вода (УВЧ);
  - е) Отражения от дъжд (КМИ);
  - ж) Подвижен индикатор на далечината (ПИД);
  - з) Курсор на електронната пеленгаторна линия (ЕПЛ);
  - и) Потискане маркера за посоката на кораба (ПМПК);Ако горните линии се управляват с въртящи се ключове, те не са подредени концентрично един над друг.
5. Като минимум ключовете за управление на коефициента на усилване; отраженията от морската повърхност и отраженията от дъжда трябва да могат да се коригират със завъртане, чиито ефект да е пропорционален на ъгъла му.
6. Настройката на ключовете за управление е такава, че движението надясно или нагоре да има положителен ефект върху променливата, а движенията наляво и надолу – да имат отрицателен ефект.
7. Ако се използват бутони, възможно е те да се намират и задействат чрез допир. Също така, те имат ясно различимо освобождаване на контакта.
8. Трябва да има възможност да се коригира яркостта на следните променливи поотделно от нула до степента, изискваща се за експлоатационни цели;
  - а) Радарно изображение;
  - б) Фиксираните кръгове на обхвата;
  - в) Променливите кръгове на обхвата;
  - г) Скалата на пеленгите;
  - д) Навигационната информация, упомената в член 3.14, параграф 2.

9. При условие разликата в яркостта на някои от изписаните стойности да е незначителна, а фиксирания кръг на обхвата, променливия кръг на обхвата и пеленгаторната линия могат да бъдат изключвани независимо един от друг, допуска се да има четири регулатора на яркостта, по един за всяка от следните групи стойности:
- а) Радарно изображение и курсова черта;
  - б) Фиксираните кръгове на обхвата;
  - в) Променливите кръгове на обхвата;
  - г) Пеленгаторната линия, скалата на пеленгите и навигационната информация, упомената в член 3.14, параграф 2.
10. Яркостта на курсовата черта може да се коригира, но не и да се намали до нула.
11. За да се изключи курсовата черта, има регулатор с автоматично нулиране.
12. Започвайки от нула, уредите против отражение се управляват без степени.

#### *Член 4.-02*

#### **Дисплеи**

1. “Радарно изображение” означава представянето в мащаб на радарните отражения на околните обекти и движението им по отношение на плавателния съд върху екрана на устройството на дисплея от един оборот на антената към друг, като линията на кила на плавателния съд и курсовата черта съвпадат във всеки един момент.
2. “Устройство на дисплея” означава тази част от устройството, в която се съдържа екранът.
3. “Екран” означава слабо отразяващата част от устройството на дисплея, върху която се показват или само радарното изображение, или радарното изображение заедно с допълнителна навигационна информация.
4. “Действителен диаметър на радарното изображение” означава диаметъра на най-голямото изцяло кръгло радарно изображение от пълен оборот на антената, във формата на телевизионно изображение.
5. “Растерно представяне” означава квази-статичното представяне на радарното изображение от един пълен оборот на антената, под формата на телевизионна картина.

#### *Член 4.03*

#### **Характеристики на радарното изображение**

1. Действителният диаметър на радарното изображение е не по-малък от 270 mm.
2. Диаметърът на кръга на външния обхват в скалите на разстоянията, упоменати в член 3.03, е не по-малък от 90% от действителния диаметър на радарното изображение.
3. За всички скали на разстоянията, положението на антената се вижда в радарното изображение.

#### *Член 4.04*

### **Цвят на дисплея**

Цветът на дисплея се избира на база физиологически фактори. Ако на екрана могат да се възпроизвеждат различни цветове, действителното радарно изображение е едноцветно. Възпроизвеждането на различни цветове не води до смесване на цветовете, чрез налагане един върху друг или върху която и да е част на екрана.

#### *Член 4.05*

### **Честота на опресняване на изображението и времетраене**

1. Радарното изображение, показвано от дисплея, се заменя с актуално радарно изображение на 2,5 секунди.
2. Всяко ехо на екрана трае поне за времето на един оборот на антената, но не по-дълго от два оборота на антената.  
Времетраенето на радарното изображение може да се постига по два начина: или чрез постоянно показване, или чрез периодично опресняване на изображението. Това периодично опресняване на изображението се осъществява при не по-малко от 50 Hz.
3. Разликите в яркостта между изписването на ехо и неговото остатъчно светене в рамките на един оборот на антената са възможно най-малки.

#### *Член 4.06*

### **Линейност на дисплея**

1. Отклонението при линейността на радарното изображение не превишава 5%.
2. Във всички обхвати до 2,000 m се показва фиксирана права брегова линия на разстояние 30 m от радарната антена, като права непрекъснатата отразена структура без забележими изкривявания.

#### *Член 4.07*

### **Точност на обхвата и азимутни изисквания**

1. Определяне на дистанцията до дадена цел посредством фиксирани или променливи кръгове на обхвата следва да бъде с точност до  $\pm 10\text{m}$  или  $\pm 1,5\%$ , което се окаже по-голямо.
2. Ъгловата стойност на пеленга на даден обект не следва да се отклонява с повече от 1 градус от реалната стойност.

#### Член 4.08

### Характеристики на антената и спектър на емисиите

1. Системата за задвижване на антената е такава, че да позволява правилна експлоатация при вятър със скорост до 100 km/h;
2. Системата за задвижване на антената има предпазен прекъсвач, чрез които предавката и задвижването на ротора да могат да бъдат изключени.
3. Хоризонталната диаграма на излъчване на антената, измерена в една посока, съответства на следните изисквания:
  - а) – 3 dB, ширина на основния лист: не повече от 1,2 градуса;
  - б) – 20 dB, ширина на основния лист: не повече от 3,0 градуса;
  - в) затихване при страничния лист в рамките на  $\pm 10$  градуса около основния лист: не по-малко от 25 dB;
  - г) затихване при страничния лист извън  $\pm 10$  градуса около основния лист: не по-малко от 32 dB.
4. Вертикалната диаграма на излъчване на антената, измерена в една посока, съответства на следните изисквания:
  - а) - 3 dB, ширина на основния лист: не повече от 30 градуса;
  - б) максимумът на основния лист е в хоризонталната ос;
  - в) затихване при страничния лист: не по-малко от 25 dB.
5. Излъчваната високочестотна енергия е хоризонтално поляризирана.
6. Експлоатационната честота на оборудването е в обхват над 9 GHz, който е определен съгласно актуалните Радио регламенти на ИТУ, за навигационно радарно оборудване.
7. Честотния обхват на високочестотна енергия, излъчвана от антената, съответства на Радио регламентите на ИТУ.

## ГЛАВА 5

### УСЛОВИЯ И МЕТОДИ ЗА ИЗПИТВАНЕ НА РАДАРНОТО ОБОРУДВАНЕ

#### Член 5.01

### Безопасност, капацитет на натоварване и разпръскване на интерференциите

Електрозахранването, безопасността, взаимната интерференция на бордовото оборудване, безопасната дистанция на компаса, устойчивостта на климатични въздействия, механичната здравина, отражението върху околната среда, излъчването на шум и маркировките на оборудването, се прилагат изискванията и изпитвателните методи на публикация 945 на ИЕС “Общи изисквания към морското навигационно оборудване”.

## Член 5.02

### **-Паразитни лъчения и електромагнитна съвместимост**

1. Паразитните лъчения се измерват съгласно публикация 945 на IEC “Интерференция при морското навигационно оборудване” в честотния обхват от 30 до 2,000 MHz .

Следва да бъдат изпълнени изискванията на член 2.02, параграф 1.

2. Следва да бъдат изпълнени изискванията на член 2.02, параграф 2 относно електромагнитната съвместимост.

## Член 5.03

### **Процедури на изпитване**

1. Изпитвателният полигон за изпитване на радарно оборудване, показано в приложение 2, се подрежда на неподвижна водна повърхност с дължина най-малко 1,5 km и ширина от 0,3 km или върху терен с равностойни отразяващи свойства.

2. Като стандартен отражател се разглежда радарен отражател, който при дължина на вълната от 3,2 cm има напречно радарно сечение, равностойно на 10 m<sup>2</sup>.

Равностойното напречно радарно сечение (сигма) на триосен радарен отражател и триъгълни повърхности за честота от 9 GHz (3,2 cm), се пресмята по следната формула:

$$\sigma = \frac{4 \cdot \pi \cdot a^4}{3 \cdot 0,032^2}$$

където a = дължината на страната в метри.

За стандартен отражател с триъгълни повърхности, дължината на страната a= 0,222 m.

Размерите на рефлекторите, използвани за изпробване на обхвата и дискриминацията при дължина на вълната от 3,2 cm, също се използват и когато изпитваното радарно оборудване е на дължина на вълната различна от 3,2 cm.

3. Стандартни отражатели се поставят на разстояния от 15 m, 50 m, 45 m, 60 m, 85m, 300 m, 800 m, 1 170 m, 1 185 m и 1 200 m от мястото на антената.

Освен стандартния отражател на 85 m, стандартни отражатели се поставят на разстояние от 5 m от двете страни под прав ъгъл към пеленгаторната линия.

Освен стандартния отражател на 300 m, отражател с напречно радарно сечение, равностойно на 300 m<sup>2</sup> се поставя на разстояние от 18 m, под прав ъгъл към пеленгаторната линия.

Допълнителни отражатели с напречни радарни сечения, равностойни на  $1\text{m}^2$  и  $1000\text{m}^2$  се поставят под азимутен ъгъл от не по-малко от 15 градуса един към друг, на същото разстояние от 300 m от антената.

Освен стандартния отражател на 1,200 m, стандартни отражатели и стандартен отражател с напречно радарно сечение от  $1\text{m}^2$  се поставят на разстояние от 30 m от двете страни, под прав ъгъл към пеленгаторната линия.

4. Радарното оборудване се настройва до получаване на картина с най-добро качество. Коефициентът на усилване следва да се нагоди така, че в мястото непосредствено след обхвата на действие на уредите против отражение повече да не се забелязва шум.

Уредът против отраженията от морето (УВЧ) се настройва на минимум, а уредът против отраженията от дъжда (КМИ) се изключва.

Всички средства за контрол, които влияят на качеството на картината, се оставят непроменени през времетраенето на изпитването при определената височина на антената и се фиксират по подходящ начин.

5. Антената се поставя на желаната височина между 5 и 10 m над повърхността на водата или земята. Отражателите се поставят на такава височина над повърхността на водата или земята, че тяхното действително радарно отражение да отговаря на стойността, определена в параграф 2.

6. Всички отражатели, поставени в рамките на избрания обхват, при всички дистанции до 1 200 m включително, се показват на екрана едновременно, като ясно отделени цели, независимо от азимутното положение на изпитвателното поле по отношение на курсовата черта.

Сигналите от радиомаяците, както са описани в член 3.11, се изписват ясно.

Всички изисквания, определени в настоящите разпоредби, са изпълнени на всяка височина на антената между 5 и 10 m, като се допускат само съществени корекции на уредите за управление.

#### *Член 5.04*

### **Измервания на антените**

Характеристиките на антените се измерват в съответствие с публикация 936 на ИЕС “Бордови радари на кораби”.

#### *Допълнение 1*

### **Ъглова разделителна способност в обсег до 1 200 m включително**

*Допълнение 2*

**Изпитвателен полигон за определяне разделителната способност на радарното оборудване**

**ЧАСТ IV**

**МИНИМАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ И УСЛОВИЯ ЗА ИЗПИТВАНЕ НА ИНДИКАТОРИТЕ НА СКОРОСТТА НА ЗАВИВАНЕ, ИЗПОЛЗВАНИ ЗА НАВИГАЦИЯ НА ПЛАВАТЕЛНИТЕ СЪДОВЕ ПО ВЪТРЕШНИ ВОДНИ ПЪТИЩА**

**СЪДЪРЖАНИЕ**

<i>ГЛАВА 1 – ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ</i> .....	353
Член 1.01 – Обхват .....	353
Член 1.02 – Предназначение на индикаторите на скоростта на завиване .....	353
Член 1.03 – Изпитване за одобряване .....	353
Член 1.04 - Заявление за изпитване за одобряване .....	353
Член 1.05 - Одобряване на типа .....	354
Член 1.06 - Маркиране на оборудването и номер на одобрението .....	354
Член 1.07 - Декларация от производителя .....	355
Член 1.08 - Промени в одобреното оборудване .....	355
<i>ГЛАВА 2 - ОБЩИ МИНИМАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ КЪМ РАДАРНОТО ОБОРУДВАНЕ</i> .....	356
Член 2.01 - Конструкция, проектиране .....	356
Член 2.02 - Паразитни лъчения и електромагнитна съвместимост .....	356
Член 2.03 – Експлоатация .....	357
Член 2.04 - Инструкции за експлоатация .....	357
Член 2.05 - Монтаж и експлоатационни изпитвания .....	357
<i>ГЛАВА 3 - МИНИМАЛНИ ЕКСПЛОАТАЦИОННИ ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ИНДИКАТОРИТЕ НА СКОРОСТТА НА ЗАВИВАНЕ</i> .....	358
Член 3.01 - Експлоатационна готовност на индикатора на скоростта на завиване .....	358
Член 3.02 – Индикиране на скоростта на завиване .....	358

Член 3.03 – Измервателни обхвати .....	358
Член 3.04 – Точност на индикираната скорост на завиване .....	359
Член 3.05 – Чувствителност .....	359
Член 3.06 – Наблюдение на работата.....	359
Член 3.07 – Нечувствителност към другите нормални движения на плавателния съд.....	359
Член 3.08 – Нечувствителност на магнитни полета .....	359
Член 3.09 – Съпътстващи индикатори.....	360
<i>ГЛАВА 4 - МИНИМАЛНИ ТЕХНИЧЕСКИ ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ИНДИКАТОРИТЕ НА СКОРОСТТА НА ЗАВИВАНЕ.....</i>	<i>360</i>
Член 4.01 - Експлоатация .....	360
Член 4.02 – Амортизиращи устройства .....	360
Член 4.03 – Свързване на допълнително оборудване.....	360
<i>ГЛАВА 5 - УСЛОВИЯ И МЕТОДИ ЗА ИЗПИТВАНЕ НА ИНДИКАТОРИТЕ НА СКОРОСТТА НА ЗАВИВАНЕ .....</i>	<i>361</i>
Член 5.01 - Безопасност, капацитет на натоварване и разпръскване на интерференциите.....	361
Член 5.02 - Паразитни лъчения и електромагнитна съвместимост.....	362
Член 5.03 - Процедури на изпитване .....	362
Допълнение – Максимални толеранси за грешките в показанията на индикаторите на скоростта на завиване .....	362



# ГЛАВА 1

## ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

### *Член 1.01*

#### **Обхват**

Настоящите разпоредби излагат минималните технически и експлоатационни изисквания по отношение радарните инсталации, използвани за навигация на плавателните съдове по вътрешни водни пътища, както и разпоредбите за изпробване съответствието с тези минимални изисквания.

### *Член 1.02*

#### **Предназначение на индикаторите на скоростта на завиване**

Индикаторът на скоростта на завиване е предназначен да улеснява радарното насочване и до улеснява и измерва темпа на обръщане на плавателния съд към левия или десния борд.

### *Член 1.03*

#### **Изпитване за одобряване**

Индикатори на скоростта на завиване не се инсталират на борда на плавателните съдове, докато не се установи чрез изпитване на типа, че това оборудване отговаря на минималните изисквания, определени в настоящите разпоредби.

### *Член 1.04*

#### **Заявление за изпитване за одобряване**

1. Заявленията за изпитване на типа на индикатори на скоростта на завиване се подават до компетентен изпитващ орган в някоя от държавите-членки. Комитетът се уведомява за компетентните изпитващи органи.
2. Всяко заявление се придружава от следните документи:
  - а) Подробно техническо описание в два екземпляра;
  - б) Два пълни комплекта документи за монтаж и обслужване;
  - в) Наръчник за експлоатация в два екземпляра

3. Чрез изпитвания, заявителят доказва или дава възможност да се докаже, че индикатори на скоростта на завиване отговарят на минималните изисквания на настоящите разпоредби.

Резултатите от изпитванията и докладите от измерванията се прилагат към заявлението.

Тези документи и информацията, получена при изпитванията, се съхраняват от компетентния изпитващ орган.

4. За целите на изпитването за одобряване, “заявител” означава юридическо или физическо лице, под чието име, търговска марка или друга форма на идентификация се произвежда или продава оборудването, представено за изпитване.

#### *Член 1.05*

### **Одобряване на типа**

1. Ако оборудването премине изпитванието на типа, компетентният изпитващ орган издава свидетелство за съответствие.

Ако оборудването не отговори на минималните изисквания, заявителят писмено се уведомява за причините за отказ на одобрение.

Одобрението се издава от компетентния орган.

Компетентният орган уведомява Комитета за одобреното от него оборудване.

2. Всеки изпитващ орган има право във всеки момент да избере оборудване от производствена серия за проверка.

Ако при проверката се установят дефекти в оборудването, одобрението на типа може да бъде анулирано.

Одобрението на типа се анулира от органа, който го е издал.

3. Одобрението на типа е валидно 10 години и може да бъде подновено при поискване.

#### *Член 1.06*

### **Маркиране на оборудването и номер на одобрението**

1. Всеки компонент на оборудването се маркира неизличително с името на производителя, търговското описание на оборудването, типа оборудване и серийния номер.

2. Номерът на одобрението, определен от компетентния орган, се поставя по траен начин върху управляващото устройство по такъв начин, че да остава ясно видим след като оборудването бъде монтирано.

Състав на номера на одобрението:

e-NN-NNN

(e = Европейски съюз

NN = код на одобряващата държава, където

1 = Германия	18 = Дания
2 = Франция	20 = Полша
3 = Италия	21 = Португалия
4 = Нидерландия	23 = Гърция
5 = Швеция	24 = Ирландия
6 = Белгия	26 = Словения
7 = Унгария	27 = Словакия
8 = Чешка република	29 = Естония
9 = Испания	32 = Латвия
11 = Обединено кралство	36 = Литва
12 = Австрия	49 = Кипър
13 = Люксембург	50 = Малта
17 = Финландия	

NNN = трицифрен номер, който се определя от компетентния орган).

3. Номерът на одобрението следва да се използва само заедно със съответното одобрение.

Задължение на заявителя е да представя и полага номера на одобрението.

4. Компетентният орган незабавно уведомява Комитета за определения номер на одобрението.

#### *Член 1.07*

### **Декларация от производителя**

Всяка единица оборудване се придружава от декларация на производителя в смисъл, че отговаря на приетите минимални изисквания и че е идентична във всяко отношение с оборудването, представено за изпитване.

#### *Член 1.08*

### **Промени в одобреното оборудване**

1. Всякакви промени, внасяни в оборудване, което е вече одобрено, водят до отнемане одобрението на вида.

Когато се планират промени, данните за тях се представят в писмена форма на компетентния изпитващ орган.

2. Компетентният изпитващ орган взема решение дали одобрението остава валидно или дали се налага нова проверка или изпитване на типа. В случай че се даде ново одобрение, се издава и нов номер на одобрението.

## ГЛАВА 2

### ОБЩИ МИНИМАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ КЪМ РАДАРНОТО ОБОРУДВАНЕ

#### Член 2.01

##### Конструкция, проектиране

1. Индикаторите на скоростта на завиване следва да бъдат годни за експлоатация на борда на плавателните съдове по вътрешни водни пътища.

2. Конструкцията и проектите на оборудването следва да са в съответствие с най-новите постижения в областта, както от механична, така и от електротехническа гледна точка.

3. При отсъствие на конкретни разпоредби в приложение II към настоящата директива или в настоящите разпоредби, по отношение на захранването с енергия, безопасността, взаимната интерференция на бордовото оборудване, безопасната дистанция на компаса, устойчивостта на климатични въздействия, механичната здравина, отражението върху околната среда, излъчването на шум и маркировките на оборудването, се прилагат изискванията и изпитвателните методи на публикация 945 на IЕС “Общи изисквания към морското навигационно оборудване”.

Освен това, оборудването съответства на всички изисквания на тези разпоредби при температури на околната среда от 0 до 40°C.

#### Член 2.02

##### Паразитни лъчения и електромагнитна съвместимост

1. В честотния обхват от 30 до 2 000 MHz напрегнатостта на полето на паразитните лъчения не превишава 500  $\mu\text{V}/\text{m}$ .

В честотните обхвати от 156 до 165 MHz, 450 до 470 MHz и 1,53 до 1,544 MHz, напрегнатостта на полето не превишава 15  $\mu\text{V}/\text{m}$ . Тези напрегнатости на полето са валидни за разстояние на изпитване от 3 m от оборудването, което се изпитва.

2. Оборудването съответства на минималните изисквания за напрегнатост на електромагнитното поле от не повече от 15 V/m в непосредствена близост до изпитваното оборудване в честотния обхват от 30 до 2 000 MHz.

### *Член 2.03*

#### **Експлоатация**

1. Оборудването няма повече приспособления за управление, отколкото са необходими за правилната му експлоатация.

Проектът, маркировката и боравенето с приспособления за управление са такива, че да позволяват тяхното просто, недвусмислено и бързо използване. Подредбата им е такава, че доколкото е възможно да предотвратява грешките при работа.

Приспособленията, които не са необходими за нормална работа, не са леснодостъпни.

2. Всички приспособления за управление са оборудвани със символи и/или маркировки на английски език. Символите съответстват на публикация 417 на IEC. Всички цифри и букви са с височина, не по-малко от 4 mm. Ако може да бъде доказано, че поради технически причини цифри и букви са с височина не по-малко от 4 mm не са възможни и ако за експлоатацията могат да бъдат приети цифри и букви са с височина по-малка от 4 mm, допуска се намаляване до 3mm.

3. Оборудването се проектира по такъв начин, че грешките при работа да не могат да доведат до отказ.

4. Всякакви функции над- и свръхминималните изисквания, каквито са съоръженията за свързване с друго оборудване, се подsigуряват по такъв начин, че оборудването да отговаря на минималните изисквания при всякакви условия.

### *Член 2.04*

#### **Инструкции за експлоатация**

За всеки агрегат се предоставя подробна инструкция за експлоатация. Тя се предлага на нидерландски, английски, френски и немски език и съдържа поне следната информация:

- а) Задействане и експлоатация;
- б) Поддържане и обслужване;
- в) Общи указания за безопасността.

### *Член 2.05*

#### **Монтаж и експлоатационни изпитвания**

1. Монтажът, замената и експлоатационните изпитвания се провеждат съгласно изискванията на част V.
2. Ориентацията на инсталацията по отношение на линията на кила е означена върху сензорната част на индикатора на скоростта на завиване. Предоставят се инструкции за монтаж за осигуряване на максимална нечувствителност към другите нормални движения на плавателния съд.

## ГЛАВА 3

### МИНИМАЛНИ ЕКСПЛОАТАЦИОННИ ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ИНДИКАТОРИТЕ НА СКОРОСТТА НА ЗАВИВАНЕ

#### *Член 3.01*

##### **Експлоатационна готовност на индикатора на скоростта на завиване**

1. При задействане от студено състояние, индикаторът на скоростта на завиване е в пълна работна готовност в рамките на четири минути.
2. В случай на задействане на индикатора, се включва предупредителен сигнал. Има възможност един човек да борави с радарното оборудване и да наблюдава дисплея едновременно.
3. Безжични уреди за дистанционно управление не се допускат.

#### *Член 3.02*

##### **Индикиране на скоростта на завиване**

1. Промяната на курса се индикира по скала с деления, в средата на която е отбелязана точка "0". Възможно е да се разчита посоката и темпът на промяна на курса с необходимата точност. Допускат се индикатори под формата на стрелки и хистограми.
2. Скалата на индикатора е не по-малко от 20 cm по-дълга и може да бъде кръгла или като права линия.  
Скалите като права линия могат да се разполагат само хоризонтално.
3. Не се допускат индикатори, които са само цифрови.

#### *Член 3.03*

##### **Измервателни обхвати**

Индикаторите на скоростта на завиване могат да бъдат снабдени с един или повече измервателни обхвати. Препоръчват се следните измервателни обхвати:

- 30°/минута
- 60°/минута
- 90°/минута
- 180°/минута
- 300°/минута.

#### *Член 3.04*

### **Точност на индикираната скорост на завиване**

Индикираната промяна на курса не може да се отклонява с повече от 2% от измеримата максимална стойност или с повече от 10% от действителната стойност, което се окаже по-голямо (виж допълнението).

#### *Член 3.05*

### **Чувствителност**

Експлоатационният праг следва да бъде по-нисък или равен на промяната в ъгловата скорост, равностойна на 1% от индикираната стойност.

#### *Член 3.06*

### **Наблюдение на работата**

1. В случай че индикаторът на промяната на курса не работи в изисквания обхват на точност, това трябва да бъде индикирано.
2. Ако се използва жироскоп, всеки критичен спад в темпа на въртене на жироскопа се сигнализира от индикатор. Критичен спад в темпа на въртене на жироскопа. Критичен спад в темпа на въртене на жироскопа е налице, когато точността спадне с 10%.

#### *Член 3.07*

### **Нечувствителност към другите нормални движения на плавателния съд**

1. Люлеенето на плавателния съд до 10° при темп на смяна на курса от 4° в секунда не води до грешки при измерванията свръх определените толеранси.
2. Въздействия от вида, какви могат да се получат при швартоване, не водят до грешки при измерванията свръх определените толеранси.

#### *Член 3.08*

### **Нечувствителност на магнитни полета**

Индикаторът на скоростта на завиване следва да бъде нечувствителен към магнитните полета, които обичайно се наблюдават на борда на плавателния съд.

### *Член 3.09*

#### **Съпътстващи индикатори**

Съпътстващите индикатори следва да отговарят на всички изисквания, приложими към индикаторите на скоростта на завиване.

### ГЛАВА 4

#### **МИНИМАЛНИ ТЕХНИЧЕСКИ ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ИНДИКАТОРИТЕ НА СКОРОСТТА НА ЗАВИВАНЕ**

### *Член 4.01*

#### **Експлоатация**

5. Всички средства за управление следва да бъдат разположени така, че при използването им никоя информация да не остава извън ползрението и радарното насочване да не бъде затруднявано.
6. Всички средства за управление и индикатори са оборудвани с незаслепяващ източник на осветление, подходящ предвид околната осветеност и пригоден за намаляване до нула посредством независимо средство за управление.
7. Настройката на ключовете за управление е такава, че движението надясно или нагоре да има положителен ефект върху променливата, а движенията наляво и надолу да имат отрицателен ефект.
8. Ако се използват бутони, възможно е те да се намират и задействат чрез допир. Също така, те имат ясно различимо освобождаване на контакта.

### *Член 4.02*

#### **Амортизиращи устройства**

1. Сензорната система е бъде предпазена с амортизатори за критични стойности. Константата на амортизация (63% от пределната стойност), не превишава 0,4 секунди.
2. Индикаторът е предпазен с амортизатори за критични стойности. Допускат се средства за контрол за засилване на амортизиращия ефект. При никакви обстоятелства константата на амортизация не превишава пет секунди.

### *Член 4.03*

#### **Свързване на допълнително оборудване**



1. Ако индикаторът на скоростта на завиване може да бъде свързан със съпътстващи индикатори или подобно оборудване, индикацията на промяната на курса следва да остава използваема като електрически сигнал. Промяната на курса продължава да се индикира с галванично заземяване и еквивалентна на аналогово напрежение от 20 mV/градус  $\pm 5\%$  и максимално вътрешно съпротивление от 100 ома. Полярността е положителна, когато плавателният съд завива към десния борд и отрицателна - когато плавателният съд завива към левия борд. Работният праг не превишава 0,3°/минута. Нулевата грешка не следва да превишава 1 °/минута при температури от 0 до 40°C.

Когато индикаторът е включен а сензорът не е изложен на влиянието на движение, паразитното напрежение на сигнала на изход, измерено с 10 Hz пропусклива лента с плътен филтър не следва да превишава 10 mV.

Сигналът на скоростта на завиване се получава без допълнително амортизиране извън границите, упоменати в член 4.02, параграф 1.

2. Осигурява се външен алармен ключ. Ключът се инсталира като галванично изолиран прекъсвач за индикатора.

Външната аларма се включва при затваряне на контакта:

- а) В случай че индикаторът на скоростта на завиване бъде изключен; или
- б) В случай че индикаторът на скоростта на завиване не работи; или
- в) Ако оперативното управление е реагирало на прекомерна грешка (член 3.06).

## ГЛАВА 5

### УСЛОВИЯ И МЕТОДИ ЗА ИЗПИТВАНЕ НА ИНДИКАТОРИТЕ НА СКОРОСТТА НА ЗАВИВАНЕ

#### Член 5.01

#### **Безопасност, капацитет на натоварване и разпръскване на интерференциите**

Електрозахранването, безопасността, взаимната интерференция на бордовото оборудване, безопасната дистанция на компаса, устойчивостта на климатични въздействия, механичната здравина, отражението върху околната среда, излъчването на шум и маркировките на оборудването, се прилагат изискванията и изпитвателните методи на публикация 945 на IЕС “Общи изисквания към морското навигационно оборудване”.

## *Член 5.02*

### **Паразитни лъчения и електромагнитна съвместимост**

1. Паразитните лъчения следва да се измерват съгласно публикация 945 на IEC “Интерференция при морското навигационно оборудване” в честотния обхват от 30 до 2,000 MHz .

Следва да бъдат изпълнени изискванията на член 2.02, параграф 1.

2. Следва да бъдат изпълнени изискванията на член 2.02, параграф 2 относно електромагнитната съвместимост.

## *Член 5.03*

### **Процедури на изпитване**

1. Индикаторите на скоростта на завиване следва да се задействат и изпробват при номинални и гранични условия. В тази връзка, влиянието на работното напрежение и на околната температура се изпробва до предписаната гранична стойност.

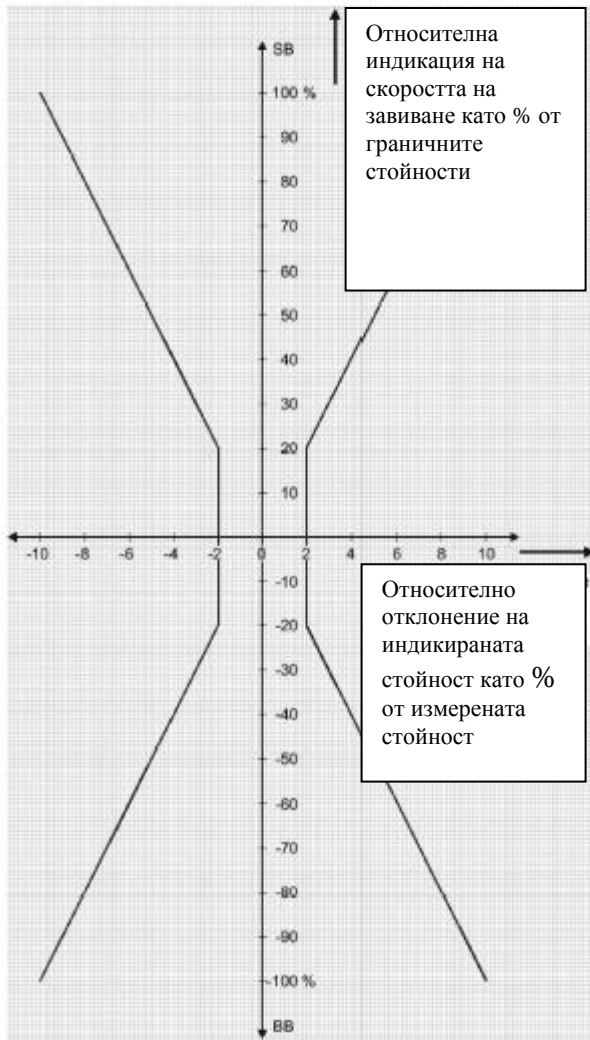
Освен това, посредством радио-предаватели в близост до индикаторите се създават максимални магнитни полета.

2. При условията, описани в параграф 1, неточностите на индикаторите следва да остават в рамките на толерансите, посочени в допълнението.

Всички други изисквания следва да бъдат изпълнени.

### *Допълнение*

Максимални толеранси за грешките в показанията на индикаторите на скоростта на завиване



## ЧАСТ V

### ИЗИСКВАНИЯ ПО ОТНОШЕНИЕ МОНТАЖА И УСЛОВИЯТА ЗА ИЗПИТВАНЕ НА РАДАРНОТО ОБОРУДВАНЕ И ИНДИКАТОРИТЕ НА СКОРОСТТА НА ЗАВИВАНЕ, ИЗПОЛЗВАНИ НА ПЛАВАТЕЛНИТЕ СЪДОВЕ ПО ВЪТРЕШНИ ВОДНИ ПЪТИЩА

#### СЪДЪРЖАНИЕ

Член 1 – Обхват .....	364
Член 2 – Одобряване на оборудването .....	364
Член 3 – Одобрени специализирани фирми .....	364
Член 4 – Изисквания за бордово електрозахранване .....	365

Член 5 – Монтаж на радарната антена.....	365
Член 6 - Монтаж на устройството на дисплея и устройството за управление .	365
Член 7 – Монтаж на индикатора на скоростта на завиване.....	365
Член 8 – Монтаж на сензора за местоположение.....	366
Член 9 – Монтаж и работно изпитване .....	366
Член 10 - Свидетелство за инсталация и изпитване .....	367
Допълнение - Образец на свидетелство за инсталация и изпитване на радарно оборудване и индикатори на скоростта на завиване .....	368

## Член 1

### Обхват

Целта на настоящите изисквания е да се осигури, че в интерес на безопасността и реда на радарната навигация по вътрешните водни пътища в Общността, навигационното радарно оборудване и индикаторите за смяна на курса ще бъдат инсталирани по оптимални технически и ергономични стандарти и че монтажът ще бъде последван от работно изпитване. Инсталациите за ECDIS за вътрешността, които могат да се използват в навигационен режим, се третираат като навигационно радарно оборудване по смисъла на настоящите разпоредби.

## Член 2

### Одобряване на оборудването

За радарната навигация по вътрешните водни пътища в Общността се разрешава да бъде монтирано само оборудване, съответстващо на приложимите разпоредби на настоящата директива или на Централната комисия за корабоплаване по река Рейн, върху което е положен номер за одобрение.

## Член 3

### Одобрени специализирани фирми

1. Монтажът, замяната, ремонтът или поддръжката на радарното оборудване и индикаторите за смяна на курса се изпълняват само от специализирани фирми, одобрени от компетентните органи в съответствие с член 1.
2. Одобрение може да бъде издадено от компетентния орган за ограничен срок и може да бъде оттеглено от компетентния орган във всеки момент, ако условията на член 1 престанат да се изпълняват.
3. Компетентният орган без отлагане уведомява Комитета за специализираните фирми, които е одобрил.

#### *Член 4*

### **Изисквания за бордово електрозахранване**

Всички вериги за подаване на електроенергия за радарното оборудване и индикаторите за смяна на курса следва да имат собствени предпазители и по възможност да бъдат безотказни

#### *Член 5*

### **Монтаж на радарната антена**

1. Радарната антена се инсталира възможно най-близо до линията от носа към кърмата. В близост до антената няма препятствия, създаващи фалшиво ехо или сенки. При необходимост, антената се монтира на бака. Монтажът и укрепването на радарната антена към работното ѝ положение са достатъчно стабилни, за да позволят на радарното оборудване да работи в рамките на определените граници на точност.
2. След като ъгловата грешка при монтажа бъде коригирана и оборудването включено, разликата между подвижната линия и линията от носа към кърмата не превишава 1 градус.

#### *Член 6*

### **Монтаж на устройството на дисплея и устройството за управление**

1. Устройството на дисплея и устройството за управление се монтират в рулевата рубка по такъв начин, че оценката на радарното изображение и работата на оборудването да не представляват трудност. Азимутната ориентация на радарното изображение са в съответствие с нормалното разположение на околните обекти. Скобите и подвижните конзоли се конструират по такъв начин, че да могат да бъдат фиксирани в положение без вибрации.
2. По време на радарната навигация, изкуствено осветление не се отразява по посока оператора на радара.
3. Когато устройството за управление не е част от устройството на дисплея, се поставя в кожух в рамките на 1 m от устройството на дисплея. Безжични уреди за дистанционно управление не се допускат.
4. Ако се монтират съпътстващи индикатори, те съответстват на изискванията, приложими към радарното навигационно оборудване.

#### *Член 7*

### **Монтаж на индикатора на скоростта на завиване**

1. Сензорната система се монтира по възможност в средата на кораба, хоризонтално и успоредно с линията от носа към кърмата. Доколкото е възможно, инсталацията няма вибрации и е изложена на умерени температурни промени. При възможност индикаторното устройство се монтира над дисплея на радара.
2. Ако се монтират съпътстващи индикатори, те съответстват на изискванията, приложими към индикатора на скоростта на завиване.

#### *Член 8*

### **Монтаж на сензора за местоположение**

Сензорът за местоположение (т.е. антената DGPS) е монтиран по такъв начин, че да се осигури работата му с най-голяма точност и че няма да бъде неблагоприятно повлиян от надстройките или предавателното оборудване на борда на кораба.

#### *Член 9*

### **Монтаж и работно изпитване**

Преди оборудването да бъде включено за първи път след монтажа или след подновяване или продължаване на свидетелството за проверка на кораба (освен в случаите съгласно член 2.09, параграф 2 от приложение II), както и при всяка промяна на плавателния съд, която е вероятно да засегне експлоатационните условия на оборудването, от компетентния орган или от фирма, оправомощена съгласно член 3 се провежда изпитване на монтажа и работата. За тази цел, се изпълняват следните условия:

- а) Електрозахранването има отделен предпазител;
- б) Работното напрежение е в рамките на толерансите (член 2.01 от част III);
- в) Кабелите и монтажът им съответстват на разпоредбите на приложение II, а при необходимост и на ADNR;
- г) Броят на оборотите на антената достига 24 в минута;
- д) В близост до антената няма пречки, затрудняващи навигацията;
- е) Предпазителят на антената е в изправност;
- ж) Разположението на дисплеите, индикаторите на скоростта на завиване и уредите за управление е ергономично и лесно за ползване;
- з) Разликата между подвижната линия на радарното оборудване и линията от носа към кърмата не превишава 1 градус.;
- и) Точността на обхвата и азимутните изписвания съответстват на изискванията (измерване с използване на известни цели);
- й) Линейността на кратки разстояния е точна (за влачетe и тласкане);
- к) Минималният изписван обсег е 15 m включително;
- л) Центърът на изображението е видим, а диаметърът му не превишава 1 mm;
- м) Фалшиво ехо вследствие на отразяване и нежелателни сенки на подвижната линия не се наблюдават или не застрашават безопасността на навигацията;

- н) Уредите срещу отражения от водната повърхност или дъжда (УВЧ и КМИ) и механизмите за управлението им работят правилно;
  - о) Регулаторът на коефициента на усилване е в изправност;
  - п) Фокусът и дефиницията на изображението са правилни;
  - р) Посоката на завой на кораба се показва от индикатора на скоростта на завиване, а нулевата позиция при движение право напред е правилна.
  - с) Радарното оборудване не е чувствително към предавания на корабното радиооборудване или към интерференция от други бордови източници;
  - т) Радарното оборудване и индикаторът на скоростта на завиване не смущават друго бордово оборудване;
- Освен това, в случая на инсталации за ECDIS за вътрешността:
- у) Статистическата грешка относно местоположението, по отношение на картата, не превишава 2 m;
  - ф) Статистическата грешка за фазата на ъгъла, относно картата, не превишава 1 градус.

#### *Член 10*

#### **Свидетелство за инсталация и изпитване**

След успешното приключване на изпитването съгласно член 8, компетентният орган или одобрената фирма издават свидетелство по образца от допълнението. Това свидетелство следва постоянно да се намира на борда. Ако условията на изпитването не са били изпълнени, следва да се състави списък на недостатъците. Евантуално съществуващо свидетелство се отнема или се изпраща на компетентния орган от одобрената фирма.

## Допълнение

### Образец на свидетелство за инсталация и изпитване на радарно оборудване и индикатори на скоростта на завиване

ОБРАЗЕЦ НА СВИДЕТЕЛСТВО ЗА ИНСТАЛАЦИЯ И ИЗПИТВАНЕ НА РАДАРНО ОБОРУДВАНЕ И ИНДИКАТОРИ НА СКОРОСТТА НА ЗАВИВАНЕ				
Тип/Име на плавателния съд: .....				
Официален регистрационен номер на плавателния съд: .....				
Собственик на плавателния съд				
Име: .....				
Адрес: .....				
Телефон: .....				
Радарни уреди:..... Брой: .....				
Пореден №	Предназначение	Тип	№ на одобрение	Пореден №
Индикатори за смяна на курса ..... Брой: .....				
Пореден №	Предназначение	Тип	№ на одобрение	Пореден №
С настоящото се удостоверява, че радарното оборудване и индикатора на скоростта на завиване на горепосочения плавателен съд отговарят на изискванията за изпитване на монтажа и работата на радарното оборудване и индикаторите на скоростта на завиване, използвани на плавателните съдове по вътрешни водни пътища				
Одобрена фирма				
Наименование: .....				
Адрес: .....				
Телефон: .....				
				
(печат)				
Място: ..... Дата: .....				
Подпис: .....				
Компетентен орган: .....				
Адрес: .....				
Телефон: .....				





