

Брюксел, 26 март 2019 г.
(OR. en)

7824/19

Междуетноститутуционално досие:
2018/0159(NLE)

MAR 77

БЕЛЕЖКА ПО ТОЧКИ I/A

От:	Генералния секретариат на Съвета
До:	Комитета на постоянните представители/Съвета
№ предх. док.:	6930/19 MAR 41
№ док. Ком.:	9113/18 MAR 67 + ADD 1
Относно:	Проект за ПРЕПОРЪКА НА СЪВЕТА относно целите за безопасност и необвързващите функционални изисквания за малките пътнически кораби с дължина под 24 метра – Приемане

КОНТЕКСТ И СЪДЪРЖАНИЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

1. На 23 май 2018 г. Комисията представи посоченото по-горе предложение на Съвета.
2. С Директива (ЕС) 2017/2108 на Европейския парламент и на Съвета¹ пътническите кораби с дължина под 24 метра („малки пътнически кораби“), построени от стомана или еквивалентен материал, се изключват от приложното поле на Директива 2009/45/ЕО на Европейския парламент и на Съвета² вследствие на препоръките от проверката за пригодност по Програмата за пригодност и резултатност на регулаторната рамка (REFIT) на законодателството на ЕС относно безопасността на пътническите кораби.

¹ Директива (ЕС) 2017/2108 на Европейския парламент и на Съвета от 15 ноември 2017 г. за изменение на Директива 2009/45/ЕО за правилата за безопасност и стандартите за пътническите кораби (ОВ L 315, 30.11.2017 г., стр. 40)

² Директива 2009/45/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 6 май 2009 г. за правилата за безопасност и стандартите за пътническите кораби (ОВ L 163, 25.6.2009 г., стр. 1)

3. Въпреки това в съображение 8 от Директива (ЕС) 2017/2108 съзакондателите също приканиха Комисията във възможно най-кратък срок да приеме насоки със специфични стандарти за безопасност за малките пътнически кораби.
4. Предложената препоръка на Съвета е в отговор на тази покана.
5. Същевременно това би могло да има положително въздействие върху функционирането на вътрешния пазар.
6. Приложението към препоръката съдържа редица функционални изисквания и изисквания към експлоатационните показатели за малките пътнически кораби.

РАБОТА В РАМКИТЕ НА СЪВЕТА

7. През юни 2018 г. Комисията представи проекта за предложение в работна група „Морски транспорт“.
8. Работна група „Морски транспорт“ разгледа предложението на 20 и 27 февруари и на 6 март 2019 г.
9. Не бяха направени съществени промени. Предложените ограничени промени обаче подчертават доброволния и необвързващ характер на препоръката, включително функционалните изисквания и изискванията към експлоатационните показатели, както и правото на държавите членки да запазят или да въведат свои собствени национални правила за малките пътнически кораби.
10. Ирландия посочи, че възнамерява да направи изявление за протокола от заседанието на Комитета на постоянните представители и на Съвета към момента на приемането на препоръката.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

11. Като се има предвид гореизложеното, Комитетът на постоянните представители / Съветът се приканват да разгледат и приемат проекта за препоръка на Съвета, съдържащ се в приложението.

2018/0159 (NLE)

Предложение за

ПРЕПОРЪКА НА СЪВЕТА

**относно целите за безопасност и необвързващите функционални изисквания за малките
пътнически кораби с дължина под 24 метра**

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 292 и 100, параграф 2 от него,

като взе предвид предложението на Европейската комисия,

като има предвид, че:

- (1) С Директива (ЕС) 2017/2108 на Европейския парламент и на Съвета³, приета на 15 ноември 2017 г., пътните кораби с дължина под 24 метра („малки пътнически кораби“), построени от стомана или еквивалентен материал, се изключват от приложното поле на Директива 2009/45/ЕО на Европейския парламент и на Съвета⁴ вследствие на препоръките от проверката за пригодност по Програмата за пригодност и резултатност на регулаторната рамка (REFIT) на законодателството на ЕС относно безопасността на пътните кораби⁵. Настоящото изменение ще се прилага от 21 декември 2019 г.

³ Директива (ЕС) 2017/2108 на Европейския парламент и на Съвета от 15 ноември 2017 г. за изменение на Директива 2009/45/ЕО за правилата за безопасност и стандартите за пътните кораби (ОВ L 315, 30.11.2017 г., стр. 40)

⁴ Директива 2009/45/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 6 май 2009 г. за правилата за безопасност и стандартите за пътните кораби (ОВ L 163, 25.6.2009 г., стр. 1)

⁵ COM(2015) 508

- (2) Проверката за пригодност показва, че нормативните изисквания на Директива 2009/45/ЕО, които произтичат от Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г. (Конвенцията SOLAS от 1974 г.), се оказаха трудни за приспособяване към малките пътнически кораби. При отсъствието на конкретни опасения по отношение на безопасността и на адекватни стандарти, предвидени в Директива 2009/45/ЕО, корабите с дължина под 24 метра (с изключение на високоскоростните пътнически плавателни съдове) са изключени от приложното поле на посочената директива.
- (3) Малките пътнически кораби се строят основно от материали, различни от стомана, и по тази причина по-голямата част от този флот вече е сертифицирана съгласно националното законодателство. Държавите членки имат различни подходи за регулиране на безопасността на малките пътнически кораби, което води до различия в правилата и стандартите за безопасност. Това разминаване представлява важно предизвикателство, особено за по-малките корабособственици в Съюза, които разчитат на пазара на малките пътнически кораби втора употреба. Това се потвърждава от резултатите от откритата консултация, като мнозинството от респондентите бяха микро- или малки предприятия. Консултацията показва, че по-общ подход към правилата за безопасност за малките пътнически кораби би могъл да има положително въздействие върху функционирането на вътрешния пазар в тази област.
- (4) С Директива 94/25/ЕО на Европейския парламент и на Съвета⁶ е установен вътрешен пазар за плавателните съдове за отдих, като по този начин се хармонизират характеристиките за безопасност на плавателните съдове за отдих във всички държави членки и се премахват пречките пред търговията с тях между държавите членки. Не съществува обаче подобен вътрешен пазар за малките пътнически кораби.
- (5) Съгласно проверката за пригодност беше препоръчана рамка от стандарти за експлоатационните показатели като единствен подход, който би могъл да бъде пропорционален и би могъл да добави стойност на равнище ЕС. Такъв подход би позволил известна свобода за приспособяване към местните обстоятелства, когато е необходимо, и за насърчаване на иновативни проекти, при условие че се удостовери, че е постигнато необходимото ниво на безопасност. В сравнение с нормативната регулаторна рамка този подход би отразил по по-добър начин голямото разнообразие на проектите, материалите и видовете експлоатация на малките пътнически кораби, както и факта, че държавите членки могат по-добре да преценят местните ограничения за корабоплаването за малките пътнически кораби по отношение на разстоянието до брега или пристанището и метеорологичните условия.

⁶ Отменена и заменена с Директива 2013/53/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 20 ноември 2013 година относно плавателните съдове за отдих и плавателните съдове за лично ползване (ОВ L 354, 28.12.2013 г., стр. 90)

- (6) Целите за безопасността и необвързващите функционални изисквания, приложени към настоящата препоръка, се основават на такава рамка от стандарти за експлоатационните показатели, както и на съществуващия международен, европейски и национален опит. Те са разработени съвместно с експерти на държавите членки и заинтересовани страни и биха могли, ако бъдат приети и доразвити от държавите членки, да представляват референция за пътниците, които извършват вътрешни плавания на такива кораби в Съюза. Те биха могли да улеснят достъпа на производителите и операторите на Съюза до по-широкия пазар на Съюза. При по-нататъшното разработване на рамката следва да се вземат предвид интересите на пътниците.
- (7) Настоящата препоръка включва цели за безопасност и необвързващи функционални изисквания, които са съобразени в по-голяма степен с малките пътнически кораби. Поради това държавите членки следва да бъдат приканени да се ръководят от целите за безопасност и необвързващите функционални изисквания, приложени в настоящата препоръка, с оглед постигане на по-общ подход към правилата за безопасност, приложими за малките пътнически кораби.

ПРИЕ НАСТОЯЩАТА ПРЕПОРЪКА:

1. Държавите членки се приканват да проправят пътя към по-общ подход към правилата за безопасност на пътническите кораби с дължина под 24 метра („малки пътнически кораби“), които извършват вътрешни пътувания във водите на Съюза и не са плавателни съдове за отдых по смисъла на член 3, параграф 2 от Директива 2013/53/ЕС, нито пътнически кораби, попадащи в приложното поле на член 3, параграф 1 от Директива 2009/45/ЕО, изменена с Директива (ЕС) 2017/2108, приложима от 21 декември 2019 г.
2. За тази цел се препоръчва от 21 декември 2019 г. държавите членки на доброволни начала:
 - а) да се ръководят, когато е приложимо, от целите за безопасност и необвързващите функционални изисквания за малките пътнически кораби, посочени в приложението;
 - б) да подкрепят по-нататъшната аналитична работа с оглед идентифициране и допълнителна оценка на целите и изискванията, посочени в буква а) от основаната на експлоатационните показатели рамка, както и да идентифицират и оценят възможните алтернативни форми за тяхната проверка и изпълнение. Този анализ следва да включва оценка на голямото разнообразие от видове, размери, строителни материали и условия на експлоатация на пътническите кораби;

в) да насърчават участието на заинтересованите страни, включително представители на пътниците, в този процес.

3. Настоящата препоръка не засяга националните правила за безопасност, приложими за пътнически кораби с дължина под 24 метра, както и правото на държавите членки да определят правила за безопасност, приложими към тези кораби, посочени в точка 1.

Съставено в Брюксел на [...] година.

За Съвета

Председател

Ръководство за малките пътнически кораби

I ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

I.1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Освен ако е посочено нещо различно, за целите на настоящото необвързващо ръководство се прилагат определенията от Директива 2009/45/ЕО.

Прилагат се и следните определения:

- a) *спасителни системи* са системи, независими от кораба майка, в които могат да се настанят всички лица на борда, за да се защитят от опасностите за живота или здравето им при нужда от евакуация на кораба;
- б) *време за евакуация* е времето, необходимо за настаняването на всички лица на борда в спасителните системи.

I.2. ОБХВАТ

Настоящото ръководство се отнася за построени в последно време пътнически кораби с непрекъснатата палуба с дължина под 24 m, които извършват вътрешни превози.

Настоящото ръководство не касае пътническите кораби, които са:

- i) военни кораби или кораби за превозване на военни части;
- ii) ветроходни кораби;
- iii) кораби, които не са с механично задвижване;
- iv) яхти за развлечение;
- v) кораби, ангажирани изключително в пристанищните зони;
- vi) обслужващи кораби за съоръжения, разположени в морето;
- vii) тендери;

- viii) високоскоростни плавателни съдове;
- ix) традиционни кораби;
- x) въжени фериботи или
- xi) дървени кораби с примитивна конструкция.

I.3. ЦЕЛИ

Основните цели на настоящото ръководство са следните:

- (1) проектирането, конструкцията и поддръжката на кораба и системите му следва да осигуряват безопасността по море, да предотвратяват нараняването или загубата на човешки живот и нанасянето на щети на околната среда, в частност на морската среда, и на имущество;
- (2) пожарите следва да се предотвратяват, откриват, задържат и потушават, като се запазват основните системи за безопасност по време и след избухването на пожара;
- (3) да се намалят рисковете, които представлява пожарът за живота, кораба, товара му и околната среда;
- (4) да се спаси и запази човешкият живот по време и след аварийна ситуация, в това число евентуална евакуация на кораба;
- (5) да се осигури ефективна комуникация и предаване и приемане на сигнали за бедствие;
- (6) да се осигури безопасното плаване.

I.4. РАБОТНИ УСЛОВИЯ

- (1) Предвидените работни условия (параметри и ограничения) и ограниченията във връзка с плаването следва да се установяват за всеки кораб. Тези условия определят стандартите, на които всеки кораб трябва да отговаря.

- (2) Корабите следва да се експлоатират само при предвидените работни условия, които следва да са отразени в официалната им документация.

I.5. СИСТЕМА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА

Към всеки кораб следва да се прилага система за непрекъснато управление на безопасността, която да е адаптирана към предприеманите операции. Системата за управление на безопасността следва да осигурява безопасността по море, да предотвратява нараняването или загубата на човешки живот и нанасянето на щети на околната среда, в частност на морската среда, и на имущество.

I.6. ПРЕВОЗ НА ТОВАРИ

Когато превозът на товари и опасни стоки е разрешен от националното законодателство за пътническите кораби в обхвата на настоящото ръководство, следва да се взимат предвид следните принципи:

- (1) с превозваните товари на корабите следва да се работи така, че да не се застрашава безопасността на лицата на борда, кораба и пространството около него;
- (2) товарите следва да са прикрепени и обезопасени така, че да е сведен до минимум рискът от разместване на товара при превоза. Товарните зони, товароподемните машини и механизмите за обезопасяване на товарите следва да са проектирани и поддържани по такъв начин, че да могат да поемат силите, които е възможно да възникнат при ускорение при транспортирането;
- (3) опасните стоки следва да се превозват така, че да не се застрашава безопасността на лицата на борда, кораба и пространството около него, и следва да се сведе до минимум отражението върху заобикалящата среда.

I.7. ТЕХНИЧЕСКИ ИНОВАЦИИ

Когато иновативно решение представлява опасности, различни от тези, които са отбелязани в настоящото ръководство, следва да се предприемат конкретни мерки във връзка с тях.

I.8. МОРСКО КОРАБНО ОБОРУДВАНЕ

Освен за сферите в обхвата на законодателството на Съюза за хармонизация във връзка с продуктите и доколкото то се прилага към морското корабно оборудване⁷, морското оборудване на пътническите кораби в приложното поле на настоящото ръководство следва да отговаря на изискванията по Директива 2014/90/ЕС на Европейския парламент и на Съвета⁸. В изключителни и надлежно обосновани обстоятелства, когато компетентната администрация на държавата на знамето даде разрешение за поставянето на оборудване, което не отговаря на изискванията по посочената директива, следва да се гарантира, че то осигурява равностойно ниво на безопасност при предвидените работни условия.

⁷ Следва да се припомни, че законодателството на Съюза за хармонизация във връзка с безопасността на продуктите се прилага към определено морско корабно оборудване, по-конкретно Директива 2014/53/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 16 април 2014 г. за хармонизирането на законодателствата на държавите членки във връзка с предоставянето на пазара на радиосъоръжения и за отмяна на Директива 1999/5/ЕО (ОВ L 153, 22.5.2014 г., стр. 62)

⁸ Директива 2014/90/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 2014 г. относно морското оборудване и за отмяна на Директива 96/98/ЕО на Съвета (ОВ L 257, 28.8.2014 г., стр. 146)

II-1 КОНСТРУКЦИЯ, СТАБИЛНОСТ, УПРАВЛЕНИЕ НА КОРАБИ И ЕЛЕКТРИЧЕСКИ ИНСТАЛАЦИИ

II-1.1. ЯКОСТ НА КОНСТРУКЦИЯТА

Функционални изисквания

Конструкцията на кораба следва да се проектира, конструира и поддържа така, че да осигурява необходимата якост, за да се понасят натоварването и натискът, на които ще бъде подложен корабът при предвидените работни условия.

Опасности

Структурна неизправност поради недостатъчни размери за натоварването и натиска, на които ще бъде подложен корабът.

Изисквания към експлоатационните показатели

Проектирането, конструкцията и поддръжката на конструкцията следва да отговарят на стандартите, посочени за класификацията съгласно правилата на призната организация, или на равностойни правила, използвани от администрация на държавата на знамето в съответствие с Регламент (ЕО) № 391/2009 на Европейския парламент и на Съвета⁹.

II-1.2. ЗАКОТВЯНЕ

Функционални изисквания

Корабът следва да може да стои неподвижен (закотвен на морското дъно) без използване на източник на енергия.

Опасности

Загуба на контрол — корабът може да се движи свободно, като евентуално това може да доведе до сблъсък или засядане¹⁰.

Изисквания към експлоатационните показатели

Следва да се осигурят средства, които да позволят задържането на кораба за морското дъно независимо от наличието на източник на енергия или задвижване, или и двете.

⁹ Регламент (ЕО) № 391/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно общи правила и стандарти за организациите за проверка и преглед на кораби (ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 11)

¹⁰ Отчита се, че задържането на кораба за морското дъно не може да се гарантира при всяко едно положение. Това зависи от множество фактори, като вид на дъното, дълбочина, условия на околната среда и др., но при подходящи обстоятелства може да намали свободното движение на кораб.

II-1.3. АКОСТИРАНЕ

Функционални изисквания

Корабът следва да е в състояние да акостира и впоследствие, без използване на източник на енергия, да акостира на кей или на друго място за акостиране.

Опасности

- Свободно движение на кораба в пристанището.
- Скъсване на въжетата.
- Безопасност на лицата при качване и слизване.

Изисквания към експлоатационните показатели

- а) Следва да се осигурят средства, които да позволят задържането на кораба на кей или на друго място за акостиране независимо от наличието на източник на енергия или задвижване, или и двете.
- б) Най-слабият елемент в съответната система следва да може да издържа на очакваното натоварване при акостиране на кораба.
- в) Следва да се осигури, че корабът е неподвижен, докато пътниците се качват или слизат.

II-1.4. ОБОРУДВАНЕ ЗА ТЕГЛЕНЕ

Функционални изисквания

Следва да се осигурят средства, които да позволят тегленето на кораба.

Опасности

Загуба на контрол — трябва да е възможно да се тегли кораб при неспособност за задвижване или управление, или и двете.

Изисквания към експлоатационните показатели

Системата следва да е в състояние да издържа на натоварването при теглене при най-неблагоприятни работни условия.

II-1.5. РЕЗЕРВОАРИ

Функционални изисквания

Резервоарите следва да са проектирани, а течностите — съхранявани по такъв начин, че да са предотвратени опасностите за лицата на борда и за кораба.

Опасности

- Експлозия поради концентрацията на опасни газове в резервоарите.
- Изтичане на съхранявани течности в резервоарите.
- Структурни щети поради свръхналягане на резервоарите.
- Загуба на мощност: навлизане на вода в резервоарите, съдържащи гориво или смазочно масло, което причинява неизправността на задвижването или източника на енергия.

Изисквания към експлоатационните показатели

- а) Следва да се осигурят средства, за да се предотврати запалване на изпаренията в резервоарите.
- б) Следва да е възможно да се определи нивото на течност в резервоара и недостъпните празни пространства.
- в) Следва да се осигурят средства за предотвратяване на недостатъчното налягане или на свръхналягането.
- г) Следва да е предотвратено навлизането на дъждовна или морска вода в резервоарите, съдържащи гориво или смазочно масло, дори ако средствата за предотвратяване на свръхналягането или запалването на изпаренията са неизправни.
- д) Следва да се предвиди безопасно влизане в резервоара при необходимост.

II-1.6. Качване и слизване¹¹

Функционални изисквания

Пътниците и членовете на екипажа следва да могат да се качват и слизат безопасно от кораба.

Опасности

- Нараняване на лицата при качване или слизване.
- Нараняване на лицата от превозни средства при качване или слизване.

Изисквания към експлоатационните показатели

- а) Следва да са осигурени средства, за да се предотврати нараняването на пътниците и членовете на екипажа при качване или слизване, като особено внимание се обръща на възможността за падане между кораба и кея или което и да е друго място за акостиране.
- б) Използваният под за качване и слизване следва да е устойчив на плъзгане, особено когато е мокър.
- в) Пешеходците следва да са отделени от движението на превозните средства.
- г) Съоръженията за качване и слизване на лицата с намалена подвижност следва да се проектират с оглед на конкретните им нужди.

II-1.7. Надводен борд

Функционални изисквания

- (1) Корабът следва да има достатъчен надводен бор и височина на носа за предвидените работни условия:
 - 1.1. за осигуряване на резерв от плавателност;
 - 1.2. за предотвратяване на навлизане на прекомерно много морска вода.
- (2) Якостта на конструкцията и стабилността на кораба следва да са достатъчни за водоизместимостта, съответстваща на определения надводен борд.

¹¹ Не са обхванати наземните системи.

Опасности

- Корабокрушение или преобръщане.
- Структурни щети поради претоварване.

Изисквания към експлоатационните показатели

- а) При предвидените работни условия корабът следва да има надводен борд, който:
- а.1. дава възможност на кораба да продължи да плава, като е налице и резерв плавателност;
- а.2. предотвратява навлизането на морска вода, която да затрудни плавателността, особено в предната част.
- б) Водоизместимостта, съответстваща на определения надводен борд (максимална водоизместимост), следва да се отбележи по такъв начин, че да е видима за външни наблюдатели.
- в) Водоизместимостта в носа и кърмата следва да се отбележи по такъв начин, че да е видима за външни наблюдатели.
- г) Следва да се провери, че якостта на конструкцията и стабилността са достатъчни за условията на натоварване, съответстващи на определения надводен борд (максимална водоизместимост).

II-1.8. Устойчивост

Функционални изисквания

- (1) При предвидените работни условия корабът следва да е устойчив на накланяне така, че да се предотвратява преобръщането при неблагоприятни условия, и следва да има достатъчно енергия за възстановяване на равновесието след изчезване на неблагоприятните условия.
- (2) След наводнение в непромокаемата зона в контакт с корпуса корабът следва да може да продължи да плава така, че всички лица на борда да могат да се евакуират от кораба.

Опасности

- Корабокрушение или преобръщане без наличие на авария.
- Корабокрушение или преобръщане при наличие на авария.

Изисквания към експлоатационните показатели

- а) При предвидените условия на натоварване и работни условия и с оглед на вълните и вятъра корабът следва:
 - а.1. да е устойчив на клатушканията или наклоняванията, причинени от неблагоприятните условия;
 - а.2. да възстанови вертикалната си позиция след клатушкане или накланяне, причинено от неблагоприятните условия, след като те са изчезнали.
- б) След наводнение в непромокаемата зона в контакт с корпуса корабът следва да може да продължи да плава и да запази достатъчна стабилност:
 - б.1. при ъгъл, съвместим с разгръщането на съответните спасителни системи, както е посочено в глава III;
 - б.2. при ъгъл, съвместим с възможността за пътниците да се движат на борда на кораба.
- в) При изчисление на условията, при които корабът ще продължи да плава и да има достатъчна стабилност след авария, следва също да се вземат предвид наклоняванията, които ще окажат въздействие върху местоположението на пътниците, разгръщането на животоспасяващото оборудване и метеорологичните и морските условия.

II-1.9. ЗАЩИТА СРЕЩУ ВОДА И НЕБЛАГОПРИЯТНИ МЕТЕОРОЛОГИЧНИ УСЛОВИЯ

Функционални изисквания

Корабът следва да е проектиран да осигурява ниво на защита срещу вода и неблагоприятни метеорологични условия, което го предпазва при бурно море и от навлизане на вода, която може да застраши плавателността или стабилността при предвидените работни условия.

Опасности

Корабокрушение или преобръщане поради нежелателно натрупване на вода в кораба.

Изисквания към експлоатационните показатели

- а) Корабът следва да има прегради, които са защитени срещу вода и неблагоприятни метеорологични условия, предотвратяващи натрупването на вода в пространствата, която може да застраши проектните показатели на стабилността или плавателността при предвидените работни условия
- б) Всички кораби следва да са проектирани с ниво, под което те следва да са защитени срещу вода при предвидените работни условия: ниво на защита срещу вода.
- в) Външната структура и оборудване на корабите следва да са защитени срещу вода над нивото на защита срещу вода, поне до следващата палуба или ниво.
- г) Предната част на кораба следва да осигурява на останалата част от кораба защита срещу вода при сблъсък.
- д) Следва да се монтира система, която е в състояние да отстранява събралата се течност от което и да е непромокаемо пространство при предвидените работни условия. В машинните отделения следва да се предвиди алармена система за повишено ниво на вода.
- е) Всички изложени палуби следва да дават възможност за дренаж.

П-1.10. ЗАЩИТА НА ЛИЦАТА НА БОРДА

Функционални изисквания

Всяка система, оборудване или съоръжение, монтирано на борда на кораба, следва да е проектирано и монтирано така, че да не причинява нараняване на лицата на борда.

Опасности

Нараняване на лицата на борда.

Изисквания към експлоатационните показатели

- а) Лицата на борда следва да са защитени срещу:
 - а.1. движещи се части,
 - а.2. горещи елементи,

- a.3. части, които могат да причинят токов удар,
 - a.4. хлъзгави повърхности,
 - a.5. прекомерни нива на шум и вибрации,
 - a.6. елементи под натоварване,
 - a.7. токсични вещества.
- б) Следва да се осигурят средства за защита на всички лица на борда от падане извън борда.

II-1.11. ЗАДВИЖВАНЕ И УПРАВЛЕНИЕ

Функционални изисквания

Следва да е възможно управление на скоростта и посоката на движение на кораба при предвидените работни условия, в това число в случай на евентуални неизправности.

Опасности

Невъзможността за маневриране поради липса на капацитет за задвижване или управление, евентуално водеща до сблъсък или засядане.

Изисквания към експлоатационните показатели

- а) Следва да се предвиди дублиране на оборудването за задвижване и управление, включително спомагателните услуги, като се взимат предвид размерите и зоната на експлоатация на кораба.
- б) Следва да е възможно управлението на основните функции на оборудването за задвижване (механично, електрическо и др.) от мостика, включително скоростта и посоката на теглителната сила при всякакво наклонено и балансирано състояние в рамките на предвидените работни условия.
- в) Капитанът на мостика следва да разполага с работни индикатори, които предоставят ранно предупреждение за неизправности на задвижването или управлението.
- г) Неизправности, поради които корабът би могъл да остане без контрол на задвижването или управлението, следва да се указват с видима и звукова сигнализация на мостика, а при присъствие на членове на екипажа — в съответните машинни отделения.

- д) Следва да е възможен локален контрол на скоростта и управлението.
- е) Следва да са предвидени средства за предаване на заповедите от мостика към постове на локалния контрол за задвижването и управлението.
- ж) Следва да е възможно да се пусне и спре основната система за задвижването и да се оперира с нея при загуба на мощност, без да се прибегва до външни източници на енергия.
- з) Проектирането, конструкцията и поддръжката на основните и спомагателните машини, необходими за контрол на скоростта и посоката на движение на кораба, следва да отговарят на стандартите, посочени за класификацията съгласно правилата на призната организация, или на равностойни правила, използвани от администрация на държавата на знамето в съответствие с Регламент (ЕО) № 391/2009.

II-1.12. АВАРИЙНИ ИЗТОЧНИЦИ НА ЕНЕРГИЯ

Функционални изисквания

Основните системи за безопасност следва да се захранват поне от два различни източника на енергия независими един от друг, като един от тях — аварийният източник на енергия — трябва да е изключително предназначен за основните системи за безопасност.

Опасности

- Неизправност на основните системи за безопасност поради липса на мощност.
- Неизправност при задействане или работа на аварийните източници на енергия поради температурата, наклоненото или балансираното състояние.

Изисквания към експлоатационните показатели

- а) Аварийният източник на енергия следва автоматично да се задейства при неизправност на другите източници на енергия, захранващи основните системи за безопасност.
- б) Аварийният източник на енергия и свързаната разпределителна система следва да са разположени така, че системата да продължава да работи при пожар, навлизане на вода или какъвто и да е било инцидент, засягащ другите източници на енергия за основните системи за безопасност.

- в) Основните системи за безопасност са следните:
- в.1. дренажно оборудване;
 - в.2. пожароизвестително оборудване;
 - в.3. аварийна противопожарна помпа и когато е необходимо — водопръскащи системи;
 - в.4. необходимото комуникационно оборудване за предупреждаване на всички лица на борда, за сигнализиране и комуникация със службите за търсене и спасяване и за предаване на активни сигнали, позволяващи локализиране на кораба;
 - в.5. алармени и сигнални системи;
 - в.6. навигационни светлини и необходимото оборудване за поддържане на навигационните функции;
 - в.7. аварийните светлини, в това число необходимите аварийни маршрути;
 - в.8. всяка друга система, необходима, за да могат всички лица на борда да се евакуират от кораба.
- г) Основните системи за безопасност следва да продължат да функционират поне в рамките на очакваното време за получаване на помощ или за спасяване от съответните служби.
- д) Аварийните източници на енергия следва:
- д.1. да работят ефективно при всякакво наклонено и балансирано състояние в рамките на предвидените работни условия и на предвидимите аварийни условия и
 - д.2. да са в състояние да се експлоатират лесно при всякаква температура в рамките на предвидените работни условия.
- е) Проектирането, конструкцията и поддръжката на аварийните източници на енергия и разпределителна им система следва да отговарят на стандартите, посочени за класификацията съгласно правилата на призната организация, или на равностойни правила, използвани от администрация на държавата на знамето в съответствие с Регламент (ЕО) № 391/2009.

II-2 ПРОТИВОПОЖАРНА БЕЗОПАСНОСТ

II-2.1. ЗАПАЛВАНЕ

Функционални изисквания

- (1) Следва да се предотвратява запалването на запалителни материали и запалими течности, газове и изпарения.
- (2) Следва да са установени запалителните материали, запалимите течности и зоните, където запалимите газове или изпарения могат да се натрупват, както и евентуалните източници на запалване, като акумулаторите за задвижването.

Опасности

Запалване на запалителни материали или запалими течности, газове и изпарения.

Изисквания към експлоатационните показатели

- а) Следва да се осигурят средства за избягване и контрол на изтичането на запалими течности.
- б) Следва да са осигурени средства за ограничаване на натрупването на запалими газове и изпарения.
- в) Източниците на запалване следва да са отделени от запалителните материали и запалимите течности и газове.
- г) Запалимите течности и газове следва да се съхраняват в специални пространства.
- д) Следва да се предприемат допълнителни мерки, в това число като се прибегне до Международния кодекс за безопасност на корабите, използващи газове или други горива с ниска температура на възпламеняване („Кодекса IGF“), ако се използва гориво с температура на възпламеняване под 60°C.

II-2.2. РАЗРАСТВАНЕ НА ПОЖАРА

Функционални изисквания

- (1) Следва да се осигурят средства за контрол на подаването на въздух в затворените помещения.
- (2) Следва да се осигурят средства за преустановяване на изтичането на запалими течности.
- (3) Следва да се ограничи пожарното натоварване върху помещенията на борда.

Опасности

Разпространение на пожара.

Изисквания към експлоатационните показатели

- а) Следва да е възможно да се затворят всички вентилационни въздуховоди на помещенията с висока степен на опасност от пожар, които налагат висока степен на противопожарна защита от място извън съответното помещение.
- б) Следва да е възможно да се преустанови всякаква електрическа вентилация от място извън помещението, където е монтирана съответната вентилация.
- в) Вентилацията на жилищните помещения следва да е независима от вентилацията на всяко друго помещение с висока степен на опасност от пожар.
- г) Следва да се осигурят средства за контрол за спиране на всяка система, използваща запалими течности, например горивни помпи, помпи за смазочни масла, термopомпи и маслоотделители (пречистватели).
- д) Следните открити повърхности следва да имат ниски свойства за разпространение на пламък:
 - д.1. коридори и стълбища, формиращи част от аварийен маршрут;
 - д.2. тавани и облицовки в жилищни и сервизни помещения и пунктове за управление.
- е) Когато има монтирани запалителни материали, те следва да бъдат с ограничена калорична стойност. Това ограничение следва да зависи от строителния материал на кораба, но в никакъв случай не може да превишава 45 MJ/m².
- ж) Максималното пожарно натоварване във всяко помещение следва да е ограничено в съответствие с MSC.1/Цирк. 1003 или друг равностoен стандарт.

II-2.3. ОТДЕЛЯНЕ НА ДИМ И ТОКСИЧНОСТ

Функционални изисквания

Количеството дим и токсични продукти, отделяни от материалите по време на пожар, включително завършващите обработката на повърхността материали, следва да е ограничено.

Опасности

Опасност за живота от дим и токсични продукти, отделяни при пожар в помещения, достъпни за хора.

Изисквания към експлоатационните показатели

- а) Бои, лакове и други завършващи обработката материали, използвани върху открити вътрешни повърхности, не следва да отделят прекомерни количества дим и токсични продукти.
- б) Основните покрития на палубите, когато се използват в жилищни и сервизни помещения и пунктове за управление, следва да са изработени от одобрен материал, който не представлява опасност от дим, токсични вещества или експлозия при повишаване на температурите.

II-2.4. ПОЖАРОИЗВЕЩАВАНЕ И СИГНАЛИЗАЦИЯ НА ПОЖАРИ

Функционални изисквания

Стационарните системи за пожароизвестяване и сигнализация на пожари следва да са съобразени с предназначението на помещението, възможността за разрастване на пожара и евентуалното отделяне на дим и газове.

Опасности

Неоткриване на пожар на борда на ранен етап, за да се осигури достатъчно време за гасене на пожара или безопасно напускане на кораба, или и двете.

Изисквания към експлоатационните показатели

- а) Помещенията с висока степен на опасност от пожар и помещенията, чиято класификация налага висока степен на противопожарна защита в съответствие с точка II-2.5, буква а), следва да са оборудвани с пожароизвестителни системи.
- б) Пожароизвестителните системи следва да подават сигнал на мостика в случай на пожар. Този сигнал следва да е придружен от звукова сигнализация.
- в) Ако на мостика не бъде потвърдено своевременно получаването на звуковата сигнализация, тогава тя следва да се чуе във всяко помещение на кораба, до което екипажът има достъп.
- г) Нивото на звуковата сигнализация следва да е настроено според нивото на шума на кораба при нормалната му работа така, че сигнализацията да може да се чуе от екипажа.
- д) Следва да може да се установи помещението, в което е бил открит пожарът.

II-2.5. СТРУКТУРНА ПРОТИВОПОЖАРНА ЗАЩИТА

Функционални изисквания

- (1) Пожарите следва да бъдат овладени в помещението на възникване, за да се осигури достатъчно време за гасенето им или за да могат всички лица на борда да напуснат кораба, или и за двете.
- (2) Всеки кораб следва да е допълнително разделен чрез термични и структурни прегради.

Опасности

Пострадали от пожар лица на борда, преди да достигнат спасителна система.

Изисквания към експлоатационните показатели

- а) Помещенията на борда следва да бъдат класифицирани, както следва:
 - а.1. помещения с висока степен на опасност от пожар, включително:
 - помещения, съдържащи двигател с вътрешно горене,
 - ро-ро помещения,
 - помещения със запалими течности,
 - някои отделения за електрически акумулатори с висок капацитет;
 - а.2. помещения, изискващи висока степен на противопожарна защита, включително:
 - аварийни маршрути, включително стълбища и коридори,
 - пунктове за управление,
 - жилищни помещения,
 - сборни пунктове и пунктове за качване,
 - помещения за оборудването за задвижване и управление,
 - отделенията, използвани за оборудване за преобразуване, разпределение и съхранение на електрическа енергия (батерии).

- б) Между помещение с висока степен на опасност от пожар и помещение, изискващо висока степен на противопожарна защита, следва да има термична преграда(и), осигуряваща структурна противопожарна защита (СПЗ).
- в) Като правило СПЗ на термичната преграда следва да не позволява преминаване на пламък и дим в продължение на 60 минути. Това време може да се намали в зависимост от времето за евакуация, изчислено в съответствие с точка II-2.6, но в никакъв случай не следва да е по-малко от 30 минути.
- г) В термичните прегради, направени от стомана, средната температура на неоткритата страна следва да не превишава 140°C над първоначалната температура, нито да превишава в никоя точка или съединение 180°C над първоначалната температура в рамките на времето за СПЗ при стандартното изпитване за противопожарна устойчивост.
- д) Когато в термичните прегради се използват материали, различни от стомана, изолацията следва да е такава, че вътрешността на конструкцията да не достига такава температура, че да губи своите структурни свойства в рамките на времето за СПЗ. Например температурата, която трябва да се вземе под внимание по отношение на алуминия, е 200 °C.
- е) При кораби, построени с различни от стомана материали, всяка граница на помещение с висока степен на опасност от пожар, което има контакт с корпуса, следва да е оборудвана с термична преграда.
- ж) Противопожарната защита на вентилационните тръби следва да е същата като тази на помещението, в което са монтирани.

II-2.6. ВРЕМЕ ЗА ЕВАКУАЦИЯ

Функционални изисквания

Времето, необходимо за евакуация на кораба, следва да е изчислено¹² или указано на борда, или и двете по отношение на всеки кораб.

Опасности

Смъртни случаи или наранявания в случай на авария, налагаща евакуация на кораба.

Изисквания към експлоатационните показатели

- а) При определяне на времето за евакуация всички средства за евакуация следва да се считат за възможни.

¹² Като отправна точка за изчислението могат да се използват MSC.1/Цирк.1533 и MSC.1/Цирк.1166 със съответните им изменения.

- б) Времето за евакуация, изразено в минути, следва да е под следната стойност:

$$\text{Максимално време} = (\text{СПЗ}-7)/3,$$

където СПЗ е времето за структурна противопожарна защита в минути.

II-2.7. БОРБА С ПОЖАРИ

Функционални изисквания

Пожарите следва да бъдат овладени и изгасени в помещението на възникване.

Опасности

Разпространение на пожара.

Изисквания към експлоатационните показатели

- а) Всяко достъпно за хората помещение на кораба и откритите палуби следва да могат да бъдат достигнати с водна струя с ефективно налягане и капацитет, адаптиран към съответния кораб.
- б) На кораба следва да са монтирани най-малко две водни противопожарни помпи, едната от които се захранва от аварийния източник на енергия (аварийна противопожарна помпа).
- в) Аварийната противопожарна помпа и всмукателният ѝ тръбопровод следва да са разположени в помещение, отделно от помещенията с другите противопожарни помпи, и да бъдат разделени с термична преграда от помещенията със задвижващите машини.
- г) Всички помещения с висока степен на опасност от пожар следва да са оборудвани със стационарна пожарогасителна система.
- д) Спалните жилищни помещения следва да са оборудвани с автоматични водопръскащи системи.
- е) В близост до входа на помещения с висока степен на опасност от пожар или помещения, за които е необходима висока степен на противопожарна защита, следва да бъдат разположени преносими пожарогасители.
- ж) Пожарогасителният агент, използван за стационарни или преносими пожарогасителни системи, следва:
- ж.1. да е подходящ за най-вероятния вид пожар, който може да възникне в защитеното помещение, и

ж.2. да не е вреден за здравето на хората, освен ако са налице:

- средства, с които да се гарантира, че помещението може да бъде изцяло затворено, като всеки отвор бъде затворен от външната страна на помещението; и
- средства, с които да се гарантира, че в помещението няма лица преди започване на съответните действия за борба с пожара.

II-2.8. СРЕДСТВА ЗА ЕВАКУАЦИЯ

Функционални изисквания

Лицата на борда следва да могат да достигнат до спасителна система чрез достъпните аварийни маршрути, които имат видима маркировка и са защитени от пожар и наводнение и по които няма препятствия.

Опасности

Лица на борда, които не могат да напуснат кораба в случай на евакуация.

Изисквания към експлоатационните показатели

- а) Корабите следва да са оборудвани с най-малко две различни средства за евакуация от всяко обичайно обитавано помещение, които водят до пунктовете за качване.
- б) Двете средства за евакуация следва да са разположени така, че да не бъдат блокирани при който и да е възможен сценарий на пожар.
- в) Средствата за евакуация следва:
 - в.1. да имат осигурени ръкохватки;
 - в.2. да нямат препятствия;
 - в.3. да бъдат ясно обозначени с маркировка, видима в условия на ниска видимост;
 - в.4. да имат осветление, захранвано от два източника на енергия, единият от които е аварийният източник на енергия; и

в.5. да са достатъчно широки, за да позволяват свободното движение на лицата на борда, включително на лица, носещи предпазни средства, транспортирането на лица на носилки и на лица с увреждания.

- г) Във всяка каюта следва да има поставени планове с аварийните маршрути и ако е приложимо, в общите помещения.

III СПАСИТЕЛНИ СРЕДСТВА И УСТРОЙСТВА

III.1. ОБЩА ГОТОВНОСТ НА СПАСИТЕЛНИТЕ СРЕДСТВА

Функционални изисквания

Всички спасителни средства (СС) следва да са в състояние на непрекъсната готовност, независимо от запасите на кораба при предвидените работни условия.

Опасности

- Нараняване на лицата на борда при обичайните операции, обучения, поддръжка или аварийни ситуации.
- Повреда или забавяне при използване на СС при реална авария или по време на обучение или тренировки.

Изисквания към експлоатационните показатели

Спасителните средства следва:

- а) да са леснодостъпни;
- б) да не са заградени или заключени;
- в) да са в изправност и да се разполагат независимо от енергийните източници на кораба;
- г) да се поддържат в състояние на непрекъсната готовност;
- д) да могат да се използват при предвидените работни условия и

- е) да могат да се разполагат при всякакво наклонено или балансирано състояние на кораба при предвидените работни условия и предвидимите аварийни условия.

III.2. ОСИГУРЯВАНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА АВАРИЙНИ СИТУАЦИИ

Функционални изисквания

Осигуряване на леснодостъпна информация и инструкции за аварийни ситуации на всички лица на борда в зависимост от разпределението на спасителните средства.

Опасности

Липса на адекватна информация и инструкции за пътниците по отношение на аварийните процедури, което е възможно да доведе до забавяне, объркване или паника.

Изисквания към експлоатационните показатели

- а) Информацията и инструкциите за всички лица на борда следва да са:
- а.1. представени по начин, по който е вероятно да бъдат разбрани (например стил и език); и
 - а.2. поставени на видими места из целия кораб.
- б) Информацията и инструкциите относно аварийните процедури, местоположението и използването на оборудването следва да включват най-малко следното:
- б.1. указания за насочване към сборните пунктове;
 - б.2. местоположение на СС и
 - б.3. действие и употреба на СС.
- в) Инструкциите за СС следва да могат да се четат и разбират при условия на ниска видимост (например аварийно осветление), като местата за съхранение на СС следва да бъдат ясно обозначени.

III.3. Комуникации

Функционални изисквания

- (1) Следва да се осигурят средства за предупреждаване и насочване на службите за търсене и спасяване (СТС) към местонахождението на кораба и спасителните системи.
- (2) Следва да се осигурят средства, които да позволяват на капитана или членовете на екипажа да комуникират едновременно с всички лица на борда по време на аварийни ситуации.
- (3) Следва да се осигурят средства за предупреждаване на всички лица на борда за аварийната ситуация.

Опасности

- Затруднения при откриването от СТС при авария (на кораба или спасителната система в морето).
- Невъзможност за установяване на ефективна двупосочна комуникация между членовете на екипажа с цел подпомагане на аварийни, евакуационни и спасителни дейности.
- Невъзможност за своевременно предоставяне на ефективна информация и инструкции на лицата на борда за всяка аварийна ситуация.
- Неспособност за своевременно предупреждаване на лицата на борда за всяка аварийна ситуация.
- Забавяне и пропуски в организацията.

Изисквания към експлоатационните показатели

- а) Следните средства следва да бъдат осигурени за насочване на СТС към кораба и спасителните системи:
 - а.1. електронен сигнал, който може да бъде автоматично и дистанционно открит от СТС (включително сигнали, излъчвани от навигационни спътникови системи, като например „Галилео“);
 - а.2. сигнал, който може да бъде видян в близост, и
 - а.3. преносима комуникационна система за използване между спасителните системи и СТС.

- б) Средствата за вътрешна комуникация следва:
- б.1. да осигуряват двупосочна комуникация между членовете на екипажа, независимо от помещението на кораба, в което се намират;
 - б.2. да осигуряват непрекъсната звукова информация и инструкции във всички помещения, до които хората имат достъп.
- в) Средствата за предупреждаване на всички лица на борда следва:
- в.1. да се чуват във всички помещения, до които хората имат достъп, и
 - в.2. да са подходящи за устна комуникация на борда.

III.4. ЕВАКУАЦИЯ

Функционални изисквания

- (1) Всеки кораб следва да разполага със сборни пунктове, в които следва да бъдат събрани всички лица на борда преди прехвърлянето им към спасителните системи.
- (2) Следва да е възможно прехвърлянето на всяко лице от сборния пункт към спасителна система без причиняване на нараняване и без необходимост да влиза във водата дори за ограничено време.
- (3) Следва да се осигурят средства за спасяването на всички лица след евакуацията.

Опасности

- Неуместни спасителни системи, които не са достатъчни, подходящи или достъпни за всички лица на борда.
- Пътниците не са събрани правилно, което води до забавяне и объркване при евакуация.
- Възможност някои спасителни системи да не са налични в резултат на загуби вследствие на пожар, наводнение или други щети.
- Увреждане на спасителните системи или на лицата, или и на системите, и на лицата по време на спускането.

- Удавяне.
- Хипотермия.

Изисквания към експлоатационните показатели

- а) Всеки кораб следва да носи спасителни системи, разпределени навсякъде по целия кораб, с достатъчен капацитет, така че в случай че някоя спасителна система се загуби или повреди, останалите спасителни системи да могат да поемат общия брой на пътниците, които корабът има право да превозва.
- б) Разпределението, механизмите за разполагане и капацитетът на спасителните системи следва да позволяват всички пътници, които корабът има право да превозва, да бъдат настанени от двете страни на кораба¹³.
- в) Сборните пунктове следва да осигуряват достатъчно място за събиране на всички лица на борда.
- г) Не следва да се очаква което и да е лице да скочи от височина от повече от 1 метър към спасителна система. За по-големи височини следва да се осигури устройство за улесняване на качването (например евакуационна пързалка или подвижна стълба за качване).
- д) Спускането на спасителната система следва да се извършва без затруднения или възпрепятстване от други конструкции, особено от гребния винт.
- е) На всеки кораб следва да се разполага с индивидуални спасителни жилетки, подходящи за всяко лице на борда.
- ж) В зависимост от работните условия за лицата следва да се осигури подходяща топлинна защита.

¹³ Това изискване не означава непременно, че е необходим 100 % капацитет от всяка страна на кораба. Възможно е да се използват спасителни системи, които могат да бъдат разположени от двете страни на кораба.

III.5. СПАСИТЕЛНИ ДЕЙНОСТИ

Функционални изисквания

Следва да се осигурят средства за изваждане на лица от водата.

Опасности

Невъзможност за изваждане на лице от водата по ефективен и бърз начин, което може да причини влошаване на здравето на лицето или дори смърт.

Изисквания към експлоатационните показатели

- а) Корабът следва да носи спасителни средства, които могат да бъдат спуснати от кораба към лицето във водата.
- б) Изваждането на човек от водата следва да се извършва или от кораба, или от специализиран екип.

IV РАДИОКОМУНИКАЦИИ

Функционални изисквания

- (1) Корабът следва да може да предава и получава съответната информация за морска безопасност.
- (2) Всеки кораб следва да може да предава и получава сигнали за бедствие.
- (3) Корабът следва да е в състояние да осъществява комуникация с външни спасителни екипи, независимо дали въздушни или морски, по време на операция по търсене и спасяване.

Опасности

- Невъзможност за получаване и предаване на съответната информация за морска безопасност.
- Липса на комуникация с външни спасителни екипи в случай на аварийна ситуация.
- Невъзможност за оказване на помощ на бедстващи кораби в близост.

Изисквания към експлоатационните показатели

Всеки кораб следва да може:

- а) да предава сигнали за бедствие от кораба към брега;
- б) да получава сигнали за бедствие от брега към кораба;
- в) да предава и получава сигнали за бедствие от кораб към кораб (също чрез спътникови системи);
- г) да предава и получава съобщения за координиране на операциите по търсене и спасяване;
- д) да предава и получава съобщения от мястото на събитието;
- е) да предава и получава информация за морска безопасност;
- ж) да предава и получава общи радиосъобщения към радиосистеми или мрежи на брега и от тях; и
- з) да предава и получава съобщения от мостик до мостик.

V НАВИГАЦИЯ

Функционални изисквания

Корабът следва да бъде проектиран, конструиран, оборудван и поддържан по такъв начин, че когато е на море, да може:

- (1) да бъде управляван независимо; и
- (2) да предупреждава екипажа за всички навигационни опасности, независимо дали са стационарни или подвижни.

Опасности

- Сблъсък и засядане.
- Невъзможност за установяване на местоположението на кораба.

Изисквания към експлоатационните показатели

- а) Следва да се предоставя подробна информация за морската географска зона, в която оперира корабът.

- б) Следва да се осигурят средства за установяване на местоположението, курса и скоростта на кораба (например навигационни спътникови системи, включително „Галилео“).
- в) Следва да се осигурят средства за подпомагане на навигацията и избягване на сблъсъци (например навигационни спътникови системи, включително „Галилео“).
- г) Конфигурацията на мостика следва да осигурява адекватна видимост за вахтените офицери.
- д) Следва да се осигурят средства за установяване на посоката на въртене на гребния винт и изискваната мощност, както и на разположението на руля спрямо основната посока на кораба.
- е) Следва да се осигурят средства за определяне на дълбочината на водата.
- ж) Следва да е възможно откриването на кораба от кораби в близост до него.
