

ДИРЕКТИВА 98/18/ЕО НА СЪВЕТА

от 17 март 1998 година

за правилата и стандартите за безопасност на пътническите кораби

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската общност и по-специално член 84, параграф 2 от него,

като взе предвид предложението на Комисията ¹,

като взе предвид становището на Икономическия и социален комитет ²,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 189в от Договора ³,

- (1) като има предвид, че в рамките на общата транспортна политика трябва да бъдат предприети допълнителни мерки за подобряване на безопасността на морския транспорт;
- (2) като има предвид, че Общността е сериозно загрижена във връзка с последните произшествия с пътнически кораби, които доведоха до много смъртни случаи; като има предвид, че лицата, които използват пътнически кораби и бързоходни пътнически плавателни съдове на територията на Общността имат право да очакват и да разчитат на съответно ниво на безопасност на борда;
- (3) като има предвид, че работното оборудване и средствата за лична защита на работниците не са обхванати от настоящата директива, поради това, че разпоредбите на Директива 89/391/ЕИО на Съвета от 12 юни 1989 година за въвеждане на мерки за насърчаване на подобрения в областта на безопасните и здравословни условия на труд на работниците ⁴ и съответните разпоредби на отделните ѝ съответни директиви са приложими относно използването на такова оборудване на пътническите кораби, които извършват вътрешни пътувания;
- (4) като има предвид, че предоставянето на морски пътнически транспортни услуги между държавите-членки вече е либерализирано с

¹ ОВ С 238, 16. 8. 1996 г., стр. 1.

² ОВ С 212, 22. 7. 1996 г., стр. 21.

³ Становище на Европейския парламент от 5 септември 1996 г. (ОВ С 277, 23. 9. 1996 г., стр. 19), Обща позиция на Съвета от 17 юни 1997 г. (ОВ С 293, 26. 9. 1997 г., стр. 1) и Решение на Европейския парламент от 6 ноември 1997 г. (ОВ С 358, 24. 11. 1997 г., стр. 27).

⁴ ОВ L 183, 29. 6. 1989 г., стр. 1.

Регламент (ЕИО) № 4055/86⁵; като има предвид, че прилагането на принципа за свобода при предоставянето на услуги за морски превоз в рамките на държавите-членки (морско каботажно плаване), предвидено в Регламент (ЕИО) № 3577/92⁶, ще бъде осъществено в цялата Общност в рамките на следващите няколко години;

- (5) като има предвид, че за постигането на високо ниво на безопасност и за премахване на препятствията в търговията, е необходимо създаването на хармонизирани стандарти за безопасност на подходящо ниво по отношение на пътническите кораби и плавателни съдове, които предоставят услуги в рамките на държавите; като има предвид, че стандартите за плавателни съдове, които осъществяват международни пътувания са описани от Международната морска организация (ММО); като има предвид, че настоящата директива въвежда процедури, които дават възможност за предприемане на действия в ММО с цел привеждане на стандартите за международни пътувания в съответствие със стандартите на настоящата директива;
- (6) като има предвид, че така както бе предложено от страна на Комисията в нейното Съобщение “Обща политика относно сигурността на мореплаването”, Съветът в неговата Резолюция от 8 юни 1993 г. относно общата политика относно сигурността на мореплаването⁷ и Европейският парламент, в неговата Резолюция относно сигурността на морското пространство от 27 октомври 1994 г.⁸ *inter alia* призова Комисията да предостави във възможно най-кратки срокове официални предложения относно правилата за безопасност за пътническите кораби, когато те осъществяват вътрешни пътувания;
- (7) като има предвид по-специално, че от гледна точка на вътрешния пазар на морския пътнически транспорт, действие, предприето на ниво на Общността е единственият възможен начин за установяване на общо ниво на безопасност на корабите в цялата Общност;
- (8) като има предвид, че от гледна точка на принципа за пропорционалност, директива на Съвета е подходящият правен инструмент, поради това, че предоставя рамка за единно и задължително прилагане на стандартите за безопасност от страна на държавите-членки, като същевременно предоставя на всяка държава-членка правото да определи инструментите за прилагането ѝ, които най-добре съответстват на нейната вътрешна система;
- (9) като има предвид, че в интерес на подобряването на безопасността и избягване на накърняването на конкуренцията, общите изисквания за безопасност трябва да се прилагат по отношение на пътническите кораби и бързоходните пътнически плавателни съдове, ангажирани във вътрешните пътувания в Общността, независимо от флага, под който

⁵ ОВ L 378, 31. 12. 1986 г., стр. 1.

⁶ ОВ L 364, 12. 12. 1992 г., стр. 7.

⁷ ОВ C 271, 7. 10. 1993 г., стр. 1.

⁸ ОВ C 332, 21. 11. 1994 г., стр. 176.

плават; като има предвид, че е необходимо да се изключат някои категории кораби, за които правилата на настоящата директива не са подходящи от техническа гледна точка или са икономически неизпълними;

(10) като има предвид, че пътническите кораби трябва да бъдат разделени на различни категории в зависимост от обсега и условията на морските райони, в които те оперират; като има предвид, че бързоходните пътнически плавателни съдове трябва да бъдат категоризирани в съответствие с разпоредбите на Кодекса за бързоходни плавателни съдове, приет от ММО;

(11) като има предвид, че основната рамка за стандартите за безопасност е Конвенцията за опазване на човешкия живот на море от 1974 г., така, както е изменена, която обхваща международно договорени стандарти за пътнически кораби и бързоходните пътнически плавателни съдове, които осъществяват международни пътувания, а също така и съответните резолюции на ММО и други мерки, които допълват и тълкуват споменатата конвенция;

(12) като има предвид, че различните класове нови и съществуващи пътнически кораби изискват различен подход при определяне на изискванията за безопасност, които гарантират еднакво ниво на безопасност от гледна точка на специфичните нужди и ограничения на тези различни класове; като има предвид, че следва да се прави разграничение в изискванията за безопасност, които следва да бъдат съблюдавани от новите и съществуващите кораби, тъй като налагането на правилата за новите кораби по отношение на съществуващите би предполагало такива съществени структурни промени, които ги правят икономически неефективни;

(13) като има предвид, че финансовите и техническите последици, които произтичат от привеждането на съществуващите кораби в съответствие със стандартите, предвидени в настоящата директива, оправдават наличието на определени преходни периоди; като има предвид, че от гледна точка на значителния брой острови в Гърция и необходимостта от поддържане на постоянна морска връзка между тях и сериозния ефект от такива транспортни операции и свързаната с тях заетост, която би възникнала вследствие на незабавното прилагане на съществените изисквания за привеждане на съществуващите кораби, които са по-стари от 27 години към стандартите на 1 октомври 2000 г., следва да се предвиди изключение от тези изисквания за такива плавателни съдове, които оперират изключително между пристанищата на Гърция, експлоатацията на които ще се преустанови за всички вътрешни пътувания в Общността не по-късно от датата, на която те достигнат 35 годишна възраст;

(14) като има предвид, че от гледна точка на значителните различия в концепциите, конструкцията и използването на бързоходните пътнически плавателни съдове в сравнение с традиционните

пътнически кораби, от тези съдове трябва да се изисква спазването на специални правила;

- (15) като има предвид, че морското оборудване за кораби, което съответства на разпоредбите на Директива 96/98/ЕО на Съвета от 20 декември 1996 г. относно морското оборудване⁹, инсталирано на борда на пътнически кораб, не трябва да бъде подлагано на допълнителни изпитвания, доколкото такова оборудване вече е предмет на стандартите и процедурите, установени в настоящата директива;
- (16) като има предвид, че с цел осигуряване на цялостно прилагане на настоящата директива, държавите-членки установяват система от санкции, приложима при нарушаване на националните разпоредби, приети в съответствие с настоящата директива и могат да контролират съответствието с разпоредбите на настоящата директива, които се основават на тези, предвидени в Директива 95/21/ЕО на Съвета от 19 юни 1995 г. относно прилагането, по отношение на кораби, които използват пристанища на Общността или плават във води, под юрисдикцията на държавите-членки, на международните стандарти за безопасност на корабоплаването, предотвратяване на замърсяване и за условията на живот и работа на борда на корабите (държавен пристанищен контрол)¹⁰;
- (17) като има предвид, че под контрола на процедурата на Комитета, държавите-членки могат да приемат допълнителни изисквания за безопасността, ако това е оправдано от местните обстоятелства, да разрешат използването на равностойни стандарти или приемат изключения от разпоредбите на настоящата директива при определени оперативни условия, или приемат мерки за сигурност при някои обстоятелства, свързани с изключителна опасност;
- (18) като има предвид, че е необходимо за Комитета, съставен от представители на държавите-членки, да подпомага Комисията в ефективното прилагане на настоящата директива; като има предвид, че Комитетът, създаден на основание член 12 от Директива 93/75/ЕО на Съвета от 13 септември 1993 г. относно минималните изисквания за корабите, които плават или отплават от пристанищата на Общността и превозват опасни или замърсяващи товари¹¹ може да осъществява тази функция;
- (19) като има предвид, че определени разпоредби от настоящата директива, както и приложение I, могат да бъдат приведени в съответствие от този Комитет с оглед да бъде взето предвид развитието, което е настъпило на международно ниво и специфичните изменения на международните конвенции;

⁹ ОВ L 46, 17. 2. 1997 г., стр. 25.

¹⁰ ОВ L 157, 7. 7. 1995 г., стр. 1.

¹¹ ОВ L 247, 5. 10. 1993 г., стр. 19.

(20) като има предвид, че за контрола за ефективното прилагане и изпълнение на настоящата директива следва да бъде направен преглед на новите и съществуващите пътнически кораби и плавателни съдове; като има предвид, че съответствието с настоящата директива трябва да бъде удостоверено от администрацията на държавата на флага или от нейно име,

ПРИЕ НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Цел

Целта на настоящата директива е да въведе единно ниво на опазване на живота и собствеността на борда на новите и на съществуващите пътнически кораби и бързоходни пътнически плавателни съдове, в случаите, когато тези две категории кораби и съдове осъществяват вътрешни пътувания, и да определи процедури за преговори на международно ниво с оглед хармонизиране на правилата за пътническите кораби, които осъществяват международни пътувания.

Член 2

Определения

По смисъла на настоящата директива и нейните приложения,

а) “Международни конвенции” означава Международната конвенция за опазване на човешкия живот на море (Конвенцията SOLAS 1974 г.) и Международната конвенция от 1966 г. за товарните водолинии, заедно с нейните протоколи и измененията ѝ от датата на приемане на настоящата директива;

б) “Кодекс за устойчивост в ненакърнено състояние” означава “Кодекс за устойчивост в ненакърнено състояние на всички видове кораби, обхванати от инструментите на ММО” съдържащи се в Резолюция А.749 (18) на Асамблеята на ММО от 4 ноември 1993 година, с измененията ѝ от датата на приемане на настоящата директива;

в) “Кодекс за бързоходни плавателни съдове” означава “Международен кодекс за безопасност на бързоходните плавателни съдове”, който се съдържа се в Резолюция MSC 36 (63) на Комитета по морска безопасност на ММО от 20 май 1994 г., с измененията ѝ от датата на приемане на настоящата директива;

г) “GMDSS” означава Глобалната морска система за бедствие и безопасност, така както е определена в глава IV от Конвенцията SOLAS от 1974 г., с измененията ѝ от датата на приемане на настоящата директива;

д) “пътнически кораб” означава кораб, който превозва повече от 12 пътника;

е) “бързоходен пътнически плавателен съд” означава бързоходен плавателен съд, така както е определен в правило 1 от глава X от Конвенцията SOLAS от 1974 г., с измененията ѝ от датата на приемане на настоящата директива, който превозва повече от 12 пътника;

Пътнически кораби от клас B, C и D, които осъществяват вътрешни пътувания в морските пространства, не се считат за бързоходни пътнически плавателни съдове, когато:

– тяхната водоизместимост, съответстваща на определената водолиния, е по-малка от 500 м³

и

– тяхната максимална скорост, така както е определена в параграф 1.4.30 от Кодекса за бързоходни плавателни съдове, е по-малка от 20 възела;

ж) “нов кораб” означава кораб, чийто кил е поставен или постройката, разпознаваема като конкретен кораб, е започната на или след датата, установена по член 14, параграф 1. Подобна фаза на строеж означава фаза, в която:

(i) започва строежът на съответния кораб; и

(ii) е започнало сглобяването на такъв кораб, като то е обхванало поне 50 тона или 1% от предполагаемата маса на всички структурни материали, спрямо най-малката стойност;

з) “съществуващ кораб” означава кораб, който не е нов;

и) “пътник” означава всяко лице, различно от:

(i) собственика и членовете на екипажа или други лица, назначени или ангажирани в каквото и да е качество на борда на кораб във връзка с работата на този кораб;

и

(ii) е дете на възраст под една година;

й) “дължина на кораб”, освен ако не е изрично предвидено друго, означава 96% от цялата дължина на кораба, измерена по водолиния, взета на 85% от най-малката теоретична височина на борда, измерена от горния ръб на кила, или дължината от предната страна на вълнореза до оста на балера на кормилото по тази водолиния, ако тази дължина е по-голяма. За кораби,

проектирани с конструктивен диферент, водолинията, по която тази дължина ще се мери, трябва да бъде успоредна на проектната товарна водолиния;

к) “височина на носа на кораб” означава височината, определена в Правило 39 на Международната конвенция за товарните водолинии от 1966 г. като вертикалното отстояние от предния перпендикуляр между водолинията и кореспондиращия на определения напречен свободен борд и определения баланс и върха на откритата странична палуба;

л) “кораб с цяла палуба” означава кораб с цялостна отворена към посоката на вятъра и към морето палуба, който има постоянни средства за затваряне на всички отвори в частта по посоката на вятъра и под която всички странични отвори на кораба са снабдени с постоянни средства с поне устойчиво на атмосферни влияния затваряне.

Цялата палуба може да бъде водонепропусклива палуба или подобна структура, състояща се от палуба, изцяло покрита от водонепропусклива конструкция с подходяща здравина за поддържане на устойчивост на атмосферни влияния и снабдена с приспособления за устойчиво на атмосферни влияния затваряне;

м) “международно пътуване” означава пътуване по море от едно пристанище на държава-членка до пристанище извън тази държава-членка или обратно;

н) “вътрешно пътуване” означава пътуване в морско пространство от пристанище на държава-членка до същото или друго пристанище в рамките на тази държава-членка;

о) “морско пространство” означава пространство, така както е определено в съответствие с разпоредбата на член 4, параграф 2.

Независимо от това, за прилагане на разпоредбите за радиокомуникациите, определението за морски пространства е това, определено в правило 2, глава IV от Конвенцията SOLAS от 1974 г.

п) “пристанищна зона” означава зона, различна от морската зона, така както е определена от държавите-членки, която обхваща най-отдалеченото постоянно пристанище, което е неразделна част от пристанищната система или ограниченията, определени от естествените географски особености, които защитават широко устие или подобна защитена зона;

р) “място за подслон” означава всяка природно или изкуствено защитена зона, която може да бъде използвана като подслон на кораб или плавателен съд при условия, които застрашават неговата безопасност;

с) “администрация на държавата на флага” означава компетентните власти на държавата, под чийто флаг корабът или плавателният съд има право да плава;

т) “приемаща държава” означава държава-членка, към чието или от чието пристанище(а) корабът или плавателният съд осъществява вътрешни пътувания, но плава под флаг, различен от флага на държавата-членка;

у) “призната организация” означава организация, определена в съответствие с член 4 от Директива 94/57/ЕО на Съвета от 22 ноември 1994 г. относно общи правила и стандарти за оправомощените организации за инспектиране и преглед на кораби и за съответните действия на морските администрации ¹²;

ф) “една морска миля” е 1 852 метра;

х) “значителна височина на вълната” означава средната височина на третата най-висока наблюдавана вълна над морското равнище за определен период.

Член 3

Приложно поле

1. Настоящата директива се прилага за:

- а) новите пътнически кораби;
- б) съществуващите пътнически кораби с дължина от 24 метра и повече;
- в) бързоходните пътнически плавателни съдове,

независимо от техния флаг, когато те извършват вътрешни пътувания.

Всяка държава-членка, в качеството си на приемаща държава трябва да гарантира, че пътническите кораби и бързоходните пътнически плавателни съдове, които плават под флага на държава, която не е държава-членка, отговарят изцяло на изискванията на настоящата директива преди да могат да извършват вътрешни пътувания в тази държава-членка.

2. Настоящата директива не се прилага за:

- а) пътнически кораби, които са:
 - военни кораби или кораби за превозване на военни части,
 - кораби, които не се придвижват по механичен начин,
 - плавателни съдове, които се построени от материал, различен от стомана или друг подобен материал и не са покрити от стандартите, отнасящи се до бързоходните плавателни съдове (Резолюция MSC 36 (63)) или плавателни съдове с динамична устойчивост (Резолюция A.373 (X)),
 - дървени кораби с примитивен строеж,
 - оригинални и индивидуални копия на исторически пътнически кораби, проектирани преди 1965 г., изградени предимно с оригиналните материали,
 - увеселителни яhti, освен ако те имат или ще имат екипаж и ще превозват повече от 12 пътника с търговска цел,

¹² ОВ L 319, 12. 12. 1994 г., стр. 20. Директива, последно изменена с Директива 97/58/ЕО на Комисията (ОВ L 274, 5. 10. 1997 г., стр.8).

– кораби, ангажирани изключително в пристанищните зони;

б) бързоходни пътнически плавателни съдове, които са:

- военни кораби или кораби за превозване на военни части,
- увеселителни яхти, освен ако те имат или ще имат екипаж и ще превозват повече от 12 пътника с търговска цел,
- кораби, ангажирани изключително в пристанищните зони.

Член 4

Класове пътнически кораби

1. Пътническите кораби се разделят на следните класове според морската зона, в която оперират:

“Клас А” означава пътнически кораб, който извършва вътрешни пътувания, различни от пътуванията, посочени в класове В, С и D.

“Клас В” означава пътнически кораб, който извършва вътрешни пътувания, по време на които той в нито един момент не се намира на разстояние повече от 20 мили от бреговата линия, на която корабокруширалите лица могат да акостират при прилив от средна височина.

“Клас С” означава пътнически кораб, който извършва вътрешни пътувания в морски зони, където вероятността от височина на вълната, надвишаваща 2,5 метра е по-малка от 10% за едногодишен период от време за целогодишното опериране или за специфично ограничен период от годината за опериране изключително през този период (например опериране през летния период), по време на което той в нито един момент не се намира на разстояние повече от 15 мили от място за подслон, нито на повече от 5 мили от бреговата линия, на която корабокруширалите лица могат да акостират при прилив от средна височина.

“Клас D” означава пътнически кораб, който извършва вътрешни пътувания в морски зони, където вероятността от височина на вълната, надвишаваща 1,5 метра е по-малка от 10 % за едногодишен период от време за целогодишното опериране или за специфично ограничен период от годината за опериране изключително през този период (например опериране през летния период), по време на което той в нито един момент не се намира на разстояние повече от 6 мили от място за подслон, нито на повече от 3 мили от бреговата линия, на която корабокруширалите лица могат да акостират при прилив от средна височина.

2. Списъкът с морските зони се съставя и осъвременява въз основа на уведомленията, които трябва да бъдат направени от държавите-членки в съответствие с процедурата, определена в член 9. Държавите-членки

уведомяват не по-късно от шест месеца преди датата за изпълнение, посочена в член 14, параграф 1 за морските зони, които се намират се под тяхна юрисдикция, като ограничат зоните за целогодишно или, където това е целесъобразно, ограничено периодично опериране на класове от кораби, като използва критерия за определяне на класовете, посочени в параграф 1. Списъкът се публикува в *Официален вестник на Европейските общности*.

3. За бързоходни пътнически плавателни съдове категориите, определени в глава 1, точки 1.4.10 и 1.4.11 от Кодекса за бързоходни плавателни съдове.

Член 5

Приложение

1. При извършване на вътрешни пътувания новите и съществуващите пътнически кораби и бързоходните пътнически плавателни съдове трябва да спазват съответните правила за безопасност, установени в настоящата директива.
2. Държавите-членки не задържат оперирането по причини, които произтичат от настоящата директива, на пътнически кораби или бързоходни пътнически плавателни съдове, които извършват вътрешни пътувания и които отговарят на изискванията на настоящата директива, включително всички допълнителни изисквания, наложени от държава-членка в съответствие с разпоредбите на член 7, параграф 1.

Всяка държава-членка, като действа в качеството си на приемаща държава, признава сертификата за безопасност на бързоходен плавателен съд и разрешението за опериране, издадено от друга държава-членка на бързоходен плавателен съд, който извършва вътрешни пътувания или сертификата за безопасност на пътнически кораб по член 11, издаден от друга държава-членка на пътническите кораби, които извършват вътрешни пътувания.

3. Приемащата държава може да инспектира пътнически кораб или бързоходен пътнически плавателен съд, който извършва вътрешни пътувания и да провери неговата документация в съответствие с разпоредбите на Директива 95/21/ЕО.
4. Цялостното мореплавателно оборудване на кораба, така както е посочено в Приложение А.(1) на Директива 96/98/ЕО и съответстващо на разпоредбите на последната, се счита, че е в съответствие с разпоредбите на настоящата директива, независимо от това дали в Приложение I се изисква оборудването да бъде одобрено и подложено на изпитване за удовлетворяване на администрацията на държавата на флага.

Член 6

Изисквания за безопасност

1. По отношение на новите и съществуващите пътнически колби от класове А, В, С и D:

а) построяването и поддържането на корпуса, основния и допълнителния механизъм, електрическите и автоматичните съоръжения отговаря на стандартите, определени за класификация от правилата на призната организация или подобни правила, използвани от дадена администрация в съответствие с член 14, параграф 2 от Директива 94/57/ЕО;

б) прилагат се разпоредбите в глави IV, включително измененията GMDSS от 1988 г., V и VI от Конвенцията SOLAS от 1974 г., с измененията ѝ от датата на приемането на настоящата директива;

в) прилагат се разпоредбите за навигационното оборудване на борда, съдържащи се в правило 12, глава V от Конвенцията SOLAS от 1974 г., с измененията ѝ от датата на приемане на настоящата директива. Навигационното оборудване на борда, така както е посочено в приложение А.1 към Директива 96/98/ЕО и което отговаря на разпоредбите на последната, се счита за съответстващо на изискванията за одобрение на типа, които са описани в правило 12 с) от глава V от Конвенцията SOLAS от 1974 г.

2. По отношение на новите пътнически кораби:

а) общи изисквания

(i) нови пътнически кораби от клас А трябва да отговарят изцяло на изискванията на Конвенцията SOLAS от 1974 г., с измененията ѝ от датата на приемане на настоящата директива и със съответните специфични изисквания, съдържащи се в настоящата директива и приложение I от нея. За тези изисквания, за които Конвенцията SOLAS предоставя възможността за тълкуване по свободна преценка на администрацията, администрацията на държавата на флага прилага тълкуването, което се съдържа в приложение I;

(ii) новите пътнически кораби от класове В, С и D трябва да отговарят на съответните специфични изисквания, посочени в настоящата директива и в приложение I от нея;

б) изисквания за товарните водолинии:

(i) всички нови пътнически кораби с дължина от 24 метра и повече трябва да отговарят на изискванията на Международната конвенция за товарните водолинии от 1966 г.;

(ii) критерии за нивото на безопасност, еквивалентни на тези, които се съдържат в Международната конвенция за товарните водолинии от 1966 г., се прилага по отношение на дължината и класа на новите пътнически кораби, които са по-къси от 24 метра;

(iii) независимо от разпоредбите на точки i) и ii), новите пътнически кораби от клас D се изключват от изискването за минимална височина на носа, което се съдържа се в Международната конвенция за товарните водолинии от 1966 г.;

(iv) новите пътнически кораби от класове A, B, C и D имат цяла палуба.

3. По отношение на съществуващите пътнически кораби:

а) съществуващите пътнически кораби от клас A трябва да отговарят изцяло на изискванията за съществуващи пътнически кораби, които са указани в Конвенцията SOLAS от 1974 г., с измененията ѝ от датата на приемане на настоящата директива и със съответните специфични изисквания, указани в настоящата директива и приложение I към нея. За тези изисквания, за които Конвенцията SOLAS предоставя възможността за тълкуване по свободна преценка на администрацията, администрацията на държавата на флага прилага тълкуването, указано в приложение I;

б) съществуващите пътнически кораби от клас B трябва да отговарят на съответните специфични изисквания, посочени в настоящата директива и в приложение I към нея;

в) съществуващите пътнически кораби от класове C и D да отговарят на съответните специфични изисквания, посочени в настоящата директива и глава III от приложение I, а по отношение на неуредените от тези изисквания въпроси, на правилата на администрацията на държавата на флага. Тези правила трябва да осигурят ниво на безопасност, което е еднакво с това на глави II-1 и II-2 от приложение I, като същевременно бъдат взети предвид специфичните местни условия за опериране, свързани с морските зони, в които тези класове кораби могат да оперират.

Преди съществуващите пътнически кораби от класове C и D да започнат осъществяването на редовни вътрешни пътувания в приемащата държава, администрацията на държавата на флага трябва да получи съгласие от приемащата държава относно тези правила;

г) когато държава-членка счита, че правилата, които се изискват от администрацията на приемащата държава в съответствие с буква в) са неприемливи, тя трябва незабавно да уведоми Комисията за това. Комисията трябва да започне процедура с оглед вземане на решение в съответствие с процедурата, определена в член 9;

д) ремонт, промени или модификации, които са от значителен характер и свързаното с тях оборудване, трябва да бъдат в съответствие с изискванията за нови кораби, така както са посочени в параграф 2, буква а). Промените, извършени по отношение на съществуващ кораб, които са предназначени единствено за постигане по-висок стандарт на оцеляване, не се считат за съществени видоизменения;

е) разпоредбите на буква а), освен ако не са посочени по-ранни дати в Конвенцията SOLAS от 1974 г. и разпоредбите на букви б) и в), освен ако не са определени по-ранни дати в приложение I, няма да бъдат прилагани по отношение на кораб, чийто кил е поставен или който е на подобен стадий от строежа си.

(i) преди 1 януари 1940 г.: до 1 юли 2006 г.;

(ii) на или след 1 януари 1940 г., но преди 31 декември 1962 г.: до 1 юли 2007 г.;

(iii) на или след 1 януари 1963 г., но преди 31 декември 1974 г.: до 1 юли 2008 г.;

(iv) на или след 1 януари 1975 г., но преди 31 декември 1984 г.: до 1 юли 2009 г.;

(v) на или след 1 януари 1985 г., но преди датата, посочена в член 14, параграф 1: до 1 юли 2010 г.;

ж) чрез дерогация, съществуващите класове пътнически кораби А и В, които извършват изключително вътрешни пътувания преди 1 януари 1996 г. между пристанища, разположени в Гърция, могат да бъдат изключени от спазване на изискванията на правила II-1/Б/8-1, II-1/Б/8-2 от Конвенцията SOLAS от 1974 г. или от приложение I към настоящата директива, както и от II-2/Б/16 от приложение I към тази директива, при условие, че те отговарят на всяко от следните условия:

(i) на 1 октомври 2000 г., тяхната възраст, изчислена от датата на поставяне на техния кил или на която те са били на подобен етап от строежа си, така както е предвидено в член 2, буква ж), ще бъде повече от 27 години,

(ii) те се ограничават до осъществяването само на вътрешни пътувания между пристанищата, разположени единствено в Гърция;
и

(iii) извършването на вътрешни пътувания от тях ще спре не по-късно от датата, на която те достигнат възраст от 35 години.

В допълнение, пътнически кораби от класове А и В, които плават под флага на Гърция и са прехвърлени за вътрешни пътувания между пристанищата, разположени в Гърция, преди датата на влизане в сила на настоящата директива може също да бъдат изключени, при условие, че по време на тяхното прехвърляне, те отговарят изцяло на приложимите международни стандарти и при условие, че те отговарят на условията, посочени в (i), (ii) и (iii).

За целите на това изключение, Гърция ще изпрати на Комисията, не по-късно от три месеца от датата на приемане на настоящата директива пълен списък на

всички съществуващи пътнически кораби класове А и Б, които отговарят на гореспоменатите условия, включително всички подробности за името на кораба, отличителни номера или букви, пристанище, където е регистриран, пътнически капацитет, номер в Международната морска организация (ако има такъв), клас и дата на поставяне на кила или дата, към която корабът е бил на подобен етап на строеж. Този списък се публикува в *Официален вестник на Европейските общности*.

Дерогациите, които се предоставят на такива кораби се упоменават изрично в техния сертификат за безопасност на пътнически кораб.

4. По отношение на бързоходните пътнически плавателни средства:

а) бързоходните пътнически плавателни средства, които са построени или подлежат на значителен ремонт, промени или модификации, които са от съществена важност, на или след 1 януари 1996 г. трябва да отговарят на изискванията на правило X/3 от Конвенцията SOLAS от 1974 г., освен ако:

- техният кил е бил поставен или е бил в подобен етап от строежа не по-късно от датата на влизане в сила на настоящата директива

и

- доставката и подготовката за въвеждане в експлоатация се осъществяват не по-късно от шест месеца след влизане в сила на настоящата директива

и

- те отговарят изцяло на изискванията на Кодекса за безопасност на плавателни съдове с динамична издръжливост (DSC Code), съдържащи се в Резолюция А.373 (X) на Асамблеята на ММО от 14 ноември 1977 година, изменена с Резолюция MSC 37(63) на Комитета по морска безопасност от 19 май 1994 г.;

б) бързоходни пътнически плавателни съдове, които са построени преди 1 януари 1996 г. и които не отговарят на изискванията на Кодекса за безопасност на бързоходни плавателни съдове, продължават да извършват операции, сертифицирани в съответствие с този кодекс.

Бързоходни пътнически плавателни съдове, които са построени преди 1 януари 1996 г. и които не отговарят на изискванията на Кодекса за безопасност на бързоходните плавателни съдове с динамична устойчивост, не могат да извършват вътрешни пътувания, освен ако те вече не са осъществявали вътрешни пътувания в държава-членка към датата на влизане в сила на настоящата директива, в който случай може да им бъде разрешено да продължат техните вътрешни операции в тази държава-членка. Такива плавателни съдове трябва да отговарят на изискванията на DSC Code, така както е изменен;

в) построяването и поддържането на бързоходни пътнически плавателни съдове и тяхното оборудване трябва да отговаря на правилата за класификация на бързоходни плавателни съдове на призната организация или на подобни правила, използвани от администрацията в съответствие с член 14, параграф 2 от Директива 94/57/ЕО.

Член 7

Допълнителни изисквания за безопасност, равностойни мерки, изключения и мерки за сигурност

1. Допълнителни изисквания за безопасност:

В случай, че държава-членка или група от държави-членки счете, че приложимите изисквания за безопасност трябва да бъдат подобрени в определени случаи поради специфични местни особености и ако е налице явна необходимост от това, те могат съгласно процедурата, определена в параграф 4, да приемат мерки за подобряване на изискванията за безопасност.

2. Равностойни мерки:

Държава-членка може съгласно предвидената в параграф 4 процедура, да приеме мерки, които са равностойни на правилата в приложение I, при условие, че те са толкова ефективни, колкото и съответните правила.

Изключения:

При условие, че не е налице намаляване на нивото на безопасност и при условията на процедурата по параграф 4, държава-членка може да приеме мерки, с които да освободи някои кораби от определени специфични изисквания от настоящата директива, по отношение на вътрешните пътувания, извършвани в тази държава, включително и в нейните морски зони с архипелази, защитени от влиянието на откритото море, при определени условия на опериране, като по-малка височина на значителната вълна, ограничен годишен период, пътувания единствено по време на светлата част на деня или при подходящи климатични или метеорологични условия, или ограничено пътуване или близост на спасителни служби.

4. Държава-членка, която се ползва от разпоредбите на предишните параграфи 1, 2 и 3, следва посочената по-долу процедура:

а) държавата-членка уведомява Комисията за мерките, които тя възнамерява да предприеме, включително подробности до степен, необходима за удостоверяване на това, че се поддържа адекватно ниво на безопасност;

б) ако в рамките на срок от шест месеца от датата на уведомяването е решено в съответствие с процедурата, определена в член 9, че предложените мерки не са оправдани, от съответната държава-членка се изисква да измени или да не приема предложените мерки;

в) приетите мерки се определят в съответното национално законодателство и се съобщават на Комисията, която следва да информира другите държави-членки за всички подробности, свързани с тях;

г) всички такива мерки се прилагат по отношение на всички пътнически кораби от същия клас или по отношение на плавателните съдове, които

оперират при същите специфични условия без разлика по отношение на техния флаг или националност или място на установяване на техния оператор;

д) мерките, посочени в параграф 3, се прилагат единствено доколкото кораба или плавателния съд оперират при специфичните условия.

5. Мерки за сигурност:

Когато дадена държава-членка счита, че пътнически кораб или плавателен съд, който извършва вътрешно пътуване в рамките на тази държава, независимо от това, че отговаря на разпоредбите на настоящата директива, създава риск за сериозна заплаха за живота или собствеността или за околната среда, оперирането на този кораб може да бъде спряно и да бъдат наложени допълнителни мерки за сигурност за период от време, в рамките на който опасността да бъде отстранена.

В горните случаи се прилага следната процедура:

а) държавата-членка без отлагане информира Комисията и другите държави-членки за своето решение, като привежда доводи в негова подкрепа;

б) Комисията преценява дали преустановяването на допълнителните мерки е оправдано от гледна точка на сериозна заплаха за безопасността и за околната среда;

в) решено е, в съответствие с процедурата, предвидена в член 9, дали решение на държавата-членка следва да преустанови или не оперирането на такъв кораб или плавателен съд, или да наложи допълнителни мерки е оправдано по причини, свързани със сериозна заплаха за безопасността на живота или собствеността, или околната среда и ако преустановяването на мерките не е оправдано, от съответната държава-членка ще бъде изискано да оттегли преустановяването или мерките.

Член 8

Адаптиране

В съответствие с процедурата, посочена в член 9,

а) (i) дефинициите, съдържащи се в член 2, букви а), б), в), г) и у);

и

(ii) разпоредбите, отнасящи се до процедури и насоки за проучвания, посочени в член 10, може да бъдат адаптирани, така че да се отчетат развитията на международно ниво, в частност в рамките на ММО;

б) Приложение I може да бъде изменено за целите на настоящата директива, за да приложи допълнителните изменения в международните конвенции.

Член 9 **Комитет**

Комисията се подпомага от Комитет, създаден по член 12, параграф 1 от Директива 93/75/ЕО. Комитетът функционира в съответствие с процедурата, установена в параграфи 2 и 3 от този член.

Член 10

Прегледи

1. Всеки нов пътнически кораб подлежи на следните прегледи, които се извършват от администрацията на държавата на флага:

а) преглед преди пускането на кораба в експлоатация;

б) периодичен преглед, веднъж на 12 месеца;

в) допълнителен преглед според случая.

2. Всеки съществуващ пътнически кораб подлежи на следните прегледи, извършвани от администрацията на държавата на флага:

а) първоначален преглед, преди пускането на кораба в експлоатация за вътрешни пътувания в приемаща държава или в рамките на 12 месеца след влизане в сила на настоящата директива, така както е предвидено в член 14, параграф 1 за съществуващите кораби, които извършват вътрешни пътувания в държавата-членка, под чиито флаг те имат право да плават;

б) периодичен преглед, веднъж на 12 месеца;

в) допълнителни прегледи, според случая.

3. Всеки бързоходен пътнически плавателен съд, който трябва да отговаря, в съответствие с разпоредбите на член 6, параграф 4, на изискванията на Кодекса за бързоходни плавателни съдове (HSC Code), подлежи на прегледите, които се изискват от HSC Code от страна на администрацията на държавата на флага.

Бързоходен пътнически плавателен съд, който трябва да отговаря, в съответствие с разпоредбите на член 6, параграф 4, на изискванията на DSC Code, с неговите изменения, подлежи на прегледите, които се изискват от DSC Code от страна на администрацията на държавата на флага.

4. Приложими са съответните процедури и указания за извършване на прегледи за сертификат за безопасност на пътнически кораб, определени в Резолюция

A.746 (18) на Асамблеята на ММО от 4 ноември 1993 г. за указания за извършване на прегледи в условията на хармонизирана система за прегледи и сертифициране, във вида, в който те съществуват към момента на приемане на настоящата директива или процедури, определени за постигане на същата цел.

5. Посочените в параграфи 1, 2 и 3 процедури се извършват единствено от инспектори от страна на администрацията на държавата на флага, от призната организация или от държавата-членка, упълномощена от държавата на флага да извърши прегледи с цел да гарантира, че са спазени всички изисквания на настоящата директива.

Член 11

Сертификати

1. Всички нови и съществуващи пътнически кораби трябва да бъдат снабдени със сертификат за безопасност на пътнически кораб в съответствие с настоящата директива. Форматът на този сертификат е посочен в приложение II. Този сертификат се издава от администрацията на държавата на флага, след като бъде извършен първоначалният преглед, предвиден в член 10, параграф 1, буква а) и параграф 2, буква а).
2. Сертификатът за пътническа безопасност на кораб се издава за срок не повече от 12 месеца. Срокът на валидност на сертификата може да бъде удължен от администрацията на държавата на флага за срок до един месец от датата на изтичането му, която е посочена в него. Когато бъде предоставено удължение, новият срок на валидност на сертификата започва да тече от датата на изтичане валидността на съществуващия сертификат преди неговото удължаване.

Подновяването на сертификат за безопасност на пътнически кораб се издава след извършен периодичен преглед, така както е предвидено в член 10, параграф 1, буква б) и параграф 2, буква б).

3. За бързоходните пътнически плавателни съдове, които отговарят на условията на Кодекса за бързоходните плавателни съдове (HSC Code), трябва да бъде издаден сертификат за безопасност на бързоходен плавателен съд и разрешение за опериране на бързоходен плавателен съд от администрацията на държавата на флага в съответствие с разпоредбите на HSC Code.

За бързоходните пътнически плавателни съдове, които отговарят на условията на DSC Code, трябва да бъде издаден DSC сертификат за проектиране и екипиране и разрешение за опериране на бързоходен плавателен съд от администрацията на държавата на флага в съответствие с разпоредбите на DSC Code.

Преди издаване на разрешение за опериране на бързоходен плавателен съд, който извършва вътрешни пътувания в приемащата държава, администрацията на държавата на флага съгласува с приемащата държава всички условия,

свързани с оперирането на плавателния съд в тази държава. Всички тези условия трябва да бъдат изложени пред администрацията на държавата на флага при издаването на разрешение за опериране.

4. Изключения, предоставени на кораби или плавателни съдове на основание или в съответствие с разпоредбите на член 7, параграф 3 се отбелязват в сертификата на кораба или плавателния съд.

Член 12

Правила на Конвенцията SOLAS

По отношение на пътническите кораби, които осъществяват международни пътувания:

1. След влизане в сила на настоящата директива Общността трябва да направи искане пред ММО за:

а) ускоряване на текущата работа в рамките на ММО за преразглеждане на правилата към глави II-1, II-2 и III от Конвенцията SOLAS от 1974 г., които съдържат въпроси, предоставени на свободна преценка на администрацията за установяване на хармонизирано тълкуване на тези правила и съответно за приемане на изменения на последните;

б) приемане на мерки за задължително прилагане на принципите, които са определящи за разпоредбите на циркулярно писмо MSC 606 относно съгласуването на държавата на пристанището с изключенията, предвидени в Конвенцията SOLAS;

2. Искането, предвидено в параграф 1, се поставя от президентството на Съвета и Комисията въз основа на хармонизираните разпоредби, установени в приложение I към настоящата директива. Всички държави-членки трябва да положат максимални усилия за осигуряване на експедитивното разработване на споменатите правила и мерки от страна на ММО.

Член 13

Санкции

Държавите-членки установяват система от санкции за нарушаване на разпоредбите на националното законодателство, приети в съответствие с настоящата директива и трябва да предприемат всички мерки, необходими за осигуряване на прилагането на тези санкции. Така предвидените санкции трябва да бъдат ефективни, пропорционални и да имат възпиращ характер.

Член 14

Изпълнение

1. Държавите-членки въвеждат в сила не по-късно от 1 юли 1998 г. необходимите закони, подзаконови и административни разпоредби, за да приведат законодателството си в съответствие с настоящата директива.
2. Когато държави-членки приемат тези мерки, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условието и редът на това позоваване се определят от държавите-членки.
3. Държавите-членки незабавно уведомяват Комисията за всички разпоредби на вътрешното законодателство, които те приемат в областта, регулирана от настоящата директива. Комисията уведомява останалите държави-членки за тези разпоредби.

Член 15

Влизане в сила

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

Член 16

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Брюксел на 17 март 1998 година.

За Съвета:

Председател

G. STRANG

ПРИЛОЖЕНИЕ I

ИЗИСКВАНИЯ ЗА БЕЗОПАСНОСТ ПО ОТНОШЕНИЕ НА НОВИ И СЪЩЕСТВУВАЩИ ПЪТНИЧЕСКИ КОРАБИ, КОИТО ИЗВЪРШВАТ ВЪТРЕШНИ ПЪТУВАНИЯ

СЪДЪРЖАНИЕ

ГЛАВА I - ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ	
ГЛАВА II-1 – КОНСТРУКЦИЯ - ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ И УСТОЙЧИВОСТ, ДВИГАТЕЛИ И ЕЛЕКТРИЧЕСКИ ИНСТАЛАЦИИ	
Част А - Общи положения	
1. Определения, които се отнасят до част Б.....	
2. Определения, които се отнасят до части В, Г, и Д.....	
Част Б - Цялостна устойчивост, отделения и устойчивост след авария	
1. Цялостна устойчивост.....	
2. Водонепроницаемо отделение	
3. Дължина на наводнение	
4. Допустима дължина на отделенията.....	
5. Пропускливост.....	
6. Разделителен фактор.....	
7. Особени изисквания относно отделенията в корабите	
8. Устойчивост в аварийно състояние.....	
8-1. Устойчивост на пътнически ро-ро кораби при авария.....	
8-2. Специални изисквания за пътнически ро-ро кораби, които пренасят 400 и повече пътника	
9. Прегради във форпика и в машинното отделение	
10. Двойни дъна.....	
11. Определяне, отбелязване и записване на товарни линии в отделението	

12. Изграждане и първоначални тестове на водонепропроницаемите прегради и т.н.
13. Отвори във водонепропроницаемите прегради
14. Кораби, които пренасят товари, превозни средства и придружаващ персонал.....
15. Отвори в обшивката на корпуса под линията на газене.....
16. Цялостна водонепропроницаемост на пътническите кораби над линията на газене
17. Затваряне на вратите за товарене
- 17-1 Цялостна водонепропроницаемост от ро-ро палубата (преградена палуба) до помещенията под нея.....
- 17-2 Достъп до ро-ро палуби.....
- 17-3 Затваряне на преградите на ро-ро палубата
18. Сведения за устойчивостта.....
19. Планове за контрол в случай на авария
20. Цялостност на корпуса, надстройката, предотвратяване и контрол на аварии
21. Отбелязване, периодично опериране и проверка на водонепропроницаемостта на вратите и т.н.
22. Вписване в корабния дневник.....
23. Платформи и рампи за повдигане на коли

Част В - Двигатели

1. Общи положения
2. Двигатели с вътрешно горене
3. Приспособления за изпомпване на трюмна вода
4. Брой и вид на помпите за изпомпване на трюмна вода
5. Заден ход
6. Кормилен механизъм.....
7. Допълнителни изисквания за електрически и електрохидравличен кормилен механизъм
8. Вентилационна система в машинните отделения

9. Комуникация между навигационния мостик и машинното отделение	
10. Алармени инсталации, предназначени за механиците.....	
11. Местоположение на аварийните инсталации.....	
12. Контрол на двигателите	
13. Парна тръбопроводна система.....	
14. Системи за сгъстен въздух.....	
15. Защита от шум.....	
16. Асансьори.....	

Част Г- Електрически инсталации

1. Общи положения	
2. Основен източник на електричество и осветителни инсталации	
3. Аварийен източник на електричество	
4. Допълнително аварийно осветление за ро-ро кораби	
5. Предпазни мерки срещу шок от електрически ток, огън и други рискове от електрически произход.....	

Част Д - Допълнителни изисквания за машинни отделения без постоянно присъствие на персонал

Специален преглед

1. Общи положения.....	
2. Предпазни мерки срещу пожар.....	
3. Защита срещу наводнение.....	
4. Контрол на двигателния механизъм от навигационния мостик.....	
5. Комуникация.....	
6. Алармена система.....	
7. Системи за безопасност.....	
8. Специални изисквания за двигателите, котлите и електрическите инсталации.....	
9. Автоматичен контрол и алармена система.....	

ГЛАВА II-2 - ПРОТИВОПОЖАРНА ЗАЩИТА, ЗАСИЧАНЕ И ПОТУШАВАНЕ НА ПОЖАР

Част А – Общи положения.....

1. Основни принципи.....	
2. Определения.....	

3. Противопожарни помпи, противопожарни колектори, пожарни кранове, маркучи и накрайници.....
4. Фиксирани пожарогасителни системи.....
5. Пожарогасители.....
6. Пожарогасителни съоръжения за потушаване на пожар в машинните отделения
7. Специални изисквания за машинните отделения.....
8. Автоматична пръскачка, системи за засичане на пожар и пожарозивестителни системи
9. Фиксирани системи за засичане на пожари и фиксирани пожароизвестителни системи.....
10. Правила за течни горива, смазочно масло и други запалителни масла
11. Пожарникарска екипировка.....
12. Разни
13. Противопожарни контролни планове и противопожарни тренировки
14. Налична готовност на устройства за пожарогасене

Част Б - Противопожарни мерки за безопасност.....

1. Структура.....
2. Основни вертикални отсеци и хоризонтални зони.....
3. Прегради в основен вертикален отсек
4. Противопожарна цялост на прегради и палуби в нови кораби, които превозват повече от 36 пътника
5. Противопожарна цялост на преградни стени и палуби в нови кораби, които превозват не повече от 36 пътника и съществуващи кораби клас Б, които превозват повече от 36 пътника.....
6. Средства за евакуация.....
- 6-1. Евакуационни маршрути в пътническите ро-ро кораби
7. Достъп и отвори в отделенията на А и Б класа
8. Защита на стълбите и асансьорите в помещенията за настаняване и в обслужващите помещения.....
9. Вентилационни системи.....
10. Прозорци и странични люкове.....
11. Ограничено използване на запалителни материали
12. Детайли на конструкцията.....
13. Фиксирани алармени системи, системи за противопожарна аларма и автоматични системи за пожарогасене чрез пръскачки, автоматични системи за засичане на пожар и алармени системи
14. Защита на специални категории помещения.....
15. Противопожарни патрули, засичане на пожар, системи за пожароизвестяване и високоговорителни системи
16. Осъвременяване на съществуващите кораби от клас Б, които превозват повече от 36 пътника
17. Специални изисквания за кораби, които пренасят опасни товари

ГЛАВА III - ЖИВОТОСПАСЯВАЩИ УСТРОЙСТВА

1. Определения
2. Комуникации, спасителни съдове и дежурни лодки, лични животоспасяващи приспособления
3. Аварийна аларма, оперативни инструкции, наръчник за обучение, поименни списъци за аварийни ситуации
4. Екипиране на спасителните съдове и наблюдение
5. Сборни пунктове и организиране на натоварването.....
- 5-1. Изисквания, приложими за пътническите ро-ро кораби
- 5-2. Площадка за кацане и отлитане на хеликоптер
- 5-3. Система за подпомагане на взимането на решения на капитаните
6. Станции за спускане на лодки.....
7. Натоварване на спасителни съдове
8. Натоварване на дежурни лодки.....
9. Съоръжения за спускане на спасителни съдове
10. Съоръжения за натоварване на дежурна лодка, съоръжения за спускане на вода и прибиране
11. Инструкции за аварийни ситуации
12. Оперативна готовност, поддръжка и проверки.....
13. Обучение и тренировки за напускане на кораба

ГЛАВА I

ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

Когато това е изрично упоменато, правилата на настоящото приложение се прилагат по отношение на новите и съществуващите пътнически кораби от класове А, В, С и D, които извършват вътрешни пътувания.

Новите кораби от класове А, В, С и D, които са с дължина по-малка от 24 метра, трябва да отговарят на изискванията на правила II-1/Б/2 до II-1/Б/8 и II-1/Б/10 от настоящото приложение, освен ако администрацията на държавата на флага, под чийто флаг тези кораби имат право да плават, гарантира, че те отговарят на вътрешните разпоредби на държавата на флага и че тези разпоредби гарантират равностойно ниво на безопасност.

Съществуващите кораби от класове С и D не се налага да отговарят на разпоредбите на глави II-1 и II-2 от настоящото приложение, при условие, че администрацията на държавата на флага, под чийто флаг тези кораби имат право да плават, гарантира, че те отговарят на вътрешните разпоредби на държавата на флага и че тези разпоредби гарантират равностойно ниво на безопасност.

В случаите, когато настоящото приложение изисква прилагането на резолюция на ММО по отношение на съществуващи кораби, корабите, построени до две години след датата на приемане от ММО на такава резолюция, не е необходимо да отговарят на разпоредбите на такава резолюция, при условие, че те отговарят на предишната приложима резолюция(и), ако такава съществува.

Под “съществени” поправки, промени и модификации се разбира, например:

■ всяка промяна, която съществено променя измеренията на кораба.

Пример - удължаването му чрез добавяне на ново средно тяло,

■ всяка промяна, която значително променя капацитета на кораба за превоз на пътници.

Пример - палуба за превозни средства, преустроена за настаняване на пътници,

■ всяка промяна, която значително удължава експлоатационния живот на кораба.

Пример - подновяване на пътническото настаняване на цялата палуба.

Обозначението (“правило ...”), което следва редица заглавия на правилата в настоящото приложение, се отнася до разпоредбите на Конвенцията SOLAS от 1974 г., заедно с измененията ѝ, на които се основават правилата на настоящото приложение.

ГЛАВА II-1

КОНСТРУКЦИЯ - ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ И УСТОЙЧИВОСТ, ДВИГАТЕЛ И ЕЛЕКТРИЧЕСКИ ИНСТАЛАЦИИ

ЧАСТ А

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Определения, които се отнасят се до част Б (правило 2)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.1 *Товарна водолиния на подразделение* е водолинията, използвана за определяне на подразделението на кораба;

.2 *Максимална товарна водолиния на подразделение* е водолинията, която съответства на най-голямата водоизместимост, която позволяват приложимите изисквания за подразделение.

.2 *Дължина на кораба* е дължината, измерена между перпендикулярите, взети от краищата на максималната товарна водолиния на подразделение.

.3 *Широчина на кораба* е най-голямата широчина от външните краища на едната рамка до другата или под максималната товарна водолиния на подразделение.

.4 *Газене* е вертикалното разстояние от модулната осевата линия на кила в средата на кораба до съответната товарна водолиния на подразделение.

.5 *Дедуейт* е разликата в тонажа между водоизместимостта на кораба във вода в определена плътност от 1, 025 при товарната водолиния, която съответства на определения за летния сезон свободен борд и минималното тегло на кораба.

.6 *Минимално тегло* е водоизместимостта на кораба в тонове без товар, гориво, смазочно масло, баластна вода, прясна вода и вода за консумация в резервоарите, припаси за консумация, и пътници, и екипаж, и тяхното движимо имущество.

.7 *Преградена палуба* е най-горната палуба, до която се простира напречната водонепропусклива преградна стена.

.8 *Разделна линия* е линията, очертана на минимум 76 мм под горната повърхност на странична палуба.

.9 *Водонепропускливост на помещението* е процентът от обема на това помещение, който може да бъде наводнен. Обемът на помещението, което се простира отвъд разделната линия се измерва само до височината на тази линия.

.10 *Машинно отделение* се простира от осевата линия на кила до разделителната линия и между крайната основна напречна водонепропусклива преградна стена,

която затваря помещенията, в които се намира основния и допълнителния двигателен механизъм и котлите, които се използват за двигателна тяга.

.11 *Пътнически помещения* са помещенията, предвидени за настаняване и използване от пътниците, без в това да се включва багажното, складовото, снабдителното и пощенското помещения.

.12 *Водонепроницаемост* по отношение на структурата означава възможност за предотвратяване на преминаването на вода през структурата в която и да е посока под най-високата точка на водата, което е вероятно да възникне в нормални условия или при нанесени повреди.

.13 *Устойчивост на атмосферни влияния* означава, че водата не прониква в кораба при каквито и да било морски и атмосферни условия.

.14 *Пътнически ро-ро кораб* означава пътнически кораб с ро-ро товарни отделения, така както е определен в правило II-2/A/2.

2. Определения, които се отнасят се до части В, Г, и Д (правило 3)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.1 .1 *Контролна система на кормилната уредба* е оборудването, посредством което се изпращат заповеди от навигационния мостик към задвижващите елементи на кормилната уредба. Контролна система на кормилната уредба съдържа предаватели, приемници, хидравлични контролни помпи и свързаните с тях мотори, моторни регулатори, тръби и кабели;

.2 *Основна кормилна уредба* включва машините, задвижващият механизъм на руля, задвижващите елементи на кормилната уредба, ако има такива, и допълнителното оборудване и средствата за предаване на усукването към кормилния лост (румпел или квадрант), необходими за ефективното движение на руля с цел направляване на кораба в нормални условия на работа.

.2 *Захранваща единица на кормилната уредба* е:

.1 при електрическо кормило, един електрически мотор и свързаното с него електрическо оборудване;

.2 при електрохидравлично кормило, електрически мотор, свързаното с него електрическо оборудване и свързаната помпа;

.3 при друго хидравлично кормило-задвижващият механизъм и свързаната помпа.

.3 *Допълнително кормило* е оборудването, различно от която и да е част на основното кормило, необходимо за направляване на кораба в случай на отказ на основното кормило, но не включва румпела, квадранта или компоненти, които изпълняват същата функция.

.4 *Нормално условие за експлоатация и обитаване* е условието, при което корабът като цяло, механизмът, обслужващите средства и средствата за привеждане в движение, възможност за направляване, безопасната навигация, противопожарна и противоводна безопасност, вътрешни и външни комуникации и сигнали, средства за спасяване и скрипците на спасителните лодки, както и средствата за осигуряване на съответните комфортни условия за обитаване са в изправност и функционират нормално.

.5 *Аварийно състояние* е състоянието, при което които и да са апаратури, необходими за нормалното функциониране и условия на живот, не са в режим на работа поради повреда в основния източник на електрическа енергия.

.6 *Основен източник на електрическа енергия* е източникът, предвиден за снабдяване с електричество на основното комутаторно табло за разпределяне за всички апаратури, необходими за поддържане на кораба в нормално оперативно състояние и условия на обитаване.

.7 *Състояние на прекъсване на електричеството* е състоянието, при което основният придвижващ двигателен механизъм, котлите и помощните апаратури не функционират поради липса на електричество.

.8 *Основна генераторна станция* е пространството, в което е разположен основния източник на електричество.

.9 *Основно комутаторно табло* е комутаторното табло, което се снабдява директно от основния източник на електричество и е предназначено да разпределя електрическа енергия за обслужване на кораба.

.10 *Аварийно комутаторно табло* е комутаторно табло, което в случай на прекъсване на основния източник на електричество се снабдява директно от аварийен източник на електричество или от временен източник на електричеството и е предназначено да разпределя електрическа енергия за аварийната поддръжка на кораба.

.11 *Аварийен източник на електричество* е източник на електричество, предназначен да захранва аварийното комутаторно табло в случай на невъзможност за захранване от основния източник на електричество.

.12 *Максимална скорост на движение напред* е най-голямата скорост, която е предвидена да бъде поддържана при опериране на море, при най-дълбоко газене.

.13 *Максимална скорост назад* е скоростта, която е предвидено да бъде развита от кораба назад при максимална мощ при най-дълбоко газене.

.14 а) *Машинни отделения* са машинните помещения от категория А и всички други помещения, които съдържат задвижващ механизъм, котели, отделения за течно гориво, парни двигатели и двигатели с вътрешно горене, генератори и значителни електрически машини, станции за зареждане с гориво, механизми за

охлаждане, стабилизиране, вентилация и климатична инсталация, и подобни помещения, както и шахтите към тези помещения.

.14 б) *Машинни отделения категория А* са тези помещения и шахти към тях, които съдържат:

- .1 машини на вътрешно горене, използвани за основното движение; или
- .2 машини на вътрешно горене, използвани за цели, различни от основното движение, когато такива машини имат в агрегата си обща производствена мощност не по-малко от 375 kW; или
- .3 всеки котел на течно гориво или агрегат, който работи на течно гориво.

.15 *Механизъм за предаване на мощността за задвижване* е хидравличното оборудване, предназначено за снабдяване с мощност при обръщане на руля, която се състои от кормилна уредба или кормилни съоръжения, заедно със свързаните тръби и прилежащо оборудване, и задвижващия механизъм на руля. Системните мощности за задвижване може да имат общи механични компоненти, като кормилен лост и квадрант или компоненти, които изпълняват същата функция.

.16 *Контролни станции* са тези отделения, в които се намира радиооборудването на кораба или основното навигационно оборудване, или аварийния източник на мощност, или където е съсредоточено централното оборудване за засичане или контролиране на пожари.

ЧАСТ Б

ЦЯЛОСТНА УСТОЙЧИВОСТ, ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ И УСТОЙЧИВОСТ СЛЕД ПОВРЕДИ

1. Цялостна устойчивост (Резолюция А.167, изменена с А.206 и Резолюция А.749)
НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ А, В, С, И D С ДЪЛЖИНА ОТ 24 МЕТРА И ПОВЕЧЕ:

Всички класове нови кораби с дължина от 24 метра и повече трябва да отговарят на съответните разпоредби за пътнически кораби на Кодекса на ММО за цялостната устойчивост на всички типове кораби, приет на 4 ноември 1993 година от Международната морска организация (ММО) с Резолюция А.749 (18) на 18-та сесия на нейната Асамблея.

СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАСОВЕ А И В С ДЪЛЖИНА 24 МЕТРА И ПОВЕЧЕ:

Всички съществуващи кораби класове А и В трябва, при всички условия на натоварване, да отговарят на следните изисквания за устойчивост след надлежна промяна с оглед свободно пространство за течностите в резервоарите

в съответствие с предписанията на Резолюция 167 допълнение I или други съответстващи резолюции.

а) Пространството под кривата на десния лост (GZ крива) не трябва да е по-малко от:

- (i) 0,055 метър-радиана до ъгъл на наклон от 30 градуса;
- (ii) 0,09 метър-радиана до ъгъл на наклон от или 40 градуса или ъгъл на наводнение, т.е. ъгълът на наклоняване, при който долните краища на всеки отвор на корпуса, надстройката или жилищните помещения на палубата които не могат да бъдат херметически затворени, са потопени, ако този ъгъл е по-малък от 40 градуса;
- (iii) 0,03 метър-радиана между ъглите на наклон от 30 и 40 градуса или между 30 градуса и ъгъла на наводнение, ако този ъгъл е по-малко от 40 градуса;

б) Десният лост GZ трябва да бъде поне 0,20 метра към ъгъл на наклон, равен на или по-голям от 30 градуса.

в) Максималната крива на десния лост трябва да се проявява при ъгъл на наклон, който е за предпочитане да не превишава 30 градуса, но да не е по-малко от 25 градуса.

г) Първоначалната напречна метацентрична височина не трябва да бъде по-малка от 0,15 метра.

Условията за натоварване, които трябва да бъдат взети предвид с оглед удостоверяване на съответствието с горните изисквания за устойчивост, трябва да включват минимум тези, които се съдържат в приложение II от Резолюция A.167 (IV) на ММО.

Всички съществуващи кораби класове А и В с дължина от 24 метра и повече също така трябва да отговарят на допълнителните критерии, така както те са формулирани в Резолюция A.167 (IV) на ММО, приложение, член 5, параграф 2 и на Критерия за силен вятър и странично бордово клатене, който се съдържа в Резолюция A.562 (14) на ММО.

2 Водонепроницаемо подразделение

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С и D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

Всеки кораб трябва да бъде разделен с отвесни преградни стени, които са водонепроницаеми до нивото на преградната стена на палубата към водонепроницаемите отделения, максималната дължина на които се изчислява в съответствие със специфичните изисквания, посочени по-долу.

Всяка друга част от вътрешната инфраструктура, която засяга ефикасността на подразделенията на кораба, трябва да бъде водонепроницаема.

3 Дължина на наводняване (R 4)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С и D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.1 Дължината на наводняване в определена точка е максималната отсечка от дължината на кораба, чийто център е въпросната точка, която може да бъде наводнена при допускане на пропускливост, както е посочена по-долу, без кораба да бъде потопен над линията на потапяне.

.2 При кораб, който няма постоянна преградна стена на палубата, дължината на наводняване във всяка точка може да бъде определена към една условна непрекъсната линия, която в нито една от точките ѝ не е на разстояние по-малко от 76 мм под ръба на палубата, до която се намират въпросните преградни стени и до която корпусът се поддържа водонепромокаем.

.3 Когато част от условната линия е значително под палубата, към която има преградна стена, администрацията на държавата на флага може да разреши ограничено отслабване на водонепроницаемостта в онези части от преградната стена, които са над линията и непосредствено под най-горната палуба.

4 Допустима дължина на отделенията (R 6)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С и D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

Максимално допустимата дължина на отделение, чийто център се намира в която и да е точка от дължината на кораба се получава, като се умножи дължината на наводняване по съответния фактор, наречен фактор на подразделяне.

5 Промокаемост (R 5)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С и D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

Крайните предположения, предвидени в правило 3 се отнасят до проницаемостта на помещенията, които се намират под линията на потапяне.

При определяне на дължината на наводняване, предполагаемата средна проницаемост на помещенията под линията на потапяне трябва да съответства на стойността, зададена в таблицата в правило 8.3.

6 Фактор на подразделяне

Разделителният фактор F е следният:

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С и D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

Клас	N	F
B, C D	$N < 400$	$\leq 1,0$
B, C, D	$N \geq 400$	$\leq 0,5$

където N = брой на лицата, които корабът е сертифициран да превозва

Съществуващите кораби клас В трябва да отговарят на това условие не по-късно от датата за спазване на това изискване, посочена в правило II-1/Б/8 - 2, параграф 2.

7 Особени изисквания относно подразделенията в корабите (R 7)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С и D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.1 Когато в част или части от кораб водонепроницаемите отвесни прегради са до най-високата палуба, останалата част от кораба е желателно да се възползва от по-високо удължаване на отвесните преградни стени при изчисляването на дължината на наводняване, като може да се използват отделни разделителни линии за всяка такава част от кораба, при условие, че:

.1 страните на кораба са продължени изцяло по дължината на кораба до палубата, която съответства на горната пределна линия на потапяне и всички отвори в корпуса, общити под тази палуба изцяло по дължината на кораба, се приема за целите на правило 15, че са под разделителна линия; и

.2 двата отдела, близкостоящи до “прага” на отвесната преградна стена на палубата са всяко в допустимата дължина, съответстваща на техните съответни пределни линии на потапяне, и в допълнение, тяхната комбинирана дължина не превишава два пъти допустимата дължина, основаваща се на по-ниската пределна линия на потапяне.

.2 Дадено отделение може да превиши допустимата дължина, определена от правилата в правило 4, при условие, че комбинираната дължина на всяка двойка отделения, които са общи с въпросното отделение, не превишава по-малката от двете стойности или на дължината на наводняване или два пъти допустимата дължина.

.3 Дадена основна водонепроницаема напречна преграда може да представлява ниша при условие, че всички части на тази ниша се намират на борда на вертикалната повърхност от двете страни на кораба, разположени на разстояние от корпуса, обкован равномерно до една пета от широчината на кораба, и измерени под прави ъгли спрямо централната осева линия на кораба на нивото на най-дълбокото подразделение на товарната водолиния. Всяка част от преградата, която се намира извън ограничените места се счита за праг по смисъла на точка 6.

.4 Когато основната напречна преграда представлява ниша или праг, при даване на определение на подразделението се използва равностойна водонепроницаема преграда.

.5 Когато основното напречно водонепроницаемо отделение съдържа локално подразделение и изискванията на администрацията на държавата на флага са удовлетворени, така че след една предполагаема странична повреда, която надвишава дължина от 3,0 метра плюс 3% от дължината на кораба или 11 метра, или 10 % от дължината на кораба, според това, която от стойностите е най-малка, целият обем от основното отделение няма да бъде наводнен, то може да се издаде подходящо разрешение за увеличаване на допустимата дължина, която се изисква като цяло за такова отделение. В такъв случай обемът на предполагаемата резервна ефективна плавателност на неповредената страна не трябва да бъде по-голяма от тази, която е предполагаема за повредената страна.

Разрешение по предходната алинея се предоставя само, ако такова разрешение не води до противоречие с разпоредбите на правило 8.

НОВИ КОРАБИ КЛАС В, С И D:

.6 Дадена основна напречна водонепроницаема преграда може да бъде прагова, ако отговаря на едно от следните условия:

.1 комбинираната дължина на две подразделения, отделени от тази водонепроницаема преграда не превишава 90 % от дължината на наводняване или два пъти допустимата дължина, с изключение на случаи, когато в кораби с фактор на подразделяне 1 комбинираната дължина от двете въпросни подразделения не превишава допустимата дължина;

.2 допълнително подразделяне се предоставя с цел поддържане на прага на същото ниво на безопасност, каквото е осигурено при гладка водонепроницаема преграда;

.3 подразделението, по отношение на което се разпростира прага не превишава допустимата дължина, която съответства на пределната линия на потапяне, измерена 76 мм под прага.

.7 При кораби с дължина от 100 метра и повече, една от основните напречни водонепроницаеми прегради близо до предната част на кораба трябва да бъде изградена на разстояние от предния перпендикуляр, което не превишава допустимата дължина.

.8 Ако разстоянието между две близкостоящи основни водонепроницаеми прегради или техни еквивалентни дървени водонепроницаеми прегради, или разстоянието между основните повърхнини, които преминават през най-близките части на прага на преградните стени е 3,0 метра плюс 3 % от дължината на кораба или 11,0 метра, или 10% от дължината на кораба, според

това, коя от двете величини е по-малка, само една от тези водонепроницаеми прегради може да се счита за съставляваща част от подразделението на кораба.

.9 Когато изискваният разделителен фактор е 0,50, комбинираната дължина от които и да е две близкостоящи отделения не трябва да превишава дължината на наводняване.

8 Стабилност при повреда (R 8)

НОВИ КОРАБИ КЛАС В, С И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.1.1 Трябва да се осигури достатъчна устойчивост при всякакви експлоатационни условия, така че да се създаде възможност корабът да устои на крайната фаза на наводняване в което и да е от основните подразделения, по отношение на което има изискване за дължина на наводняване.

.1.2 Когато две съседни основни подразделения са отделени от водонепроницаема преграда, която е прагова в съответствие с условията на правило 7.6.1, цялостната устойчивост трябва да бъде в състояние да устои на наводняването на тези две съседни подразделения

.1.3 Когато изискваният разделителен фактор е 0,50, цялостната устойчивост трябва да бъде в състояние да устои на наводняването на които и да е две съседни подразделения.

.2.1 Изискванията на алинея .1 се определят от изчисления, които съответстват на параграфи .3, .4 и .6 и които отчитат пропорциите и характеристиките на конструкцията на кораба и определената конфигурация на повредените отделения. При извършване на тези изчисления се предполага, че корабът е във възможно най-лошо състояние по отношение на неговата устойчивост.

.2.2 Когато се предлага палубите, вътрешната обшивка или надлъжните преградни стени да бъдат достатъчно тесни, за да ограничат потока на водата, то тези ограничения трябва да бъдат добре отчетени при изчисленията.

.2.3 Устойчивостта, изисквана за окончателното състояние на кораба след повреда и след изравняване, когато това се изисква, се определя както следва:

.2.3.1 Положителната остатъчна крива на лоста за изправяне надясно описва дъга с ъгъл от минимум 15 градуса отвъд ъгъла на изравняване. Този ъгъл може да бъде намален до 10 градуса в случай, когато пространството под десния завой на лоста е това, посочено в алинея.2.3.2, умножено по коефициент 15/ъгъл, където ъгълът е изразен в градуси.

.2.3.2 Пространството под лоста за изправяне надясно трябва да бъде поне 0,015 метър-радиана, измерено от ъгъла на изравняване до по-малката от следните величини:

.1 ъгъла, под който възниква прогресивно наводняване;

.2 22 градуса (измерени от отвеса) в случай на наводнение само в едно отделение, или 27 градуса (измерени от отвеса) в случай на едновременно наводнение в две съседни отделения.

.2.3.3 Остатъчната крива на лоста за изправяне надясно се изчислява в дъга на устойчивост като се отчете най-големият от следните моменти на наклоняване:

- .1 струпване на всички пътници на едната страна на борда на кораба;
 - .2 спускане на всички изцяло натоварени спасителни плавателни съдове по весилки от едната страна на борда на кораба;
 - .3 поради налягане на вятъра:
- изчислено за новите кораби клас В по формулата:

$$GZ \text{ (в метри)} = \frac{\text{момент на наклоняване}}{\text{водоизместимост}} + 0,04$$

Независимо от това, в никой случай дъгата на ъгъла на наклоняване на лоста за изправяне на дясно не трябва да бъде по-малка от 0.10 метра.

.2.3.4 За целите на изчисляване на моментите на наклоняване в точка .2.3.3, се правят следните предположения:

.1 Момент на струпване на пътници:

- .1.1. 4 пътника на квадратен метър;
- .1.2. маса от 75 кг за всеки пътник;
- .1.3. пътниците се разпределят по палубните пространства, намиращи се на борда на кораба, на палубите където се намират местата за сбор, по такъв начин, че да предизвикат най-неблагоприятното струпване.

.2 Момент на спускане на всички изцяло натоварени спасителни плавателни съдове чрез висилки от едната страна на кораба:

.2.1 всички спасителни лодки, разположени откъм страната, към която корабът е наклонен след претърпяване на значителни повреди, се счита, че са изцяло повесени и натоварени и готови за спускане;

.2.2 за спасителните лодки, които са приготвени да бъдат спуснати изцяло натоварени от прибрана позиция се взема максималния момент на наклон по време на спускане;

.2.3 изцяло натоварени спасителни плавателни съдове, които се спускат на вода по висилките от едната страна на кораба, откъм която корабът е наклонен след претърпяване на значителни повреди, се счита, че са повесени и готови за спускане;

.2.4 лицата, които не са в животоспасяващи приспособления, които са повесени не допринасят нито допълнителен наклон, нито допълнителен момент на изправяне;

.2.5 животоспасяващи приспособления, разположени странично на кораба срещуположно на страната, към която корабът е наклонен, се счита, че са в прибрано положение.

.3 Момент на налягане на вятъра:

.3.1 Клас В: прилага се налягане на вятъра 120 н/м^2 ; класове С и D: прилага се налягане на вятъра 80 н/м^2 ;

.3.2 пространството на приложение е издаденото странично пространство на кораба над водолинията, съответстващо на състоянието на устойчивост;

.3.3 моментна дъга е вертикалното разстояние от точката на половина от основното газене, съответстваща на състоянието на устойчивост към центъра на гравитацията на страничната зона.

.2.4 При възникване на прогресиращо наводняване, което причинява намаляване на дясната дъга с $0,04$ метра и повече, наклонът на лоста за изправяне надясно се счита за завършен при ъгъла, под който прогресиращото наводняване се появява и дъгата, и зоната, посочени в точки .2.3.1 и .2.3.2 трябва да се измерват спрямо този ъгъл.

.2.5 В случаи, при които прогресиращото наводняване е ограничено и не продължава неудържимо и причинява приемливо бавно намаляване на дъгата на лоста за изправяне надясно с по-малко от $0,04$ метра и повече, остатъка от наклона се скъсява частично при предположение, че прогресиращо наводненото пространство е наводнено по този начин от самото начало.

.2.6 При междинните стадии на наводняване максималната дъга на лоста за изправяне надясно трябва да бъде поне $0,05$ метра и ъгълът на положителния наклон на лоста за изправяне надясно трябва да бъде поне 7 градуса. Във всички случаи се предполага само едно пробив в корпуса и една свободна повърхност.

.3 За целите на извършване на изчисления на устойчивостта в случай на повреда, обемната и повърхностната пропускливост са както следва:

Пространства	Пропускливост
Предназначени за съхранение на товари	60%
Предназначени за настаняване	95%
Предназначени за двигателния механизъм	85%
Предназначени за течности	0 или 95% (*)

(*) Избира се тази стойност, която води до по-строги изисквания.

По-висока пропускливост на повърхностите следва да се предполага по отношение на пространствата, които се намират в непосредствена близост до нивото на водата след повреда, не съдържат значителен брой помещения за настаняване или помещения, предназначени за механизма, както и пространства, които като цяло не се заемат от значително количество товар или провизии.

.4 Предполагаемият размер на повредите е както следва:

.1 надлъжно най-малката от следните стойности: $3,0$ метра плюс 3% от дължината на кораба, или $11,0$ метра или 10% от дължината на кораба;

.2 напречно (измерено вътре в кораба от страната на кораба в десните ъгли до осевата линия на нивото на най-дълбокото подразделение на товарната водолиния): разстояние от една пета от ширината на кораба;

и

.3 вертикално: от осевата линия на кила нагоре без ограничение;

.4 в случай, че дадена повреда, по-слаба от посочените по-горе в .4.1, .4.2,

.4.3 доведе до по-лошо състояние по отношение на наклона или загуба на метацентрична височина, такава повреда трябва да се отчете при изчисленията.

.5 Несиметричното наводнение трябва да бъде намалено до минимум с помощта на ефективно оборудване. Когато е необходимо да се коригират големи ъгли на наклон, приетите мерки трябва, ако това е възможно да бъдат автоматични, но във всеки случай, когато е предвиден контрол на съоръженията против наводняване, трябва да могат да се управляват от горната страна на преградна стена на палубата. За новите кораби класове В, С и D максималният ъгъл на наклон след наводняване, но преди изравняване не трябва да надвишава 15 градуса. Когато се изискват съоръжения против наводняване, времето за изравняване не трябва да превишава 15 минути. На капитана на кораба се предоставя подходяща информация относно използването на съоръженията против наводняване.

.6 Окончателното състояние на кораба след повреда и в случай на несиметрично наводняване, след като са били взети мерки за изравняване, е следното:

.1 в случай на симетрично наводняване трябва да е налице положителна остатъчна метацентрична височина от поне 50 мм, изчислена по метода на постоянното изместване;

.2 в случай на несиметрично наводняване ъгълът на наклона за наводняване само в едно отделение не трябва да превишава 7 градуса за кораби клас В (нови и съществуващи) и 12 градуса за кораби класове С и D (нови).

При едновременно наводняване на две съседни отделения, наклон от 12 градуса може да бъде разрешен за съществуващи и нови кораби клас В, при условие, че фактор на подразделяне не е по-голям от 0,50 в частта на кораба, която е наводнена.

.3 При никакви обстоятелства разделителната линия не може да бъде подразделяна в крайната фаза на наводняването. Ако се счете, че разделната линия може да бъде подразделена по време на междинната фаза на наводняването, администрацията на приемащата държава може да изиска проверка и нареждане, ако счете това за необходимо с оглед безопасността на кораба.

.7 На капитана на кораба трябва да бъдат предоставени необходимите данни за поддържане на достатъчна цялостна устойчивост при опериране, за да може корабът да издържи на критична повреда. При кораби, снабдени с прегради за уравновесяване, капитанът на кораба трябва да бъде информиран за условията на устойчивост, въз основа на които са направени изчисленията за наклона и да

бъде предупреден, че превишаването на наклона може да доведе до понасяне на вреди от кораба при по-неблагоприятни условия.

.8 Данните, посочени в параграф 7, които дават възможност на капитана за поддържане на достатъчна цялостна устойчивост трябва да включват информация, която сочи максимално допустимата височина на центъра на гравитация над кила (KG), или алтернативно минималната допустима метацентрична височина (GM) при направление на течението или водоизместимост, достатъчни, за да се обхванат всички условия на опериране. Информацията трябва да съдържа въздействието на различни уравнилители като се взимат предвид оперативните ограничения.

.9 Всеки кораб трябва да има скала на водоизместимост, която е ясно отбелязана на носа и на кърмата. В случай, че сведенията за водоизместимостта не са посочени на място, където да са ясно четливи, или по оперативни съображения относно конкретна търговия създават трудности за разчитането им, то корабът трябва да бъде снабден с надеждна система, показваща водоизместимостта, чрез която водоизместимостта на носа и кърмата могат да бъдат определени.

.10 При приключване на товаренето на кораба и преди неговото отпътуване, капитана на кораба трябва да определи балансирите на кораба и устойчивостта и да удостовери и впише, че корабът отговаря на критериите за устойчивост, съдържащи се в съответните разпоредби. Определянето на устойчивостта на кораба се извършва винаги чрез изчисления. За тази цел може да бъде използван компютър за изчисляването на натоварването и устойчивостта или подобно средство.

.11 Администрацията на държавата на флага не може да освобождава от изискването за устойчивост на повреда, освен ако не бъде удостоверено, че цялостната метацентрична височина при всички оперативни условия, необходима за изпълнението на тези изисквания е по-голяма за предвидените операции.

.12 Освобождаване от изискванията за устойчивост на повреда се разрешава единствено в изключителни случаи и при условие, че администрацията на държавата на флага е удовлетворена, че пропорциите, организацията и други характеристики на кораба са най-благоприятните за неговата устойчивост при повреда, което може да бъде прието в определени обстоятелства.

8-1 Устойчивост на пътническите ро-ро кораби при повреда (R 8-1)

СЪЩЕСТВУВАЩИ ПЪТНИЧЕСКИ РО-РО КОРАБИ КЛАС В:

.1 Съществуващите пътнически ро-ро кораби клас В трябва да отговарят на правило 8 не по-късно от датата на първата периодична проверка след датата на изправност, определена по-долу, съответно на стойността на $A/A_{\max}$, както е

определена в приложението към Процедурата за изчисление на оценката на характеристиките на оцеляване на съществуващите пътнически ро-ро кораби при използване на опростен метод, основаващ се на Резолюция А.265 (VIII), разработен от Комитета по морска безопасност на неговата петдесет и девета сесия през юни 1991 година (MSC/Circ.574):

Стойност на A/A_{max} :

под 85%

85% или повече, но по-малко от 90%

90% или повече, но по-малко от 95%

95% или повече, но по-малко от 97,5%

97,5% или повече

Дата на съответствие:

1 октомври 1998 г.

1 октомври 2000 г.

1 октомври 2002 г.

1 октомври 2004 г.

1 октомври 2005 г.

8-2 Особени изисквания за пътническите ро-ро кораби, пренасящи 400 и повече лица (R 8-2)

НОВИ ПЪТНИЧЕСКИ РО-РО КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D, И
СЪЩЕСТВУВАЩИ ПЪТНИЧЕСКИ РО-РО КОРАБИ КЛАС В:

Независимо от разпоредбите на правила II-1/Б/8 и II-1/Б/8-1:

.1 Новите пътнически ро-ро кораби с разрешение да превозват 400 и повече лица трябва да отговарят на изискванията на точка .2.3 от правило II-1/Б/8, при предположението, че повредата се намира където и да е по дължината на кораба L; и

.2 Съществуващите пътнически ро-ро кораби с разрешение да превозват 400 и повече лица трябва да отговарят на изискванията на точка 1 не по-късно от датата на първата периодична проверка след датата на съответствие, определена в точки .2.1, .2.2 или .2.3, която се явява последна:

.2.1 Стойност на A/A_{max} :

под 85%

85% или повече, но по-малко от 90%

90% или повече, но по-малко от 95%

95% или повече, но по-малко от 97,5%

97,5% или повече

Дата на съответствие:

1 октомври 1998 г.

1 октомври 2000 г.

1 октомври 2002 г.

1 октомври 2004 г.

1 октомври 2010 г.

.2.2 Брой на лицата, за който има разрешение за превоз:

1 500 или повече

1 000 или повече, но по-малко от 1 500

600 или повече, но по-малко от 1 000

400 или повече, но по-малко от 600

1 октомври 2002 г.

1 октомври 2006 г.

1 октомври 2008 г.

1 октомври 2010 г.

.2.1 Възраст на кораба 20 или повече години:

когато възрастта на кораба сочи времето, отчетено от датата на която килът е бил положен или датата, на която е бил в подобна фаза на строеж или датата, на която корабът е бил преобразуван в пътнически ро-ро кораб.

9 Форпик и преградни стени в машинното отделение (R 10)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.1 Форпик или колизионна преградна стена се поставят, като те трябва да са водонепропускливи до преградената палуба. Тази преградна стена се поставя на разстояние от предния перпендикуляр, което е не по-малко от 5% от дължината на кораба и не повече от 3 метра плюс 5% от дължината на кораба.

.2 Когато част от кораба под водолинията се разпростира напред пред предния перпендикуляр, например закръглен нос, разстоянията, предвидени в точка 1 се измерват от една от следните точки или:

- .1 от средната дължина на такова продължение; или
- .2 разстояние 1,5% от дължината на кораба напред от предния перпендикуляр или
- .3 на разстояние 3 метра напред от предния перпендикуляр, в зависимост от това кое от тях дава най-малка стойност.

.3 При наличие на дълга предна надстройка, форпикът или колизионна преградна стена трябва да бъдат непропускливи до следващата цяла палуба над преградената палуба. Продължението се извършва така, че да бъде предотвратена възможността вратата на носа да причини повреди в случай на авария или отделяне.

.4 Продължението, изисквано се в предишната точка 3 не е необходимо да бъде изградено директно над преградената стена при условие, че всички части на продължението не са разположени по-напред от предното ограничение, установено в точка 1 или точка 2.

Независимо от това, в съществуващите кораби клас В:

.1 когато падаща товарна рампа съставлява част от продължението на колизионна преградна стена над преградената палуба, частта от рампата, която е по-дълга от 2,3 метра над отвесно преградената палуба може да бъде продължена не повече от 1,0 метър напред пред предните ограничения, посочени в точки .1 и .2;

.2 когато съществуващата рампа не отговаря на изискванията за продължение на колизионна преградна стена и позицията на рампата предотвратява поставянето на такова продължение в рамките на ограниченията, посочени в точка .1 или точка .2, продължението може да бъде поставено в рамките на определено разстояние около кърмата при съобразяване с ограниченията за кърмата,

посочени в точка .1 или точка .2. Ограниченото разстояние около кърмата трябва да бъде не повече от необходимото за да бъде гарантирана липсата на сблъскване с рампата. Продължението на колизионна преградна стена се отваря напред и отговаря на изискванията на точка .3, като се извършва така, че да предотвратява възможността от нанасяне на повреди от страна на рампата в случай на повреда или отделяне.

.5 Рампите, които не отговарят на горните изисквания не се считат за продължение на колизионна преградна стена.

.6 В съществуващите кораби клас В изискванията на точки .3 и .4 се прилагат не по-късно от датата на първия периодичен преглед след датата, посочена в член 14, параграф 1 от настоящата директива.

.7 Трябва да бъде изградена и преграда след форпика и преградни стени, отделящи машинното отделение от багажното и от пътническото помещения съответно напред и към кърмата. Тази преграда трябва да бъде направена водонепропусклива до преградената палуба. Преградата след форпика може обаче да е отместена под преградената палуба, при условие че нивото на безопасност на кораба, отнасящо се до отделението не е занижено.

.8 Във всички случаи тръбопроводите на кърмата трябва да бъдат поставени във водонепропускливи пространства. Уплътнението на кърмата се разполага във водонепропускливия тунел на шахтата или в друго водонепропускливо пространство отделно от отделението с тръбопровода на кърмата. То е с такъв обем, че в случай, че бъде наводнено от изтичане, разделителната линия да не бъде потопена.

10 Двойни дъна (R 12)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.1 Двойно дъно трябва да бъде разположено от преградената стена на форпика до преградата на кърмата, доколкото това е практически оправдано и съвместимо с конструкцията и нормалното функциониране на кораба.

.1 При кораби с дължина от 50 метра и повече, но по-малко от 61 метра, двойно дъно се поставя поне от машинното отделение до преградената стена на форпика или практически възможно най-близо;

.2 При кораби с дължина 61 метра и повече, но по-малки от 76 метра, двойното дъно трябва да бъде разположено поне извън машинното отделение и следва да е разположено между преградените стени на до носа и кърмата или практически възможно най-близо;

.3 Корабите с дължина от 76 метра и повече трябва да бъдат снабдени с двойно дъно по средата, което е разположено между преградите на носа и кърмата или практически възможно най-близо.

.2 Когато е налице изискване да бъде изградено двойно дъно, неговата дълбочина трябва да отговаря на стандартите на призната организация и вътрешното дъно трябва да бъде продължено до страните на кораба по такъв начин, че да защитава дъното от проникването на трюмна вода. Такава защита се счита, че е достатъчна, ако линията на пресичане на външния ръб на разделителната греда с обкова на най-дълбоката част на дъното не е по-ниска в нито една част от хоризонталната равнина, минаваща през точката на пресичане с рамковата линия в средата на кораба на напречната диагонална линия, наклонена под 25 градуса към осевата линия и водена от долния връх, който съответства на вписания четириъгълник в основното отделение.

.3 Малки шахти, конструирани в двойното дъно във връзка с дренажните укрепления и т.н. не трябва да превишават дълбочината повече от необходимото. Дълбочината на шахтата в никакъв случай не може да бъде по-голяма от 460 мм от двойното дъно в централната линия, нито трябва да бъде разширена под хоризонталната равнина, посочена в точка .2. Шахта, разширена до външното дъно обаче е разрешена до задния край на шахтата на тунела. Други шахти (т.н. за смазочно масло под основните двигатели) може да бъдат разрешени от администрацията на държавата на флага, ако е убедена, че се осигурява защита, еквивалентна на тази, предоставяна от двойното дъно, отговарящо на изискванията на тази разпоредба.

.4 Не е необходимо поставянето на двойно дъно във водонепропускливите отделения с по-малки размери, използвани изключително за пренасяне на течности, при условие, че безопасността на кораба, по мнението на администрацията на държавата на флага, не се нарушава в случай на странична повреда или на повреда на дъното.

.5 Администрацията на държавата на флага може да разреши премахването на двойно дъно в която и да е част на кораба, която е разделена от фактор, непревишаващ 0,5, ако счита, че поставянето на двойно дъно в тази част не би било съвместимо с конструкцията и надлежното функциониране на кораба.

11 Определяне, отбелязване и записване на подразделителни товарни водолинии (R 13)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.1 С оглед поддържане на изискваната степен на подразделяне, товарната водолиния, съответстваща на одобреното подразделяне на водоизместимост, се определя и отбелязва по средата от двете страни на кораба. Кораб, който има помещения, които са специално пригодени за алтернативно настаняване на

пътници и за пренасяне на товар, може по желание на собствениците да има една или повече допълнителни товарни водолинии, определени и отбелязани като съответстващи на подразделенията на водоизместимостта, които администрацията на държавата на флага може да одобри за допълнителни условия на обслужване.

.2 Подразделителните товарни водолинии, определени и отбелязани, се записват в Сертификата за безопасност на пътниците и се обозначават с С.1, ако е налице само една подразделителна товарна водолиния.

Ако е налице повече от една подразделителна товарна водолиния, алтернативните условия се обозначават с С.2, С.3, С.4 т.н.¹.

.3 Резервната височина, съответстваща на всяка от тези товарни водолинии се измерва от същата позиция и от същата палубна линия както резервните височини, определени в съответствие с действащата Международна конвенция за товарните водолинии.

.4 Резервната височина, съответстваща на всяка одобрена подразделителна товарна водолиния и на условията на обслужване, за които е одобрена трябва да бъде ясно посочена в Сертификата за безопасност на пътниците.

.5 При никакви обстоятелства, каквато и да е подразделителна товарна водолиния не може да бъде поставяна над най-дълбоката товарна водолиния в солена вода като определена от силата на кораба или от действаща Международна конвенция за товарните водолинии.

.6 Каквато и да отбелязаната позиция на подразделителната товарна водолиния, при никакви обстоятелства кораб не може да бъде натоварен по начин, който потопява знака на товарната водолиния, съответен на сезона и местонахождението, определени от действащата Международна конвенция за товарните водолинии.

.7 При никакви обстоятелства един кораб не може да бъде натоварен по такъв начин, че подразделителната товарна водолиния, отбелязана по надлежния начин за определеното пътуване и условия на обслужване да бъде потопена.

12 Конструирание и първоначални изпитвания на водонепроницаемите преградни стени и т.н. (R 14)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.1 Всяка водонепропусклива подразделителна преградна стена, напречна или надлъжна, трябва да бъде конструирана по такъв начин, че да бъде в състояние

¹ Арабските цифри, следващи буквата "С" в забележките на подразделителната товарна водолиния може да бъдат заменени с римски цифри или букви, ако администрацията на държавата на флага счете това за необходимо с оглед разграничаване от отбелязванията на международните подразделителни товарни водолинии.

да поддържа в подходящ предел устойчивост на максималното водно налягане, на което тя трябва да устои в случай на повреда на кораба, и да устои минимум на водното налягане до разделната линия. Конструкцията на тези водонепропускливи преградни стени трябва да бъде в съответствие със стандартите на призната организация.

.2.1 Праговете и жлебовете на водонепропускливите преградни стени трябва да бъдат водонепропускливи и устойчиви като самата преградна стена.

.2.2 Когато рамките или напречните корабни греди минават през водонепропускливата палуба или преградна стена, такава палуба или преградна стена трябва да бъде изградена структурно водоустойчива без използване на дърво или цимент.

.3 Изпробването на основните подразделения чрез запълването им с вода не е задължително. Когато не е извършено изпитване чрез пълнене с вода, изпитването за водонепроницаемост е задължително; това изпитване се извършва в най-напредналата фаза на монтиране на инсталациите на кораба. При всички случаи трябва да бъде извършена задълбочена инспекция на водонепроницаемите преградни стени.

.4 Форпикът, двойните дъна (включително каналите на вертикалните стабилизатори) и вътрешната обшивка трябва да бъдат изпробвани с вода до нивото, отговарящо на изискванията на точка .1.

.5 Резервоарите, предназначени да поемат течности и съставляващи част от подразделенията на кораба трябва да бъдат изпробвани за стегнатост с вода до височина, отговаряща на най-дълбоката подразделителна товарна водолиния или до нивото, съответстващо на две трети от дълбочината от върха на кила до пределната граница, което е по-голямо, при условие че в никакъв случай височината на изпитването не е по-малка от 0,9 метра над най-високата част на резервоара; ако изпробването с вода е безпредметно, се прилага изпробване с въздухопропускливост, като поставянето на резервоарите под въздушно налягане от не повече от 0,14 бара е приемливо.

.6 Тестовите, упоменати в точки .4 и .5 са с оглед гарантиране на това, че подразделителните структури са водонепроницаеми и не трябва да бъдат използвани за изпробване на годността на което и да е отделение за съхранение на течно гориво или за други специални цели, за които може да се изискват изпитвания от по-висш клас, в зависимост от височината, до която достига течността в резервоара или неговите връзки.

13 Отвори във водонепроницаемите преградни стени (R 15)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.1 Броят на отворите във водонепроницаемите преградни стени трябва да бъде намален до минимума, съвместим с конструкцията и надеждното функциониране на кораба; трябва да бъдат предвидени надеждни средства за затваряне на тези отвори.

.2.1 Когато тръби, отливни отвори, електрически кабели и други преминават през подразделителните водонепроницаеми преградни стени, трябва да бъдат предвидени средства за гарантиране на цялостната водонепроницаемост на преградните стени.

.2.2 Вентилите, които не са част от водопроводната система не са разрешени в подразделителните водонепроницаеми преградни стени.

.2.3 Олово или други материали, чувствителни на загряване не се използват в системите, които проникват в подразделителните водонепроницаеми преградни стени, където повреждането на такива системи в случай на пожар би нарушило цялостната водонепроницаемост на подразделителните преградни стени.

.3.1 Не се разрешават врати, люкове или допълнителни отвори:

.1 в колизионната преградна стена под разделителната линия;

.2 в напречните водонепроницаеми преградни стени, разделящи товарно помещение от съседното товарно помещение, с изключение на предвиденото в точка 10.1 и правило 14.

.3.2 С изключение на предвиденото в точка .3.3, колизионните преградни стени може да бъдат разположени под разделната линия до не повече от една тръба за течността на резервоара на форпика, при условие, че тази тръба е завинтена с клапан, който може да бъде управляван от горната преградена палуба, като клапанната кутия бъде обезопасена от вътрешната страна на форпика до колизионната преградна стена. Независимо от това, може да бъде прието поставянето на тази клапа откъм задната страна на колизионната преградна стена, при условие, че клапата е достъпна при всички условия на обслужване и пространството, в което се намира не е товарно отделение.

.3.3 В случай, че форпикът е разделен да поддържа два различни вида течности, колизионната преградна стена може да бъде разположена под пределната линия до две тръби, всяка от които се разполага по начина, посочен в точка .3.1, при условие, че няма практическа алтернатива за разполагането на тази втора тръба и че безопасността на кораба се поддържа, като се има предвид допълнителното подразделяне, предвидено във форпика.

.4 В пространствата, където се намират основния и допълнителния механизъм за придвижване, включително котлите, които участват в механизма за придвижване, може да бъде разположена не повече от една врата във всяка основна отвесна преградна стена, освен вратите на шахтите на тунела. Когато са разположени две или повече шахти, тунелите трябва да бъдат свързани посредством вътрешен пасаж. Между машинното отделение и тунелните отделения, които имат две шахти се разполага само една врата, а когато има повече от две шахти - само две врати. Всички тези врати трябва да бъдат от плъзгащ се тип и трябва да бъдат разположени по такъв начин, че техните прагове да бъдат колкото е практически възможно по-високи. Механизмът с ръчно задвижване за опериране на тези врати от горната преградена палуба трябва да бъде разположен извън двигателните помещения.

.5.1 СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В И НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D С ДЪЛЖИНА ПО-МАЛКА ОТ 24 МЕТРА:

Водонепроницаемите врати трябва да бъдат от плъзгащ се тип или с панти или от подобен вид. Не се разрешават равнинните врати, обезопасени само с болтове и вратите, за които се изисква да се затварят с падане или с падаща тежест.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D С ДЪЛЖИНА ОТ 24 МЕТРА И ПОВЕЧЕ:

Водонепроницаемите врати, с изключение на предвидените в точка 10.1 или правило 14, трябва да бъдат плъзгащи се врати, задвижвани с мощност и отговарящи на изискванията на точка 7, в състояние да бъдат затваряни едновременно от централната оперативна конзола на навигационния мостик за не повече от 60 секунди в изправено положение на кораба.

.5.2 СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В И НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D С ДЪЛЖИНА ПО-МАЛКА ОТ 24 МЕТРА:

Плъзгащите се врати могат да бъдат или:

- само ръчно управлявани или
- управлявани с мощност, както и ръчно опериращи.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D С ДЪЛЖИНА ОТ 24 МЕТРА И ПОВЕЧЕ:

При кораби, където общия брой на водонепроницаемите врати е не повече от две и тези врати са разположени в машинното отделение или в преградните стени, ограждащи това отделение, администрацията на държавата на флага може да разреши тези две врати да бъдат единствено ръчно управлявани. Когато ръчно управляваните плъзгащи се врати са поставени, такива врати трябва да бъдат затворени преди напускането на котвеното място от плавателния съд за осъществяването на пътуване с пътници и остават затворени по време на пътуването.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.5.3 Средствата за управление, независимо дали ръчно или чрез мощност на която и да е водонепропускаема врата трябва да бъдат в състояние да затварят вратата на кораба под наклон от 15 градуса от двете страни. Също така трябва да бъдат взети предвид мощностите, които действат от двете страни на вратите, тъй като, когато преминава през отворите водата упражнява статично налягане, равно на височина на водата от поне 1 метър над прага на централната линия на вратата.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D С ДЪЛЖИНА ОТ 24 МЕТРА И ПОВЕЧЕ:

.5.4 Водонепроницаемите врати, включително хидравличните тръбни и електрически кабели трябва да бъдат поддържани колкото е възможно по-близо до преградните стени, в които са разположени вратите, с оглед минимализиране на вероятността те да бъдат въвлечени в повреда, която корабът може да претърпи. Разположението на водонепроницаемите врати и тяхното контролиране трябва да бъдат такива, че ако корабът претърпи повреда в една пета от широчината си, такова разстояние да бъде измерено от десните ъгли до централната линия на нивото на най-дълбокото подразделение на товарната водолиния, че да не наруши оперирането на водонепроницаемите врати при освобождаването на повредената част на кораба.

.5.5 Всички опериращи с мощност и ръчно опериращи плъзгащи се врати се подсиуряват с индикатори, които показват на всички отдалечени оперативни позиции дали вратите са отворени или затворени. Отдалечените оперативни позиции са единствено на навигационния мостик, както се изисква в точка 7.1.5 и разположени там, където съгласно точка 7.1.4 се изисква ръчно опериране над преградената палуба.

СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В И НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D С ДЪЛЖИНА ПО-МАЛКА ОТ 24 МЕТРА:

.5.6 Водонепроницаемите врати, които не отговарят на точки 5.1 до 5.5 се затварят преди началото на пътуването и се държат затворени по време на пътуването; времето за отваряне на тези врати в пристанище и затварянето им преди отпътуването на кораба от пристанището трябва да бъде вписано в корабния дневник.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D С ДЪЛЖИНА ПО-МАЛКА ОТ 24 МЕТРА И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.6.1 Плъзгащите врати, които се управляват ръчно може да имат хоризонтален или вертикален ход. Трябва да бъде възможно управлението на механизма вътре във вратата от двете страни и от достижима позиция над преградената палуба с движение на колянообразна манивела или друго движение от одобрен вид, предоставящо същата гаранция за безопасност. При управление на ръчен механизъм, времето, необходимо за окончателното затваряне на вратата в изправено положение на плавателния съд не трябва да превишава 90 секунди.

.6.2 СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В: Плъзгащите врати, които са с механично задвижване може да имат вертикален или хоризонтален ход. Ако една врата е с механично задвижване и се контролира от центъра, механизмът трябва да бъде организиран по такъв начин, че вратата да може да се отваря механично от двете ѝ страни. Локалните ръкохватки за контрол във връзка със

задвижваният механизъм се предвиждат от всяка страна на преградената стена и трябва да бъдат разположени по такъв начин, че да дават възможност на преминаващите през вратите лица да държат двете ръкохватки в отворена позиция без да привеждат механизма на затваряне в действие по случайност. Плъзгащи се врати с механично задвижване се оборудват с ръкохватен механизъм, който може да бъде приведен в действие на самата врата от двете ѝ страни от достъпно положение над преградената палуба с един палуба с движение на колянообразна манивела или друго движение от одобрен вид, предоставящо същата гаранция за безопасност. Трябва да бъде предвидено даването на предупреждения чрез звуков сигнал, че вратата започва да се затваря, продължаващ до пълното затваряне на вратата. В допълнение, в пространствата със заобикалящ звук се изисква звуковата аларма да бъде съчетана с импулсен визуален сигнал на вратата.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D С ДЪЛЖИНА ОТ 24 МЕТРА И ПОВЕЧЕ:

.7.1 Всяка плъзгаща водонепроницаема врата, която е с механично задвижване:

.1 трябва да има вертикален и хоризонтален ход

.2 трябва, при условията на точка 11 да бъде нормално ограничена до най-много 1.2 метра вътрешен диаметър. Администрацията на държавата на флага може да разреши по-широки врати само до размера, приет за необходим от гледна точка на ефективното опериране на кораба, при условие, че останалите мерки за безопасност, включително посочените по-долу, са взети предвид:

.2.1 особено внимание трябва да бъде обърнато на устойчивостта на вратата и нейните затварящи приспособления с оглед да бъдат избегнати течове;

.2.2 вратата трябва да бъде разположена извън зоната на повреда В/5;

.2.3 вратата се поддържа затворена, когато корабът е в море, с изключение на ограничени периоди, когато е определено като абсолютно необходимо от администрацията на държавата на флага.

.3 трябва да бъде снабдена с необходимото оборудване за отваряне и затваряне на вратата като се използва електрическо задвижване, хидравлично задвижване или каквато и да е друга форма на задвижване, която е одобрена от администрацията на държавата на флага;

.4 трябва да бъде снабдена с индивидуален механизъм за ръчно отваряне. Трябва да бъде възможно отварянето и затварянето на вратата с ръка от двете страни на самата врата и в допълнение, да може да бъде затваряна вратата от достъпна позиция над преградената палуба с едно движение на колянообразна манивела или друго движение от подобен вид, предоставящо същата гаранция за безопасност, прието от администрацията на държавата на флага. Посоката на ротация за пълно

затваряне на вратата, при опериране на механизъм с ръчно задвижване не трябва да превишава 90 секунди при изправено положение на кораба;

.5 трябва да бъде снабдена с контролиране на отварянето и затварянето на вратата с мощност от двете страни на вратата и също за затваряне на вратата с мощност от централната оперативна конзола на навигационния мостик;

.6 трябва да бъде оборудвана със звукова аларма, различна от всяка друга аларма в околното пространство, която да звучи, когато вратата се затваря от разстояние чрез мощност и която трябва да звучи поне 5 секунди, но не повече от 10 секунди преди вратата да започне да се движи и продължава да звучи до окончателното затваряне на вратата. В случай на ръчно опериране от разстояние, достатъчно е алармата да звучи само, когато вратата е в движение. Допълнително, в пътническите помещения и в помещенията, заобиколени от силен звук, администрацията на държавата на флага може да изиска звуковата аларма да бъде допълнена от с импулсен визуален сигнал на вратата; и

.7 трябва да има приблизително уеднаквена степен на затваряне при задвижване. Времето за затваряне от момента, в който вратата започне да се движи до момента, в който достигне напълно затворена позиция, не трябва в никакъв случай да бъде по-малко от 20 секунди и повече от 40 секунди при изправено положение на кораба.

.7.2 Електрическата мощност, изискваща се за опериращите с мощност плъзгащи водонепроницаеми врати се доставя от алармено превключвателно табло или директно или посредством определено табло за разпределение, разположено над преградената палуба; свързаните участъци на контрол, индикация и алармиране се зареждат от алармено превключвателно табло директно или посредством разпределително табло, разположено над преградената палуба за снабдяване с временна електрическа мощност в случай на отказ или на основния или на аварийния източник на електричество.

.7.3 Плъзгащи водонепроницаеми врати с механично задвижване трябва да имат или:

.1 централизирана хидравлична система с два независими източника на мощност, всеки състоящ се от мотор и помпа, в състояние да затварят всички врати едновременно. В допълнение за цялата инсталация трябва да има хидравлични акумулатори с капацитет, достатъчен за опериране на всички врати минимум три пъти, т.е. затваряне-отваряне-затваряне, срещу напречен наклон от 15 градуса. Този опериращ цикъл трябва да може да бъде поддържан, когато се включи налягането на акумулатора към помпата. Течността, която се използва трябва да бъде избрана като се вземе предвид температурата, която може да се установи от инсталацията по време на нейната работа. Системата, оперираща с мощност се проектира по начин, по който се намалява възможността от възникване на отделна повреда в хидравличните тръби засягаща неблагоприятно оперирането на повече от една врата. Хидравличната система трябва да бъде осигурена с аларма от ниско ниво за резервоарите

за хидравлична течност, обслужващи системата, оперираща с мощност и аларма с ниско газово налягане или други ефикасни средства за наблюдение на загубената или складирана енергия в хидравличните акумулатори. Тези аларми трябва да бъдат звукови и визуални и се разполагат върху централната оперативна конзола на навигационния мостик; или

.2 независима хидравлична система с източник на мощност за всяка врата, състояща се от мотор и помпа, които затварят и отварят вратата. В допълнение, трябва да е налице хидравличен акумулатор с достатъчен капацитет за да оперира вратата поне три пъти, т.е. затваряне-отваряне-затваряне срещу напречен наклон от 15 градуса. Този опериращ цикъл трябва да може да бъде поддържан, когато се включи налягането на акумулатора към помпата. Течността, която се използва трябва да бъде избрана като се вземе предвид температурата, която може да се установи от инсталацията по време на нейната работа. Групова аларма с ниско газово налягане или други ефикасни средства за наблюдение на загубената или складирана енергия в хидравличните акумулатори трябва да бъдат разположени върху централната оперативна конзола на навигационния мостик. Също така трябва да бъдат предвидени индикатори за загубената или складираната енергия към всяка локална оперативна позиция; или

.3 Независима електрическа система и мотор за всяка врата с мощност за всяка, състояща се от мотор, който да може да отваря и затваря вратата. Източника на мощност трябва да може да бъде автоматично захранен от временен източник на аварийна електрическа мощност в случай на отказ на основния или аварийния източник на електрическа мощност и с достатъчен капацитет да оперира вратата поне три пъти, т.е. затваряне-отваряне-затваряне срещу напречен наклон от 15 градуса.

За системите, уточнени в точки 7.3.1, 7.3.2 и 7.3.3 трябва да бъде предвидено следното:

Енергоснабдяващите системи за плъзгащи водонепроницаеми врати с механично задвижване трябва да бъдат отделени от каквато и да е друга енергоснабдяваща система. Отделна авария в електрично или хидравлично опериращите електроснабдяващи системи с изключение на хидравличния задвижващ механизъм не трябва да пречи на ръчното управление на която и да е врата.

.7.4 Ръчно управление се предвижда от всяка страна на преградната стена на минимална височина от 1,6 метра над пода и трябва да бъде предвидено по такъв начин, че да даде възможност на лицата, преминаващи през вратата да държат двете ръкохватки в отворена позиция без това да води до задействане на мощността на механизма за затваряне по случайност. Посоката на движение на ръкохватките при отваряне и затваряне на вратата трябва да бъде в посока на движение на вратата и трябва да бъде ясно обозначена.

Хидравличното ръчно управление за водонепроницаемите врати в отделенията за настаняване трябва, ако се изисква само едно действие за стартиране на

движението за затваряне на вратата, да бъдат разположени по такъв начин, че да не могат да бъдат задействани от деца, т.е. зад панелни врати с болтове, разположени на поне 170 см над нивото на палубата.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В С ДЪЛЖИНА ОТ 24 МЕТРА И ПОВЕЧЕ:

От двете страни на вратите трябва да има табела с инструкции за това как се оперира системата на вратата. От двете страни на всяка врата трябва да има табела с текст или изображение, предупреждаваща за опасността от останал отвор на вратата, когато е започнало движение по затваряне на вратата. Тези табели трябва да бъдат изработени от устойчив материал и солидно закрепени. Текстът на инструкцията или на предупредителната табела трябва да включва информация за времето на затваряне на въпросната врата.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D С ДЪЛЖИНА ОТ 24 МЕТРА И ПОВЕЧЕ:

.7.5 Доколкото това е възможно, електрическото оборудване и компонентите на водонепроницаемите врати се разполагат над преградената стена и извън опасните пространства и помещения.

.7.6 Загражденията на електрическите компоненти е необходимо да бъдат разположени под преградената стена и трябва да предоставят подходяща защита срещу достъп на вода.

.7.7 Енергоснабдяващата система, управлението, индикаторната и алармената система са защитени срещу авария по такъв начин, че отказът на една от схемите на вратите да не води до отказ на схемите на другите врати. Къси съединения или други повреди в алармената или индикаторната схема на дадена врата не трябва да водят до загуба на мощност за оперирането на тази врата. Разпределението трябва да бъде така направено, че изтичането на вода в електрическото оборудване, разположено под преградената палуба да не води до отваряне на вратата.

.7.8 Отделна повреда в електроснабдяването в опериращата енергоснабдителна система или система за управление на опериращата с мощност плъзгаща се водонепроницаема врата не трябва да води до затваряне на вратата. Наличността на електроснабдяване трябва да бъде наблюдавана постоянно в точката в електрическата схема, която е най-близката до всеки от двигателите, изискващи се в точка .7.3. Загубата на такова електроснабдяване трябва да активира визуална и звукова аларма в централната оперативна конзола към навигационния мостик.

.8.1 Централната оперативна конзола към навигационния мостик трябва да има “главно” превключване с два начина на управление: “локално управление”,

което дава възможност всяка врата да може да бъде отваряна и затваряна на място след използване, без автоматично затваряне, и управление “затворени врати”, при което всички врати, които са отворени се затварят автоматично. Управлението “затворени врати” трябва да позволява вратите да бъдат отваряне на място и автоматично затваря отново вратата след освобождаване на локалния механизъм за контрол. “Главното” превключване нормално трябва да бъде разположено в “локалното управление”. Управлението “затворена врата” трябва да бъде използвано само по спешност или за изпробване.

.8.2 Централната оперативна конзола към навигационния мостик трябва да бъде снабдена с диаграма, сочеща разположението на всяка врата с визуални индикатори, които показват дали всяка една врата е отворена или затворена. Червена светлина индикира, че дадена врата е отворена изцяло, а зелена светлина показва, че дадена врата е затворена изцяло. Когато дадена врата се затваря от разстояние, червената светлина трябва да индикира междинното положение на вратата с проблясване. Индикаторната схема е независима от схемата за управление за всяка врата.

.8.3 Трябва да бъде невъзможно отварянето на която и да е врата от разстояние от централната позиция за управление.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.9.1 Всички водонепроницаеми врати трябва да бъдат поддържани затворени. Те могат да бъдат отворени по изключение по време на плаване в случаите, упоменати в параграфи .9.2 и .9.3 Водонепроницаемите врати с широчина повече от 1.2 метра, разрешени съобразно параграф .11 може да бъдат отворени само при обстоятелствата, посочени в същата точка. Която и да е врата, която е отворена в съответствие с тази точка трябва да бъде готова в състояние да бъде затворена незабавно.

.9.2 водонепроницаема врата може да бъде отворена по време на плаване, за да позволи преминаването на пътници или екипаж, или когато извършването на работа в района, непосредствено разположен до вратата налага тя да бъде отворена. Вратата трябва да бъде затворена незабавно, когато преминаването през вратата е приключило или когато работата, налагаща отварянето ѝ е приключила.

.9.3 Определени водонепроницаеми врати може да бъдат оставени отворени по време на плаване с разрешение, ако това се счита за абсолютно необходимо; това дали да бъде отворена вратата се определя основно от безопасното и ефективно функциониране на механизма на кораба или за разрешаване на пътниците на неограничен достъп през пътническата част. Такова определяне се извършва от администрацията на държавата на флага единствено след внимателно обсъждане на последиците по отношение на операциите на кораба и оцеляването. Така вратата, за която има разрешение да бъде отворена трябва да бъде ясно посочена в информацията за устойчивостта на кораба и трябва винаги да бъде готова да незабавно затваряне.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D:

.10.1 Водонепроницаеми врати с удовлетворителна конструкция може да бъдат поставени във водонепроницаемите преградни стени, разделящи помещенията между багажното отделение и палубата, ако администрацията на държавата на флага счита, че такива врати са необходими. Тези врати може да бъдат на панти, въртящи се или плъзгащи, но не може да бъдат управлявани от разстояние. Те се поставят на най-високото ниво и колкото е възможно по-далече от обшивката на корпуса, но в никакъв случай вертикалните краища извън борда не трябва да са разположени на разстояние от края на борда, което е по-малко от една пета от ширината на кораба, като такова разстояние се измерва от десните ъгли до централната линия на нивото на най-дълбокото подразделение на товарната водолиния.

.10.2 Такива врати се затварят преди началото на пътуването и се поддържат затворени по време на плаването; времето, през което тези врати са отворени в пристанището и затварянето им преди отпътуването на кораба от пристанището се вписват в книгата с данни за пътуването. В случай, че има достъп до някоя от тези врати по време на пътуването, те трябва да бъдат монтирани с приспособление, предотвратяващо неразрешеното им отваряне. Когато е предложено монтирането на такива врати, администрацията на държавата на флага трябва да обсъди по-специално техния брой и разпределение.

.11 Не се разрешават преносими плоскости върху преградните стени, с изключение на машинното помещение. Такива плоскости трябва да са винаги на място преди кораба да напусне пристанището и те се преместват по време на плаване, освен в случай на спешна нужда по нареждане на капитана. Администрацията на държавата на флага може да разреши не повече от една плъзгаща се брата, оперираща с мощност на всяка основна напречна преградна стана, по-голяма от посочената в.7.1.2, да бъде поставена за тези подвижни плоскости, при условие, че тези врати са затворени преди кораба да напусне пристанището и остават затворени по време на плаването, освен в случай на спешна нужда по нареждане на капитана. Не е необходимо вратите да отговарят на условията на точка .7.1.4 относно пълно затваряне с ръчно опериращ кормилен лост за 90 секунди. Времето за отваряне и затваряне на тези врати, независимо дали корабът е в морето или на пристанището, се записват в корабния дневник.

14 Кораби, пренасящи стоки, превозни средства и придружаващ персонал (R 16)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.1 Това правило се прилага по отношение на пътнически кораби, предвидени или приспособени за пренасяне на стоки, превозни средства и придружаващ персонал.

.2 В такъв кораб общият брой на пътниците, включително пътниците, придружаващи превозни средства, не превишава $N = 12 + A/25$, където A = общия размер на палубното пространство (в квадратни метри), на разположение за складиране на стоки и превозни средства и където точната височина на складовото помещение е входа на такива помещения е не по-малка от 4 метра, разпоредбите на правило 13, точка .10 по отношение на водонепроницаемите врати се прилагат с изключението, че вратите може да бъдат разположени на всяко ниво във водонепроницаемите преградни стени, разделяйки багажните помещения. В допълнение, изискват се индикатори за навигационния мостик за да показват автоматично кога всяка врата е затворена и всички заключалки на вратата са обезопасени.

.3 При прилагане на разпоредбите на тази глава по отношение на такъв кораб, за N се взема максималния брой пътници, за които корабът може да има сертификат в съответствие с това правило.

15 Отвори на обшивката на корпуса под разделната линия (R 17)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.1 Броят на отворите в обшивката на корпуса трябва да бъде намален до минимум в съответствие с конструкцията и надеждното функциониране на кораба.

.2.1 Разпределението и ефикасността на средствата за затваряне на всеки отвор в обшивката на корпуса трябва да съответства на целта, за която той е предназначен и на разположението, в което той се намира.

.2.1 Съгласно изискванията на Международната конвенция за товарните водолинии в сила, не трябва да бъдат поставяни странични люкове с такова разположение, което е под линията, очертаваща се като успоредна на страничната палуба и чиято най-ниска точка е 2, 5% от широчината на кораба над най-дълбокото подразделение на товарната водолиния, в зависимост от това коя от тези две стойности и е по-голяма.

.2.3 Всички странични люкове, чийто прагове са под разделната линия трябва да бъдат конструирани по такъв начин, че да предотвратяват ефективно отварянето им от лице без разрешението на капитана на кораба.

.2.4 Когато в междупалубното пространство които и да е от праговете на страничните люкове, посочени в точка .2.3 са под линията, очертаваща се като успоредна на страничната преградна палубна стена, чиято най-ниска точка е 1,4 метра плюс 2,5% от широчината на кораба над водолинията при отпътуване на кораба от което и да е пристанище, всички странични люкове в това междупалубно пространство трябва да бъдат водонепроницаемо затворени и заключени преди кораба да напусне пристанището, и не се отварят преди кораба да пристигне на следващото пристанище. При прилагането на тази точка, трябва да бъде предвидено подходящо количество прясна вода, ако това е необходима.

.2.5 Страничните люкове и техните капаци, до които няма достъп по време а плаване, се затварят и обезопасяват преди кораба на напусне пристанището.

.3 Броя на отточните отвори, санитарните отвори и други подобни отвори в обшивката на корпуса трябва да бъдат сведени до минимум или като всеки отвор се пригажда да обслужва колкото се може повече санитарни и други тръби или по друг задоволителен начин.

.4 Всички впускателни отвори в обшивката на корпуса трябва да бъдат разположени по ефикасен и достъпен начин за предотвратяване на случаен достъп на вода в кораба.

.4.1 Съгласно изискванията на Международната конвенция за товарните водолинии в сила и с изключение на предвиденото в точка 5, всеки отделен отвор, водещ към обшивката на кораба от помещенията под разделната водолиния трябва да бъде снабден или с един автоматичен невръщащ клапан с позитивен начин на затваряне от горната палубна преградна стена или с два автоматични невръщащи клапана без позитивен начин на затваряне, при условие, че вътрешнобордният клапан е разположен над най-дълбокото подразделение на товарната водолиния и е достъпен по всяко време за проверка в условия на работа.

Когато клапан с позитивен начин на затваряне е поставен, оперативната позиция над преградната палубна стена трябва винаги да бъде готова за достъп и следна да бъдат предвидени средства, индикиращи дали капанът е отворен или затворен.

.4.2 Изискванията на действащата Международна конвенция за товарните водолинии се прилагат по отношение на отворите, водещи към обшивката на корпуса от пространства на водоразделната линия.

.5 Машинното отделение, основния и допълнителния впускателен отвор и отворите във връзка с оперирането на механизма се разполагат с клапани в готово за достъп състояние между тръбите и обшивката на кораба или между тръбите и фабричните кутии, закрепени за обшивката на кораба. Клапаните може да бъдат контролирани локално и трябва да разполагат с индикатори, показващи дали са отворени ли са затворени.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ B, C, И D:

.1 Ръчните кормила и ръкохватките на морските ветропоказатели трябва да бъдат лесно достъпни за опериране. Всички клапани, които се използват за ветропоказатели трябва да се затварят чрез движение по посока на часовниковата стрелка на техните ръчни кормила.

.2 Тапите или клапаните на отворите отстрани на кораба за изхвърляне на вода от нагревателите трябва да бъдат разположени на лесно достъпни места и не под обшивката на палубата. Тапите и клапаните трябва да бъдат конструирани по такъв начин, че да не могат да бъдат повдигани, когато кранът е отворен.

.3 Всички тапи и клапани в тръбопроводната системи като системата в най-широката дънна част на кораба и баластната системи, системите за гориво и смазочно масло, пожарните системи и шлюзовите системи и т.н., трябва да бъдат ясно обозначени от гледна точка на техните функции.

.4 Други изпускателни тръби трябва, ако се показват под най-дълбокото подразделение на товарната водолиния, да бъдат снабдени с подобни средства а затваряне от страни на кораба; ако те се показват над под най-дълбокото подразделение на товарната водолиния, трябва да бъдат снабдени с обикновен клапан срещу буря. В двата случая, клапаните могат да бъдат пропуснати, ако използваните ръби имат същата дебелина, както обшивката на индиректните отходи на тоалетните и баните и подовите отвори на баните и т.н., при условие, че са снабдени с капаци или по друг начин са защитени срещу воден удар. Дебелината на стените на такива тръби не е необходимо обаче да е по-голяма от 14 мм.

.5 В случай, че клапан с механизъм за директно затваряне е поставен, мястото, от което той трябва да бъде управляван трябва винаги да бъде лесно достъпно и трябва да са налице обозначаващи средства, показващи дали клапанът е отворен или затворен.

.6 Когато клапани с механизми за директно затваряне са поставени в машинните отделения, достатъчно е да могат да бъдат оперирани от мястото, където са разположени, при условие, е това място е лесно достъпно при всякакви условия.

.6 Всички фитинги на и клапани, изискващи се от настоящия регламент трябва да бъдат изработени от стомана, бронз или друг одобрен ковък материал. Клапаните от обикновено ронливо желязо или подобен материал са неприемливи. Всички тръби, до които се отнася това правило трябва да бъдат от стомана или от друг подобен материал, одобрен от администрацията на държавата на флага.

.7 Подвижните мостове и товарните входи, разположени под разделителната водолиния трябва да бъдат достатъчно здрави. Те трябва да се затварят добре и да са водонепроницаемо обезопасени преди корабът да напусне пристанището и трябва да се поддържат затворени по време на плаването.

.8 Такива входи в никакъв случай не се разполагат така, че най-ниската им точка да бъде под нивото на най-дълбокото подразделение на товарната водолиния.

16 Цялостна водонепроницаемост на пътническите кораби над разделната линия (R20)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С, И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.1 Всички основателни и практически възможни мерки трябва да бъдат взети, за да бъде ограничено притока или разливането на вода над преградената палуба.

Такива мерки може да включват частични преградни стени или мрежи. Когато са поставени частични водонепроницаеми преградни стени или мрежи на преградената палуба над или в непосредствена близост до основаните подразделителни преградни стени, те трябва да имат водонепроницаема обшивка и връзки с преградните стени на палубата, така че да бъде ограничен притока на вода по палубата, когато корабът е получил крен и е в повредено състояние. Когато частичната водонепроницаема преградна стена не се изравнява с преградената стена под нея, междинната преградна стена трябва да бъде направена ефективно водонепроницаема.

.2 Преградената палуба или палубата над нея трябва да бъдат водонепроницаеми. Всички отвори в изложената на водата палуба трябва да имат защитни прегради с достатъчна височина и здравина и трябва да бъдат снабдени с ефикасни средства за експедитивно им и водонепроницаемо затваряне. Свободни отвори, отворени парапети и отточни отвори трябва да бъдат поставени в готовност за бързо изгребване на водата от откритата палуба при всички метеорологични условия.

.3 В съществуващите кораби клас "В", отворения край на въздушните тръби, завършващи в надстройката трябва да бъде поне 1 метър над водолинията, когато корабът се наклони под ъгъл от 15 градуса, или максималният ъгъл на наклон по време на междинните стадии на наводняване, което е определено чрез директно изчисляване, която от двете стойности е по-голяма. Алтернативно, всички въздушни тръби от резервоарите, различни от резервоарите за гориво, може да се изпразват отстрани на надстройката. Разпоредбите на тази точка трябва да бъдат спазвани без да се нарушават разпоредбите на действащата Международна конвенция за товарните водолинии.

.4 Страничните люкове, подвижните мостове, товарните входи и други средства за затваряне на отвори в корпуса, разположени над разделната линия, трябва да бъдат с ефикасен дизайн и здрава конструкция, като се вземат предвид пространствата, в които те са разположени и техните и тяхното разположение относително до най-ниското подразделение на товарната водолиния.

.5 За всички странични люкове, разположени в пространствата под първата палуба над преградената палуба трябва да бъдат предвидени ефикасни вътрешни капаци, разположени по такъв начин, че да могат лесно и ефикасно да бъдат затворени и водонепроницаемо обезопасени.

17 Затваряне на вратите на товарното помещение (R 20 - 1)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С, И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.1 Следните врати, разположени над разделната линия трябва да бъдат затваряни и заключвани преди корабът да потегли на пътуване и трябва да останат затворени и заключени до следващото закотвяне на кораба.

- .1 врати на товарното отделение в корпуса или на границите от с допълнителни надстройки;
- .2 предните козирки, разположени на позиции и уточнени в точка .1.1;
- .3 вратите на товарното помещение към напречната преградна стена;
- .4 водонепроницаемите рампи, оформящи алтернативен начин за затваряне от този, посочен в точки .1.1 до .1.3 включително.

При условие, че дадена врата не може да бъде отворена или затворена докато корабът е на котва, такава врата може да бъде отворена или оставена отворена докато корабът се приближава или вдига котва, но само дотолкова, колкото е необходимо с оглед да се даде възможност на вратата да се отвори незабавно. При всички случаи вътрешната наклонена врата трябва да бъде държана затворена.

.2 Независимо от изискванията на точки .1.1 и .1.4, администрацията на държавата на флага има право да разреши определени врати да бъдат отворени по решение на капитана на кораба, ако това е необходимо за оперирането на кораба или за качването или слизането на пътници, когато корабът е в безопасно закотвяне и при условие, че не се нарушава безопасността на кораба.

.3 Капитанът на кораба трябва да гарантира, че се прилага ефективната система за контрол и отчет на затварянето и отварянето на вратите, посочена в точка 1.

.4 Капитанът трябва да гарантира преди отпътуване на кораба, че вписването в корабния дневник на изискваните в правило 22 данни е извършено към момента на последното затваряне на вратите, посочени в точка 1 и времето на всяко отваряне на определени врати в съответствие с точка 2.

17-1 Цялостна водонепроницаемост от ро-ро палубата (преграденa палуба) до помещенията под нея (R 20 -2)

НОВИ ПЪТНИЧЕСКИ КОРАБИ РО-РО, КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С, И D:

.1.1 При спазване на разпоредбите на точки .1.2 и .1.3, всеки достъп до помещения под преградената палуба трябва да има най-ниска точка, която не е по-ниска от 2,5 метра под преградената палуба;

.1.2 когато рампите за превозните средства са пуснати за да дадат достъп до помещения под преградената палуба, техните отвори трябва да може да бъдат водонепроницаемо затворени, за да предотвратят навлизане на вода надолу, да бъдат снабдени с аларми и индикатори към навигационния мостик;

.1.3 Администрацията на държавата на флага може да разреши предвиждането на определен достъп до помещенията под преградената палуба, при условие че такъв е необходим за основното функциониране на кораба, т.е. работата на двигателя, както и складовете, при условие, че този достъп е направен

водонепроницаем, снабден с алармена инсталация и индикатори към навигационния мостик;

.1.4 достъпът, предвиден в точки .1.2 и .1.3 трябва да бъде затворен преди корабът да вдигне котва за отпътуване и трябва да остане затворен до следващото пускане на котва; и

.1.5 капитанът на кораба трябва да гарантира, че се прилага ефективната система за контрол и отчет на затварянето и отварянето на вратите, посочена в точки .1.2 и .1.3 и

.4 капитанът трябва да гарантира преди отпътуване на кораба, че вписването в книгата за данните на пътуването на кораба на изискващите се в разпоредба II - 1/Б/22 данни е извършено към момента на последното затваряне на вратите към достъпа, упоменат в точки .1.2 и .1.3.

СЪЩЕСТВУВАЩИ ПЪТНИЧЕСКИ КОРАБИ РО-РО, КЛАС В:

.2.1 всеки достъп от ро-ро палубата, който води до пространства под палубата трябва да бъде водонепроницаем и трябва да бъдат предвидени средства на навигационния мостик, индикиращи дали достъпът е отворен или затворен;

.2.2 всеки такъв достъп трябва да бъде затворен преди вдигането на котва на кораба за пътуване и трябва да остане затворен до следващото хвърляне на котва;

.2.3 независимо от изискванията на точка .2.2, администрацията на държавата на флага може да разреши някои от достъпите да бъдат отворени по време на пътуването, но само за период от време, достатъчен, за да позволи преминаването през тях и ако това е необходимо, за основното функциониране на кораба; и

.2.4 изискванията на точка .2.1 се прилага не по-късно от датата на първата периодична проверка след датата, посочена в параграф 1 на член 14 от настоящата директива.

17 - 2 Достъп до ро-ро палуби (R 20 -3)

ВСИЧКИ ПЪТНИЧЕСКИ РО-РО КОРАБИ:

Капитанът на кораба или определен служител трябва да гарантират, че без изричното съгласие на капитана на кораба или на определения офицер, не се допускат пътници до прилежащата ро-ро палуба, когато корабът е на път.

17 -3 Затваряне на преградните стени на ро-ро палубата (R 20-4)

НОВИ ПЪТНИЧЕСКИ РО-РО КОРАБИ, КЛАСОВЕ В, С, И D и СЪЩЕСТВУВАЩИ КЛАС В:

.1 Всички напречни и надлъжни преградни стени, които са предвидени като ефективно средство за ограничаване на морската вода, събрана на ро-ро палубата, трябва да бъдат осигурени на мястото си преди отпътуване на кораба и остават безопасно на място до следващото пускане на котва на кораба.

.2 Независимо от изискванията на точка .1, администрацията на държавата на флага може да разреши достъпът в такива преградни стени да бъде разрешен по време на пътуването, но само за период от време, достатъчен, за да позволи преминаването през тях и ако това е необходимо, за основното функциониране на кораба;

18 Информация за устойчивост (R 22)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С, И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.1 Всеки пътнически кораб се накланя след завършването му и елементите на неговата устойчивост трябва да бъдат определени. Капитанът на кораба трябва да бъде снабден с такава информация, одобрена от администрацията на държавата на флага, която е необходима, за да му даде възможност чрез бързо и опростено процедиране да придобие точна представа за устойчивостта на кораба при различни условия на функциониране.

.2 Когато са извършени каквито и да е промени в кораба, които физически засягат информацията, предоставена на капитана, трябва да бъде предоставена променената информация за устойчивостта. Ако това се налага, корабът трябва да бъде наклонен още веднъж.

.3 В периодични интервали, непревишаващи пет години, трябва да бъдат извършвани повърхностни проверки, за установяване на промени във водоизместимостта на кораба без товар и надлъжния център на гравитация. Корабът трябва да бъде накланян отново всеки път, когато в сравнение с одобрената информация за устойчивостта, е установено или се предвижда отклонение от водоизместимостта без товар, превишаващо 2% или отклонение от надлъжния център на гравитация, превишаващо 1% от дължината на кораба.

.4 Администрацията на държавата на флага може да разреши определен кораб да бъде освободен от изпитването за крен, ако са на разположение основните данни за устойчивост при изпитването за крен на идентичен кораб и е доказано пред администрацията на държавата на флага, че може да бъде придобита надеждна информация от такива основни данни за устойчивостта на кораба, който е освободен от изпитването, .

19 Планове за контрол на повредите (R 23)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, В, И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

Планове за инструктиране на дежурния офицер трябва да бъдат постоянно изложени. Те трябва да показват ясно всяка палуба и границите на водонепроницаемите отделения, отворите в тях, заедно със средствата за затварянето им и позицията за тяхното контролиране, както и нанасяне на промени в организацията поради наводняване. В допълнение, преградните стени, съдържащи горепосочената информация трябва да бъдат поставени на разположение на офицерите на кораба.

20 Цялостност на корпуса, надстройката, защита от повреди и контрол (R 23-2)

Това правило се прилага по отношение на всички пътнически ро-ро кораби, с изключение на тази за съществуващите кораби, точка .2 трябва да бъде приложен не по-късно от датата на първата периодична проверка след датата, посочена в член 14, параграф 1 от настоящата директива.

.1 На навигационния мостик трябва да бъдат поставени индикатори за всички врати на корпуса, за товарните врати и други съоръжения за затваряне, които ако са оставени отворени или не добре обезопасени биха могли да доведат до наводняване в отделно пространство или ро-ро товарно пространство. Индикаторната система трябва да бъде проектирана така, че да бъде защитена от повреда и трябва да показва чрез визуални аларми дали вратата не е изцяло затворена или дали някои от частите на системите за безопасност не са на място и изцяло заключени и чрез звукови аларми - дали вратата или затварящите съоръжения са се отворили или дали системите за безопасност са повредени. Индикаторният панел на навигационния мостик трябва да бъде оборудван с модул с избор на функциите “пристанище/море пътуване”, предвиден така, че звукова аларма се задейства от навигационния мостик, ако корабът напуска пристанището и наклонените врати, вътрешните врати, рампата на кърмата или които и да е други врати в корпуса на кораба не са затворени или някои от механизмите за затваряне не са в правилна позиция. Източникът на мощност за индикаторната система трябва да бъде независим от източника на мощност за управление и обезопасяване на вратите. Индикаторните системи, одобрени от администрацията на държавата на флага, които са инсталирани на борда на съществуващи кораби, не е необходимо да бъдат променени.

.2 Телевизионното наблюдение на системата за индикация на водни течения трябва да бъде организирано така, че да предоставя индикация на навигационния мостик и на контролната станция на двигателя за всеки теч през вътрешните и външните наклонени врати, вратите на кърмата и през които и да е други врати на корпуса, през които би могло да доведе до наводняване на специалните помещения и на товарните ро-ро помещения.

.3 Специалните помещения и товарните ро-ро пространства трябва да бъдат патрулирани непрекъснато или наблюдавани с ефикасни средства, като телевизионно наблюдение, така, че всяко движение на превозните средства при

лоши метеорологични условия и неразрешен достъп от страна на пътници да бъде установен по време на движение на кораба.

.4 Документиране на оперативни процедури, трябва да бъде поддържано на борда и изпращано на подходящо място. То се отнася се до затваряне и обезопасяване на вратите на корпуса, вратите на товарното помещение и други съоръжения за затваряне, които, ако са оставени отворени или не надеждно обезопасени, биха довели до наводняване на специална категория помещения или ро-ро помещението.

21 Отбелязване, периодично опериране и проверка на водонепроницаемостта на вратите и т.н. (R 24)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С, И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.1 Тренировки за опериране на водонепроницаемите врати, страничните люкове и затварящите механизми на отточните отвори трябва да бъдат провеждани всяка седмица.

.2 Всички водонепроницаеми врати в основните напречни преградни стени, използване в открито море следва да бъдат оперирани през деня.

.3 Водонепроницаемите врати и всички механизми и индикатори, свързани с тях, всички клапани, затварянето на които е необходимо за водонепроницаемостта на отделението, и всички клапани, оперирането на които е необходимо за контрола на повредите, пресичащите се връзки трябва да бъдат периодично инспектирани в открито море поне веднъж в седмицата.

.4 Такива клапани, врати и механизми трябва да бъдат подходящо отбелязани, с цел да гарантират, че те могат да бъдат надеждно използвани за максимална безопасност.

22 Вписване в корабния дневник (R 25)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С, И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.1 Окачени врати, подвижни платформи, странични люкове, подвижни мостове и товарни входи и други отвори, които се изискват от тези разпоредби, трябва да бъдат държани затворени по време на плаване и трябва да бъдат затваряни преди отпътуването на кораба от пристанището. Времето за затваряне и за

отваряне (ако е допустимо съгласно тези правила) се записва в корабния дневник.

.2 Записка с всички извършени тренировки и проверки, изискващи се от правило 21, се вписва в корабния дневник с изрична забележка за всеки дефект, който може да е открит.

23 Платформи за повдигане на коли и рампи

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С, И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

На кораби, снабдени с окачени палуби за пренос на пътнически превозни средства, конструирането, инсталацията и оперирането се осъществяват в съответствие с начините, определени от администрацията на държавата на флага.

По отношение на конструкцията се прилагат съответните правила на призната организация.

Част В

ДВИГАТЕЛ

.1 Общо (R 26)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С, И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.1 Двигателят, нагревателите и другите съдове под налягане, свързани с тръбопроводните системи и съоръжения, се инсталират и защитават по такъв начин, че да намалят до минимум риска за лицата на борда, като се вземат предвид и движещите се части, горещата повърхност и други рискове.

.2 Предвиждат се средства, чрез които нормалното опериране на буталния механизъм да бъде поддържано или възстановено дори, в случай, че единият от основните спомагателни престане да функционира.

.3 Предвиждат се средства за гарантиране, че може да бъде възстановено оперирането на двигателя от нефункциониращо състояние, без помощ отвън.

НОВИ КОРАБИ КЛАС В И С:

.4 Основният механизъм за придвижване и допълнителните механизми, който са най-важни за движението и безопасността на кораба, трябва при монтирането на кораба да бъдат конструирани по такъв начин, че да могат да бъдат оперативни, когато корабът е в отвесно и наклонено състояние при всеки ъгъл на наклон от минимум и включително 15 градуса от всяка страна при статични условия и 22,5 градуса при динамични условия (обръщане) от която и да е страна и едновременно динамично наклоняване (надлъжно клатене) 7,5 градуса на предната част или на кърмата.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С, И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.5 Трябва да бъдат предприети мерки двигателния механизъм и витлото да бъдат спрени в случай на авария от съответните места извън двигателното помещение/помещението за контрол на двигателя, т.е. от отворена палуба или от кабината на шурвала.

2 Двигатели с вътрешно горене (R 27)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С, И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.1 Двигателите с вътрешно горене с диаметър на цилиндъра от 200 метра, или картер с обем от 0,6 куб. метра и повече, трябва да бъдат снабдени с клапани за освобождаване на картера от подходящ вид с достатъчна площ за освобождаване. Клапаните за освобождаване трябва да бъдат поставени по такъв начин или да бъдат снабдени със средства за гарантиране, че освобождаването се извършва по такъв начин, че да бъде минимизирана вероятността от нараняване на персонала.

3 Приспособления за изпомпване на трюмна вода R (21)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С, И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.1.1 Предвидена е ефикасна система за изпомпване на трюмна вода трябва. Тя е в състояние да изпомпва и оттече всяко водонепроницаемо отделение, различно от пространството, използвано постоянно за съхранение на прясна вода, воден баласт, товар от течено гориво или горивно масло и за което са предвидени други

ефикасни средства за изпомпване, съобразени с всякакъв вид условия. Предвиждат се ефикасни средства за изхвърляне на водата от изолационните трюмове.

.1.2 Санитарните, баластовите и помпите за обща употреба може да бъдат приети като самостоятелни приспособления за изпомпване на вода, ако са разположени така, че да са свързани със системата за изпомпване на водата.

.1.3 Всички тръби за изпомпване на вода, използвани в или под резервоарите за съхранение, или в помещенията с нагревателите или механизмите, включително помещенията, в които са резервоарите с гориво или отделенията за изпомпване на гориво, трябва да бъдат изработени от стомана или от друг подходящ материал.

.1.4 Разпределението на системите за изпомпване на вода и системите за уравновесяване, трябва да бъде такова, че да предотвратява възможността от преминаването на вода от морето и вода от баластните помещения към товарното и машинното помещения, или от едно помещение към друго. Трябва да бъде предвиден начин за да се предотврати дълбоки резервоари, които имат помпени и баластни връзки да бъдат наводнени от морето по небрежност, когато са пълни с товар или се разтоварват през приспособлението за изпомпване, когато съдържат вода за уравновесяване.

.1.5 Всички разпределителни кутии и ръчно управлявани клапани, свързани с помпените съоръжения, се разполагат по такъв начин, че да са достъпни при нормални условия.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С, И D:

.1.6 Предвиждат се разпоредби за дренаж на прилежащите товарни отделения, разположени на преградената палуба.

.1.6.1 Когато резервната височина е такава, че ръба на преградената палуба е потопен, когато корабът се наклони повече от 5 градуса, дренажът трябва да бъде под формата на достатъчен брой отточни отвори с подходяща големина, освободени отвъд борда, разположени в съответствие с изискванията на правило 15 .

.1.6.2 Когато резервната височина е такава, че ръбът на преградената палуба е потопен, когато корабът се наклони повече с 5 градуса или по-малко, дренажът на прилежащите товарни помещения на преградената палуба трябва да бъде извършен в подходящо помещение или помещения със съответния капацитет, които да имат аларма на голяма височина над водата, при условие, че е налице подходящо разпределение за освобождаване отвъд борда. В допълнение, трябва да бъде гарантирано, че:

.1 броя, размера и разположението на шпигатите са такива, че са в състояние да предотвратят недопустимо акумулиране на свободна вода;

.2 помпените съоръжения, изискващи се от настоящото правило са разчетени с оглед изискванията за определено налягане на водата пръскащо системата за установяване на пожар;

.3 вода, замърсена с петрол или други опасни субстанции не се източва към машинните отделения или други отделения, където може да са налице запалителни източници; и

.4 когато прилежащото товарно помещение е защитено от пожарогасителна система в въглероден диоксид, палубните отточни отвори трябва да бъдат снабдени със средства за предотвратяване на изпускане на задушлив газ.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ А, В, С, И D:

.1.6.3 Дренажът от ро-ро палубите и палубите с автомобили са с достатъчен капацитет, така че отточните отвори, миешите входи и др. на десния борт и страната на пристанището да бъдат в състояние да се справят с количеството вода, пристигаща от дренчъра и противопожарните помпи, отчитайки положението на кораба в наклонено и уравновесено състояние.

.1.6.4 Когато са предвидени разпръскващи инсталации и водни кранове, пътническите помещения и тези на екипажа трябва да бъдат снабдени с адекватен брой отточни отвори, достатъчни, за да се справят с количеството вода, идваща от пожарогасителните разпръскващи глави, разположени в помещенията и от два противопожарни маркуча. Отточните отвори се разполагат на най-ефикасните места, т.е. във всеки ъгъл.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С, И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.2.1 Системата за изпомпване, изискваща се от точка .1.1, следва да бъде в оперативно състояние при всички условия след повреда, независимо от това дали корабът е изправен или наклонен. За тази цел по принцип трябва да бъдат поставени изпомпващи крила, с изключение на тесните помещения в края на кораба, където едно всмукване може да бъде достатъчно. В помещенията с особена форма се изискват допълнителни помпи. Трябва да се предвиди такава организация, че водата в помещенията да може да се източва сама към всмукателните тръби.

.2.2 Когато това е възможно, трюмните помпи с механично задвижване трябва да бъдат разположени във водонепроницаемите отделения и разпределени по такъв начин в тези помещения, че те да не бъдат наводнени от същата повреда. Ако основния и спомагателните механизми за придвижване и нагреватели са в две или повече водонепроницаеми помещения, помпите на разположение за изпомпване трябва да бъдат разположени по възможно всички най-отдалечени точки в тези помещения.

.2.3 С изключение на допълнителните помпи, които може да бъдат предвидени единствено за най-горните помещения, всяка изискваща се трюмна помпа трябва да бъде разположена по такъв начин, че да изсмуква вода от всяко помещение, за което се изисква да бъде дренирано съгласно точка .1.1.

.2.4 Всяка трюмна помпа с мощност трябва да бъде в състояние да изпомпва през изискващата се основна трюмна помпа със скорост не по-малка от 2 м/сек. Самостоятелни изсмукващи трюмни помпи с мощност трябва да бъдат разположени в машинните отделения и трябва да изпомпват директно от тези помещения, освен това, не повече от две такива помпи се изискват за всяко едно помещение. Където са предвидени два или повече такива изсмуквателя, трябва да е налице поне един от всяка страна на кораба. Директните изсмукватели трябва да бъдат подходящо организирани, а тези, в машинното отделение трябва да бъдат с диаметър не по-малък от този, изискващ се за основното помпено съоръжение.

.2.5 В допълнение на директното трюмно изпомпване, изискващо се в точка .2.4, директна аварийна трюмна помпа с невръщащ клапан, се отвежда от намиращата се на разположение най-голяма самостоятелна задвижвана с мощност станция до дренажното ниво на машинното отделение; изсмуквателят трябва да има същия диаметър, както и основния впускателен отвор за използваните помпи.

.2.6 Шпинделите за спускателните отвори и директните изсмуквачи трябва да бъдат продължени нагоре до платформата на помещението с двигателя.

.2.7 Всички трюмни изпомпвателни тръби до връзката с помпите са независими от другите тръби.

.2.8 Диаметърът "d" на основния и на разклонените изсмуквателни тръби се изчислява в съответствие със следната формула. Независимо от това, обаче действителният вътрешен диаметър може да бъде закръглен до най-близката стандартна големина, приемлива за администрацията на държавата на флага:

основна изсмуквателна трюмна тръба:

$$d = 25 + 1,68 \sqrt{L (B+D)}$$

разклонени изсмуквателни трюмни тръби между колекторните кутии и изсмуквателите:

$$d = 25 + 2,15 \sqrt{L_1 (B+D)}$$

където:

d е вътрешният диаметър на основната помпа (милиметри)

L и B са дължината и ширината на кораба (метри)

L_1 е височината на отделението, и

D е модулната дълбочина на кораба до преградената палуба (метри), при условие, че в кораб, който има прилежащо товарно помещение към преградената палуба, с вътрешен дренаж в съответствие с изискванията на точка .1.6.2 и което се разпростира до пълната дължина на кораба, D трябва да бъде измерена до следващата палуба над преградената палуба. Когато прилежащото товарно помещение покрива по-малка дължина, D трябва да бъде взета като модулната дълбочина до преградената палуба плюс lh/L , където l и h са общата дължина и височина, съответно на прилежащите товарни помещения.

.2.9 Трябва да бъде предвидено предотвратяване на наводняване на помещение, което се обслужва от изсмуквателна тръба, която е била прекъсната или повредена по друг начин от сблъсък или от заземяване в друго помещение. За тази цел, когато тръбата е разположена от страни на кораба на разстояние по-малко от една пета от ширината на кораба (измерено от десните ъгли до централната линия на нивото на най-дълбокото подразделение на товарната водолиния), или в тръба на кила, трябва да бъде поставен невръщащ клапан на тръбата в отделението, където е отворения ѝ край.

.2.10 Разпределителни кутии, вентили и клапани, свързани със системите за изпомпване се поставят по такъв начин, че в случай на наводнение една от помпите да бъде оперативна за всяко отделение; в допълнение, повреда на помпа или на връзката ѝ с тръбите към основното помпено съоръжение отвъд борда на линия от една пета от широчината на кораба, да не бъде в състояние да прекрати работата на помпената система. В случай, че е налице само една система от тръби, която е обща за всички помпи, необходимите клапани за контролиране на функциите на помпената система трябва да бъдат в състояние да могат да бъдат управлявани от преградената палуба. Когато, в допълнение на основната помпена система е налице аварийна помпена система, то тя трябва да бъде независима от основната помпена система и да бъде конструирана по такъв начин, че да може да бъде управлявана от всяко отделение при условия на наводнение, така както е предвидено в точка .2.1. В такъв случай, единствено клапаните, необходими за функционирането на аварийната система е необходимо да бъдат в състояние да бъдат оперирани от пространството над преградената палуба.

.2.11 Всички вентили и клапани, посочени в точка .2.10, които може да бъдат управлявани над преградената палуба, трябва да може да бъдат контролирани от мястото, където оперират, ясно посочено и трябва да бъдат снабдени със средства за индикиране дали са отворени или затворени.

4 Брой и вид на помпите за изпомпване на трюмна вода (R 21)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С, И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

до 250 пътника: една основна помпа за двигателя и самостоятелна помпа с мощност, разположена и контролирана извън помещението, където се намира двигателя

над 250 пътника: една основна помпа за двигателя и две самостоятелни помпи с мощност, една от които трябва да бъде разположена и и контролирана извън помещението, където се намира двигателя.

Основната помпа за двигателя може да бъде заместена от една самостоятелна помпа с мощност.

Дренажът на много малки отделения може да се извършва с преносими ръчни помпи.

5 Средства за движение назад (R 28)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С, И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.1 Достатъчна мощност за движение назад трябва да бъде предвидена, за осигуряване на надлежен контрол върху кораба при всички нормални условия.

2 Трябва да бъде демонстрирана и отразена способността на двигателя да смени посоката на бутане на витлото за достатъчно време и по този начин да доведе кораба в покой в рамките на разумно разстояние от максимална скорост напред.

3. Времето за спиране, посоката на кораба и разстоянията, отбелязани при изпитването, заедно с резултатите от изпитванията за определяне на възможността на кораби, имащи много витла, да навигират и да правят маневри с едно или повече витла, които не функционират, трябва да бъдат на разположение на борда, за използване от капитана на кораба и от определения персонал.

6 Кормилен механизъм (R 29)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С, И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.1 Всеки кораб трябва да бъде снабден с един ефективен основен и с допълнителен кормилен механизъм. Основният кормилен механизъм и допълнителната кормилна система се конструират по такъв начин, че отказ на единия от тях да не води до прекратяване на функционирането на другия.

.2 Основният кормилен механизъм и стойката на руля трябва да бъдат:

.2.1 с подходяща здравина и да бъдат способни да водят кораба с максимална скорост напред и да бъдат конструирани по такъв начин, че да не могат да бъдат повредени при максимална скорост назад;

.2.2 способни да изместват вретеното на от 35 градуса от едната страна до 35 градуса от другата страна при най-дълбокото газене на кораба и движение напред при максимална скорост и, при същите условия от 35 градуса от едната страна до 30 градуса до другата страна за не-повече от 28 секунди;

.2.3 да функционират чрез мощност, когато това е необходимо да изпълняват изискванията на точка .2.2.2 и при всички случаи, когато стеблото на кормилото над 120 мм в диаметър от страната на румпела, изключвайки здравината за плаване в лед, се изисква с оглед да бъдат спазени изискванията на точка .2.2.1.

.3 Ако е поставен допълнителен кормилен механизъм, той трябва:

.1 да бъде достатъчно здрав и способен да направлява кораба при скорост на плаване, а също и да бъде включен бързо в действие в случай на авария;

.2 способен да измества руля от 15 градуса от едната страна до 15 градуса от другата страна за не повече от 60 секунди при най-дълбокото газене на кораба и движение напред при половина от максималната му скорост напред или 7 възела, която от двете стойности е по-голяма; и

.3 опериран от мощност, необходима за посрещане на изискванията на подточка .3.2 и при всички случаи, когато стеблото на кормилото и по-голямо от 230 мм в диаметър към румпела, изключвайки повишаване на здравината за плаване в лед.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С, И D:

.4 Елементите на кормилната мощност трябва да бъдат:

.1 предвидени да могат се рестартират автоматично, когато електрическото захранване се възстанови след авария; и

.2 в състояние да започнат да оперират от място на навигационния мостик. В случай на авария в захранването на която и да е от частите на кормилото, визуална и звукова аларма се задейства от навигационния мостик.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С, И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.5 Когато основният кормилен механизъм се състои от две или повече подобни компонента с мощност, не е необходимо да бъде поставян допълнителен кормилен механизъм, при условие, че:

.1 основният кормилен механизъм е в състояние да оперира стеблото на кормилото, както изисква точка .2.2, по времето през което която и да е от частите, захранвани с мощност не функционира;

.2 основния кормилен механизъм е конструиран по такъв начин, че след отделна авария в неговата тръбна система или в някой от мощностите, дефектът може да бъде изолиран по такъв начин, че способността за управляване може да бъде поддържана или бързо компенсирана.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С, И D:

.6 Предвижда се контрол за:

.1 основния кормилен механизъм, едновременно от навигационния мостик и от отделението за управление;

.2 когато основния кормилен механизъм е конструиран в съответствие с точка .4, от две независими контролни системи, и двете управлявани от навигационния мостик. Това не изисква дублиране на кормило или на кормилен мостик. Когато контролната система се състои от един хидравличен телемотор, не е необходимо поставянето на втора независима система;

3 за допълнителния кормилен механизъм, в кормилното отделение и ако се оперира с мощност, той също трябва да може да бъде опериран от навигационния мостик и трябва да бъде независим от контролната система за основния кормилен механизъм.

.7 Всяка система за контрол на основния и допълнителния кормилен механизъм, която може да бъде оперирана от навигационния мостик трябва да съдържа следното:

.1 ако тя е електрическа, трябва да бъде обслужвана от своя собствена верига, снабдявана от електрическата верига на кормилния механизъм от пункт в отделението на кормилния механизъм, или директно от събирателните шини на комутаторното табло, зареждащи електрическата верига на кормилния механизъм в точката, където комутаторното табло е най-близо да зареждането на електрическата верига на кормилния механизъм;

.2 трябва да бъдат предвидени средства в отделението на кормилния механизъм за прекъсване на всяка контролна система, която може да бъде оперирана от навигационния мостик от кормилния механизъм, който тя обслужва;

.3 системата трябва да бъде в състояние да бъде приведена в действие от навигационния мостик;

.4 в случай на авария в електрическото зареждане, визуална и звукова аларма се задейства от навигационния мостик; и

.5 защита от късо съединение се предвижда само за захранващите вериги за контролната система на кормилния механизъм.

.8 Електрическите вериги и контролните системи на кормилния механизъм, заедно със свързаните с тях компоненти, кабели и тръби, изискващи се от настоящото правило и от правило 7 се отделят по тяхната дължина, доколкото това е възможно.

.9 Средства за комуникация се предвиждат между навигационния мостик и отделението с кормилния механизъм.

.10 Ъгловото разположение на кормилото трябва:

.1 ако основния кормилен механизъм е с механично задвижване, да се индикира на навигационния мостик. Индикацията за ъгъла на кормилото е независима от контролната система на кормилния механизъм;

.2 да се забелязва в отделението на кормилния механизъм.

.11 Кормилния механизъм, с хидравлично задвижване се снабдява със следното:

.1 съоръжения за поддържане на чистотата на хидравличната течност като се отчита вида и проекта на хидравличната система;

.2 ниска ниво на аларма за всеки резервоар за хидравлична течност, която да дава възможно най-ранна индикация за изтичане на хидравлична течност. Визуални и звукови аларми се поставят на навигационния мостик и в машинното помещение, където те могат да бъдат лесно наблюдавани; и

.3 фиксиран резервоар за съхранение, който има достатъчен капацитет за презареждане на поне една задвижващите се с мощност системи, включително резервоара, като основния кормилен механизъм е задължително да бъде с механично задвижване. Резервоарът за съхранение трябва да бъде постоянно свързан чрез тръби по такъв начин, че хидравличните системи да могат да бъдат готови за презареждане от позиция в отделението на кормилния механизъм и са снабдени с датчик за обема.

.12 Отделенията на кормилния механизъм трябва да бъдат:

.1 достъпни и до колкото е възможно - отделени от машинните отделения; и

.2 снабдени с подходящи средства за гарантиране на достъп до кормилния механизъм и контролните пунктове. Тези средства включват

дръжки и решетки и други нехлъзгащи се повърхности за гарантиране на подходящи работни условия в случай на изтичане на хидравлична течност.

7 Допълнителни изисквания за електрически и електрохидравличен кормилен механизъм (R 30)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ B, C, И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС B:

.1 Средства за индикиране на това дали работят моторите на електричните и електрохидравличните кормилни механизми се инсталират на навигационния мостик и на подходяща позиция за контролиране на основния механизъм.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ B, C, И D:

.2 Всяка електрична и електро-хидравлична кормилна система, съдържаща една или повече отделения с мощности се обслужва от поне две допълнителни вериги, захранвани директно от основното комутаторно табло. Допълнителна електрична или електрохидравлична кормилна система, свързана с основната електрическа или електрохидравлична кормилна система може да бъде свързана с една от веригите, зареждащи тази основна кормилна система. Веригите, зареждащи електрична или електрохидравлична кормилна система трябва да са подходящо изчислени за снабдяване на всички мотори, които могат да бъдат едновременно свързани и за които може да се изисква да оперират едновременно.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ B, C, И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС B:

.3 Защита от късо съединение и аларма за претоварване трябва да бъдат предвидени за моторите на електрическите и електрохидравличните кормилни механизми. Защита срещу ток на претоварване, включително стартов свръхток, ако е предвидена, трябва да бъде не по-малко от два пъти целия свръхток на мотора или веригата, които са защитени и трябва да бъде предвидена така, че да позволи преминаване на подходящ стартов свръхток.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ B, C, И D:

Алармите, изискващи се в тази точка трябва да бъдат едновременно визуални и звукови и да бъдат разположени на забележима позиция в основното машинно отделение или помещение за контрол, от което основния механизъм обикновено се контролира, както би могло да се изисква от правило 6 от част Д от тази глава.

.4 Когато един допълнителен кормилен механизъм, изискващ се съгласно правило .6.3.3, който трябва да бъде опериран с мощност не се зарежда с електрическа мощност или се зарежда от електрически двигател, първоначално

предназначен за друго обслужване, основната кормилна система може да бъде захранена от една верига от основното комутаторно табло. Когато такъв електрически двигател, първоначално предвиден за други цели е пригоден за захранване на допълнителен кормилен механизъм, изискванията на точка .3 може да бъдат отменени от администрацията на държавата на флага, ако тя е удовлетворена от съществуващата защита, заедно с изискванията на правила 6.4.1 и 6.4.2, приложими по отношение на допълнителната кормилна система.

8 Вентилационна система в машинните отделения (R 35)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С, И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

Машинните отделения от категория А трябва да бъдат адекватно вентилирани, така че да се осигури, че когато двигателят или нагревателите работят с пълна мощност при всякакви метеорологични условия, включително при лошо време, се доставя адекватно снабдяване с въздух в тези помещения с оглед безопасността и комфорта на персонала и обслужването на двигателя.

9 Комуникация между навигационния мостик и машинното отделение (R 37)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С, И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

Поне две независими средства за комуникация трябва да бъдат предвидени за нареждания от навигационния мостик към мястото на машинното отделение или в контролната стая, от която скоростта и посоката и натиска на витлата са нормално контролирани: едно от тези трябва да бъде един телеграф в двигателното помещение, който осигурява визуална индикация за нарежданията и реакциите едновременно в машинното отделение и в навигационния мостик. Подходящи средства за комуникация трябва да бъдат предвидени на всяко едно друго място, от което може да бъде контролирана скоростта или посоката на натиска на витлата.

10 Инженерна аларма (R 38)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С, И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

Инженерна аларма трябва да бъде предвидена за опериране от контролното машинно отделение или от платформата за маневриране, в зависимост от това къде е подходящо, и трябва да бъде ясно видима в инженерното помещение и/или на навигационния мостик, ако това е необходимо.

11 Местоположение на аварийните инсталации (R 39)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С, И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

Аварийни източници на електрическа енергия, пожарогасителни помпи, помпи на дъното на кораба, с изключение на тези, които обслужват пространствата пред колизионната преградна стена и фиксираната пожароизвестителна система, изискваща се от глава II-2 и други алармени инсталации, които са най-важни за безопасността на кораба, с изключение на макарата на котвата, не се инсталират пред колизионната преградна стена.

12 Контрол на двигателя (R 31)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С, И D:

.1 Основният и допълнителния двигатели, основни за движението и безопасността на кораба трябва да бъдат снабдени с ефективни средства за управление и контрол.

.2 Когато е предвидено дистанционно управление на буталния механизъм от навигационния мостик и машинните пространства с предназначени да бъдат самостоятелни, се прилага следното:

.1 скоростта, посоката или налягането и, ако е необходимо - надлъжното клатене на витлото трябва да бъдат изцяло контролирани от навигационния мостик при всякакви условия на мореплаване, включително и при маневриране;

.2 дистанционно управление трябва да се предвиди за всяко независимо витло чрез контролен механизъм, който е устроен и конструиран по такъв начин, че неговото функциониране не изисква специално внимание по отношение на оперативните подробности на механизма. Когато многочислените витла са предвидени да оперират едновременно, те могат да бъдат контролирани от един контролен механизъм.

.3 основния двигателен механизъм трябва да бъде снабден с алармено устройство за спиране от навигационния мостик, което трябва да бъде независимо от контролната система на навигационния мостик.

.4 нарежданията за двигателния механизъм от навигационния мостик трябва да бъдат индикирани в главното машинно отделение или на маневриращата платформа, ако това е подходящо;

.5 дистанционно управление от машинното отделение е възможно само от едно място по едно време; на такива места се разрешени взаимосвързани контролни позиции. На всяко място трябва да има един индикатор, показващ кое място се контролира от двигателния механизъм.

Прехвърлянето на контрола между навигационния мостик и машинните отделения е възможно само в основното машинно отделение или в основното контролно машинно отделение. Тази система включва средства за предотвратяване на значителна промяна на налягането на двигателя, когато се прехвърля контрола от едно място на друго.

.6 следва да бъде възможно да се контролира двигателния механизъм локално, дори и в случай на отказ на която и да е част от системата за дистанционно управление.

.7 дизайнът на системата за дистанционно управление следва да е такъв, че в авария да се задейства аларма. Съществуващата скорост и посока на налягането на витлата се поддържа докато местния контрол функционира;

.8 на навигационния мостик се поставят индикатори за:

.1 скоростта и посоката на ротация на двигателя в случай на определено надлъжно клатене на витлата;

.2 скоростта и позицията на тангажа в случай на контролируеми тангажни витла;

.9 следва да бъде предвидена аларма на навигационния мостик и в машинното отделение, която да индикира ниското ниво на стартовото въздушно налягане, което да бъде определено на ниво, което да позволи по-нататъшни стартови операции на основния двигател. В случай, че системата за дистанционно управление на двигателния механизъм е предвидена за автоматично стартиране, броят на последователните автоматични опити, които не успяват да стартират трябва да бъде ограничен с цел да се осигури достатъчно стартово въздушно налягане за локално стартиране.

.3 Когато основният двигател и свързаните механизми, включително източници на основно електрическо зареждане са предвидени с различни нива на автоматичен и дистанционен контрол и са при постоянно ръчно наблюдение от контролното помещение, организацията и контрола трябва да бъдат предвидени, оборудвани и инсталирани, че оперирането на двигателя да бъде така безопасно и ефективно, както и в случай на директен контрол; за тази цел правила II-1/Д/1 до II-1/Д/5 се прилагат, както е необходимо. Особено значение се отдава на защита на такива помещения срещу огън и наводняване.

.4 Като цяло, автоматичните системи за стартиране, опериране и контрол трябва да включват възможности за ръчно поемане на автоматичния контрол. Авария в която и да е част от тези системи не би следвало да пречи на използването на ръчното поемане.

13 Парна тръбопроводна система (R 33)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С, И D:

.1 Всеки парен тръбопровод и всеки фитинг, свързан с него, по който може да преминава пара, се предвижда, конструира и инсталира по такъв начин, че да издържа на максимално работно натоварване, на което може да е подложен.

.2 Предвиждат се средства за дренаж на всеки парен тръбопровод, в който може да възникне опасно водно налягане.

.3 В случай, че през паропровод или фитинг премине пара от който и да е източник на по-високо напрежение от този, за който той е предназначен и подходящ, следва да се инсталира редукиционен вентил, предпазен вентил и манометър.

14 Система за въздушно налягане (R 34)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С, И D:

.1 Предвиждат се средства за предотвратяване на свръхналягане в която и да е част на системите под въздушно налягане и когато и да е водни обшивки или обвивки от въздушни компресори и охладители могат да бъдат подложени на опасно свръхналягане поради теч в тях от частите с въздушно налягане. Подходящи средства за освобождаване на парата трябва да бъдат предвидени за всички системи.

.2 Основните стартиращи средства с въздух за основните двигатели с вътрешно горене следва да бъдат адекватно защитени срещу огън в задната част и вътрешна експлозия в стартиращите въздушни тръби.

.3 Всички тръби за освобождаване от стартиращите въздушни компресори водят директно до стартиращите въздушни приематели и всички стартиращи тръби от въздушните приематели до основните и допълнителните са изцяло отделени от системата за компресорно освобождаване.

.4 Предвижда се с цел намаляване до минимум на навлизането на масло в системите под въздушно налягане, а също така и дренаж на тези системи.

15 Защита срещу шума (R 36) ⁽¹⁾

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С, И D:

Предприемат се мерки за намаляване на шума на двигателя в машинните отделения до приемливи нива. В случай, че този шум не може да бъде достатъчно намален, източникът на превишаващия шум трябва да бъде отделен или изолиран по подходящ начин или избягването на шума се осигурява, ако се

¹ Позоваване на Кодекса за нивата на шума на борда на кораби, приет с Резолюция А-468 (XII) на Асамблеята на ММО.

изисква помещението да бъде обитаемо. За персонала, от който се изисква да влиза в такива помещения трябва да се предвиди защита за уши трябва.

16 Асансьори

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ A, B, C, И D:

.1 Асансьори за пътници и за стоки трябва, в зависимост от измерението, оформлението, броя на пътниците и/или количеството на стоките, отговарят на разпоредбите, определени от администрацията на държавата на флага във всеки отделен случай или за всеки вид.

.2 Инсталационните схеми и инструкциите за поддържане, включително разпоредби, регулиращи периодични прегледи, се одобряват от администрацията на държавата на флага, която проверява и одобрява апаратурата преди да бъде започната експлоатацията ѝ.

.3 След одобрение администрацията на държавата на флага издава сертификат, който трябва да се съхранява на борда.

.4 Администрацията на държавата на флага може да разреши периодичните проверки да се извършват от експерт, оправомощен от администрацията или от призната организация.

ЧАСТ Г

ЕЛЕКТРИЧЕСКИ ИНСТАЛАЦИИ

1 Общо (R 40)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ B, C, И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС B:

.1 Електрическите инсталации са такива, че:

.1 всякакво електрическо помощно обслужване, необходимо за поддържане на кораба в нормални функциониращи и обитаеми условия ще бъде осигурено без прибягване до аварийен източник на електроенергия;

.2 електрическото обслужване, необходимо за гарантиране на безопасност при редица аварийни ситуации; и

.3 гарантира безопасността на пътниците, екипажа и кораба от рискове по отношение на електричеството.

.2 Администрацията на държавата на флага следва да предприеме всички подходящи стъпки за осигуряване на еднообразното въвеждане в законодателството и прилагане на разпоредбата на тази част по отношение на електрическите инсталации ¹.

2 Основен източник на електрическа енергия и осветление (R 41)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С, И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.1 Новите кораби клас D и съществуващите кораби клас В, в които електрическата енергия е единствената енергия за поддържане на допълнителните дейности, които са от основно значение за безопасността на кораба, както и новите кораби клас В и С, в които електрическата енергия е единствената енергия за поддържане на допълнителните дейности, които са от основно значение за безопасността на двигателя на кораба, трябва да бъдат снабдени с два или повече генераторни комплекта с такава мощност, че горепосочените дейности да могат да бъдат извършвани, когато единият от комплектите не работи.

.2.1 Основната електрическа система за осветление, която цели осветяване на тези части от кораба, които са обикновено достъпни и се използват от пътници или екипаж, се захранва от основния източник на електроенергия.

.2.2 Разполагането на основната електрическа система за осветление следва да бъде такова, че при възникване на огън или друга повреда в помещенията, съдържащи основния източник на електроенергия, допълнителното трансформаторно оборудване, ако има такова и основното комутаторно табло да не доведат до нефункционираща аварийната система за осветление, изисквана от правило 3.

.2.3 Разполагането на алармената електрическа система за осветление е такова, че при възникване на огън или друга повреда в помещенията, съдържащи резервен източник на електроенергия, допълнителното трансформаторно оборудване, ако има такова, аварийното комутаторно табло и аварийното комутаторно табло за осветлението да не направят нефункционираща основната система за осветление, изискваща се от това правило.

.3 Основното комутаторно табло следва да бъде разположено по такъв начин около една основна генераторна станция, че доколкото това е възможно, целостта на обикновеното електрическо захранване може да бъде засегнато само от огън или друга повреда в помещението, където са инсталирани генераторния комплект и комутаторното табло.

¹ Прави се позоваване на препоръките, публикувани от Международната електротехническа комисия и по-специално, Публикация 92 - Електрически инсталации на кораби.

3 Резервен източник на електрическа енергия (R 42)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С, И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.1 Всеки кораб се снабдява със самостоятелно зареждащ се източник на електроенергия с аварийно комутаторно табло, разположено над преградната стена на достъпно място, което да няма допир с границите на машинните отделения от категория "А" или с отделенията, съдържащи основен източник на електрическа енергия или с основното комутаторно табло.

.2 Резервният източник на електроенергия може да бъде или акумулаторна батерия, която отговаря на изискванията на точка .5, без да е необходимо да бъде презареждана или да страда от прекомерно спадане на волтажа, или генератор, който отговаря на изискванията на точка .5, задвижван от механизъм с вътрешно горене със самостоятелно зареждане на гориво, имащо точка на запалване по-малка от 43°C, със съоръжения за автоматично стартиране за новите кораби и одобрени механизми за стартиране за съществуващите кораби, и снабден с временен източник на електрическа енергия в съответствие с точка .6.

.3 Резервният източник на електроенергия трябва да бъде разположен по такъв начин, че да може да функционира ефективно, когато корабът е наклонен под ъгъл от 22,5 градуса и когато балансирането на кораба е 10 градуса от един уравновесен кил. Аварийният (те) генератор трябва да бъде в състояние на готовност да бъде стартиран при всякакви условия на студ, които е възможно да възникнат и при новите кораби - в състояние да бъде стартиран автоматично.

.4 Аварийното комутаторно табло трябва да бъде разположено колкото се може по-близо до резервния източник на електроенергия.

.5 Резервният източник на енергия, изискващ се от точка .1 трябва:

.1 да бъде в състояние да функционира като цяло за срок от:

12 часа за кораби клас В (нови и съществуващи)

6 часа за кораби клас С (нови)

3 часа за кораби клас D (нови)

.2 по-специално следните дейности трябва да могат да функционират за горепосоченото време:

а) помпата в най-широката част на дъното на кораба и една от противопожарните помпи;

б) аварийното осветление

.1 на всяко ниво или станция за товарене на кораба и отстрани;

.2 по всички коридори, стълбища и изходи, водещи до ниво или станция за товарене;

.3 в машинните отделения и в мястото, където е разположен аварийния генератор,

.4 в контролните станции, където се намира радио и навигационното оборудване,

.5 там, където се изисква в правила II-2/Б/16.1.3.7 и II-2/Б/6.1.7,

.6 във всички складови помещения, съдържащи противопожарна екипировка,

.7 при аварийната помпа в най-широката част на дъното на кораба и при една от противопожарните помпи, посочени в буква а) и при стартовия пункт на техните мотори.

в) навигационните светлини на кораба;

г) .1 цялото оборудване за комуникация,

.2 общата алармена система,

.3 сензорната противопожарна система,

.4 всички сигнали, които може да се изискват в случай на авария, ако те се оперират с електричество от основните генератори на кораба;

д) разпръскващата помпа на кораба, ако има такава и ако тя функционира с електричество; и

(е) сигнализационната лампа с дневна светлина на кораба, ако тя се оперира от основния източник на електроенергия на кораба.

.3 да могат да оперират за период от един час и половина водонепроницаемите врати с механично задвижване, заедно с контрола върху тях, индикаторната и алармената верига.

.6 Временният източник на аварийна електроенергия, изискващ се от точка .2 се състои от акумулаторна батерия, разположена на подходящо място за използване в аварийна ситуация, която трябва да функционира без презареждане или без да се влияе от силен срив на волтажа за половин час.

а) осветлението, изискващо се от точка .2., б) .1 от това правило,

б) водонепроницаемите врати, както се изисква от точки .7.2 и .7.3 от правило II-1/Б/13, но не е необходимо всички от тях едновременно, освен ако е предвиден независим временен източник на складирана енергия, и

в) контролната, индикаторната и алармената система, така както се изисква от точка 7.2 от правило II-1/Б/13.

4 Допълнително аварийно осветление за ро-ро кораби (R 42-1)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С, И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

В допълнение към аварийното осветление, изискващо се в правило II-1/Г/3.5.2. б), за всеки кораб с ро-ро товарни помещения или специална категория помещения:

.1 всички пътнически обществени помещения и коридори трябва да бъдат снабдени с допълнително електрическо осветление, което може да функционира за минимум от три часа, когато всички други източници на електроенергия са отказали и при всяко положение на наклон. Предвиденото осветление трябва да бъде такова, че достъпа до

средствата за спасяване да бъде виден. Източникът на енергия за допълнителното осветление се състои от акумулаторни батерии, разположени в осветените отдели, които се зареждат постоянно, ако това е възможно, от аварийното комутаторно табло. Алтернативно, всяко друго средство за осветление, което е с минимум такава ефективност, може да се приеме от администрацията на държавата на флага. Допълнителното осветление трябва да бъде такова, че всеки отказ на лампа да бъде моментално забелязан. Всяка предвидена акумулаторна батерия се сменя на интервали в зависимост от времетраенето на функционирането ѝ в заобикалящите я условия на опериране, и

.2 преносима лампа с презареждаща се батерия трябва да се предвиди във всеки коридор на екипажното помещение, във всяко увеселително помещение и във всяко работно помещение, което обикновено е населено, освен ако допълнително аварийно осветление не е предвидено, съобразно изискванията на подточка .1.

5 Предпазни мерки срещу удар, огън и други рискове от електрическо естество (R 45)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С, И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.1 Изложените метални части на електрическите машини или оборудване, които не са предвидени да бъдат свободни и които се освобождават при аварийни условия, трябва да бъдат заземени, освен ако машините или оборудването са:

.1 захранвани при волтаж непревишаващ 50 волта директно или 50 волта корен квадратен, между проводниците; авто-трансформатори не трябва да бъдат използвани с оглед достигане на такъв волтаж; или

.2 захранвани с волтаж, непревишаващ 250 волта чрез безопасни изолиращи трансформатори, захранващи само едно консумиращо устройство; или

.3 конструиран в съответствие с принципа на двойната изолация.

.2 Цялата електрическа апаратура трябва да бъде конструирана и инсталирана по такъв начин, че да не причинява наранявания при държане или докосване по обикновен начин.

.3 Страните, задната част и ако е необходимо - предната част на комутаторните табла следва да бъдат подходящо обезопасени. Изложените свободни части, които са със земен волтаж, превишаващ волтажа, посочен в точка .1.1 не се инсталират в предната част на такива комутаторни табла. Когато е необходимо, трябва да бъдат предвидени матирани повърхности или решетки в предната и в задната част а комутаторното табло.

.4 При разпределителните системи, които не са свързани с пода, се предвижда устройство, контролиращо нивото на изолация до пода и индикиращо по звуков и визуален начин, в случай на стойности на ненормално ниска изолация.

.5.1 Всички метални обшивки и обвивки на кабели трябва да бъдат прави и заземени.

.5.2 Всички електрически кабели и електрическата инсталация, външна на оборудването трябва да бъдат от противопожарен тип и трябва да бъдат инсталирани по такъв начин, че да не се нарушават техните противопожарни характеристики. Когато е необходимо, за конкретна инсталация, администрацията на държавата на флага може да разреши използването на специален вид кабели, като радиочестотни кабели, които не съответстват на горепосоченото.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С, И D:

.5.3 Кабелите и електрическата мрежа, доставящи основна или аварийна енергия, осветление, вътрешни комуникации или сигнали трябва доколкото това е възможно да не преминават през камбузите, пералните, машинните отделения от категория "А" и техните рамки и други огнеопасни помещения. В новите и съществуващите пътнически ро-ро кораби, кабелите на алармите и на обществените системи, инсталирани на или след датата, посочена в член 14, параграф 1 от настоящата директива трябва да бъдат одобрени от администрацията на държавата на флага, като бъдат взети предвид препоръките на ММО. Кабелите, свързващи пожарните помпи с аварийното комутаторно табло трябва да бъдат огнеупорни, ако те преминават през високорискови помещения. Когато това е възможно, такива кабели трябва да преминават по такъв начин, че да предотвратят възможността да бъдат повредени вследствие висока температура на преградните стени, което може да се дължи на огън в съседно пространство.

.6 Кабели и електрическа мрежа трябва да бъдат инсталирани и поддържани по такъв начин, че да бъде избегнато протриване или друга повреда. Връзките и съединителните части на всички проводници трябва да бъдат направени по такъв начин, че да запазят първоначалната електрическа и механична запалителност и ако това е необходимо - огнеупорност.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С, И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.7.1 Всяка отделна верига трябва да бъде защитена срещу късо съединение и срещу претоварване, с изключение на разрешените в правила II-1/B/6 и II-1/B/7.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С, И D:

.7.2 Осветителните съоръжения следва да бъдат предвидени по такъв начин, че да предотвратят увеличаване на температурата, което би могло да повреди кабелите и електрическата мрежа и да предотврати заобикалящия материал от изключително нагорещяване.

.8.1 Аккумуляторните батерии трябва да бъдат подходящо съхранявани и помещенията, в които се намират трябва да бъдат конструирани правилно и добре вентилирани.

.8.2 Електрическото и друго оборудване, което може да съставлява източник на възпламеняване или запалително изпарение не се разрешава в тези отделения.

.9 Системите за разпределение следва да бъдат организирани по такъв начин, че огън в която и да е основна вертикална зона, така както е посочено в правило II-2/A/2.9 да не може да пречи на функциите, които са основни за безопасността на всяка друга такава зона. Това изискване е спазено, ако основната и аварийната захранваща линия, преминаващи през всяка такава зона са отделени както вертикално, така и хоризонтално колкото е възможно по-широко.

ЧАСТ Д

ДОПЪЛНИТЕЛНИ ИЗИСКВАНИЯ ЗА МАШИННИТЕ ОТДЕЛЕНИЯ БЕЗ ПОСТОЯННО ПРИСЪСТВИЕ НА ПЕРСОНАЛ

Особено съображение (R 54)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С, И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

Всички нови кораби класове В, С и D и съществуващи клас В следва да бъдат разгледани специално от администрацията на държавата на флага с оглед на това дали техните машинни отделения могат да бъдат периодично необслужвани и ако да - дали са необходими допълнителни изисквания към тези, предвидени в настоящите разпоредби, за постигане на безопасност както тази при нормално обслужване.

1 Общо (R 46)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С, И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.1 Предвидената организация е такава, че осигурява, че безопасността на кораба при всякакви условия на мореплаване, включително при маневриране е същата както тази на кораб, при който машинните отделения са населени.

.2 Предприемат се мерки за осигуряване на функционирането на оборудването по надежден начин и се предвиждат задоволителни мерки за редовни проверки и рутинни тестове за осигуряване на постоянно надеждно опериране.

.3 Всеки кораб трябва да бъде снабден с документи, доказващи неговата годност да оперира при периодично необслужвани машинни отделения.

2 Предпазни мерки срещу пожар (R 47)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ B, C, И D:

.1 Трябва да бъдат предвидени средства за установяване и алармиране във възможно най-кратко време при пожар:

.1 вътрешни тръби на нагревателя за въздух и за изпускане на пара (вентилационни тръби); и

.2 продухването на въздушните джобове на цилиндъра на двигателя, освен ако се счита, че не е необходимо в конкретния случай.

.2 Двигателите с вътрешно горене от 2 250 kW и повече или тези, които имат цилиндри с диаметър от повече от 300мм трябва да бъдат снабдени с детектори за горивно оросяване на картери или с монитори за двигателната температура или еквивалентни приспособления.

3 Защита срещу наводнение (R 48)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ B, C, И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС B:

.1 Помещенията в трюма на кораба около помпите в периодично необслужваните машинни отделения трябва да бъдат разположени и наблюдавани по такъв начин, че акумулирането на течности да се установява под нормален ъгъл на уравновесяване и наклон и трябва да бъдат достатъчно големи, за да побират лесно обичайния дренаж по време на периода на необслужване.

.2 Когато помпите в трюма на кораба могат да бъдат стартирани автоматично, трябва да бъдат предвидени средства за индикиране на това дали притока на течност е по-голям от капацитета на помпата или дали помпата се оперира по-често отколкото нормално би могло да се очаква. В тези случаи, по-малки помещения в трюма на кораба около помпите могат да бъдат разрешени да покрият определен период от време. Когато са предвидени автоматично контролирани помпи в трюма на кораба, особено внимание трябва да бъде отделено на изискванията за предотвратяване на замърсяване с гориво.

.3 Разположението на контрола на всяка клапа, изпълняваща функциите на входов отвор, който се освобождава под водолинията или на трюмовата впръсквателна система трябва да бъде такова, че да позволява адекватно време за опериране в случай на наплив на вода към помещението, като се има предвид времето, изискващо се с оглед да бъдат достигнати и управлявани такива контроли. Ако нивото, до което помещението може да бъде наводнено, когато корабът е в изцяло натоварено състояние изисква, трябва да бъде предвидено управлението на контрола от място над такова ниво.

4 Контролиране на двигателния механизъм от навигационния мостик (R 49)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ B, C, И D:

.1 При всякакви условия на мореплаване, включително маневриране, скоростта, посоката и налягането и ако е необходимо - клатенето на витлото, трябва да бъдат изцяло контролируеми от навигационния мостик.

.1 Такова дистанционно управление се осъществява от отделно контролно устройство за всяко отделно витло, с автоматично движение на всички свързани дейности, включително, когато това е необходимо - средства за предотвратяване на натоварване на двигателния механизъм.

.2 Основният задвижващ механизъм следва да бъде снабден с устройство за аварийно спиране на навигационния мостик, което трябва да бъде независимо от контролната система на навигационния мостик.

.2 Командите за двигателния механизъм от навигационния мостик следва да бъдат индикирани в контролното помещение на основния двигател или в контролната позиция на двигателния механизъм, ако това е уместно.

.3 Дистанционен контрол на двигателния механизъм е възможен само от едно място в даден момент; а такива места са разрешени взаимосвързани контролни позиции. На всяко място трябва да има индикатор, показващ от кое място се контролира двигателния механизъм. Прехвърлянето на контрол между навигационния мостик и машинните отделения трябва да бъде възможно само в основното машинно отделение или в основното помещение за контрол на механизма. Системата трябва да включва средства за предотвратяване на значителна промяна на налягането на витлата при прехвърляне на контрола от едно място на друго.

.4 За всички основни механизми е възможно да запазят възможността оперирането на кораба да бъде контролирано на място, дори и в случай на отказ на която и да е част от автоматичната или дистанционната система за контрол.

.5 Дизайнът на системите за автоматичен дистанционен контрол е такъв, че в случай на отказ да се задейства аларма. Освен ако не се счита за необходимо, определената преди това скорост и посока на налягане на витлото се поддържа, докато функционира локалният контрол.

.6 На навигационния мостик се монтират индикатори за:

.1 скоростта на витлото и посоката на ротация в случай на витла с фиксирано надлъжно клатене, или

.2 скоростта на витлото и надлъжната позиция в случай на витла с контролируемо надлъжно клатене.

.7 Броят на последователните автоматични опити, които завършват с неуспех за стартиране се ограничава до осигуряване на достатъчно стартово въздушно налягане. Предвижда се аларма, която да индикира ниско стартово въздушно налягане на ниво, което все още позволява стартиране на операциите на двигателя.

5 Комуникация (R 50)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С, И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

Предвиждат се надеждни средства за устна комуникация между основното помещение за контрол на двигателя или на позицията за контрол на буталния механизъм, ако е необходимо, навигационния мостик и каютите на инженерите.

6 Алармена система (R 51)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С, И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.1 Следва да бъде предвидена алармена система, индикираща всеки отказ, изискващ внимание, която:

.1 да бъде способна да издава звуков и визуален сигнал в основното помещение за контрол на двигателя или на позицията за контрол на буталния механизъм и да индикира визуално всяка отделна алармена функция на подходящо място;

.2 да има връзка с общите стаи на инженерите и с кабината на всеки от инженерите чрез селективно превключване, с оглед гарантиране на връзка с поне една от тези кабините. Алтернативни възможности могат да бъдат допуснати, ако те се считат за еквивалентни;

.3 активира визуална и звукова аларма от навигационния мостик за всяка ситуация, която изисква действие или внимание от страна на дежурния офицер;

.4 активира алармата за инженерите, изискваща се от правило II-1/B/9 в случай, че на някоя аларма или функция не е било обърнато внимание на място в определен период от време.

.2.1 Алармената система постоянно се зарежда и налице е автоматична смяна на готовност за зареждане с електричество в случай на загуба на нормално зареждане с електричество.

.2.2 Отказът на нормалното зареждане с електричество на алармената система се индикира от аларма.

.3.1 Алармената система е в състояние да индикира по едно и също време повече от един отказ и приемането на всяка аларма не трябва да пречат друга аларма.

.3.2 Приемане от мястото, посочено в точка .1 на всяко състояние на алармена трябва да бъде индикирано на местата, където то е било показано. Алармите се поддържат докато те бъдат приети и визуалните индикатори на индивидуалните аларми остават докато отказът не бъде коригиран, когато алармената система автоматично се пренастройва в нормално оперативно състояние.

7 Система за безопасност (R 52)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С, И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

Предвижда се система за безопасност, за да се гарантира, че сериозната неизправност във функциите на двигателя или на котлите, което представлява непосредствена опасност, води до автоматично спиране на тази част и че трябва да бъде задействана аларма. Спирането на буталната система не трябва да бъде активирано автоматично, освен в случаите които биха могли да доведат до сериозна повреда, цялостна авария или експлозия. Когато са предвидени възможности за пренебрегване на спирането на основния бутален механизъм, те трябва да бъдат такива, че да предотвратят небрежно опериране. Визуални средства се предвиждат, така че да индикират случаите, когато се пренебрегва активирането.

Автоматичният механизъм за безопасност за спиране и забавяне на контролирането е отделен от алармената инсталация.

8 Особени изисквания за двигателя, нагревателя и електрическите инсталации (R 53)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С, И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.1 Основният източник на електроенергия да отговаря на следното:

.1 Когато електроенергията може да бъде доставяна от един генератор, взимат се подходящи мерки с оглед разпространението ѝ с оглед гарантиране на целостта на доставката за изискващите се дейности за двигателя и за наблюдение, както и за безопасността на кораба. В случай на загуба на опериращия генератор, се предвижда адекватно автоматично стартиране и свързване към основното комутаторно табло на поддържащ генератор с капацитет достатъчен, за да позволи движение и контролиране и да осигури безопасността на кораба с автоматично рестартиране на най-важните допълнителни операции, а ако е необходимо и на вторичните операции.

.2 Ако електроенергията се предоставя обикновено от повече от един генератор по едно и също време при паралелно функциониране, се предвижда, например, че чрез разпространението ѝ, гарантиране, че в случай на загуба на единия от генераторите, оперирането на останалите се поддържа без свръхнатоварване, с оглед осигуряване на движение и контрол, както и на безопасността на кораба.

.2 В случай, че се изискват машини в готовност или други допълнителни механизми, от основно значение за движението, трябва да бъдат предвидени автоматични превключвателни устройства.

9 Автоматичен контрол и алармена система (R 53.4)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С, И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.1 Контролната система трябва да бъде такава, че дейностите, необходими за оперирането на основния двигателен механизъм и неговите допълнения са гарантирани чрез необходимите автоматични механизми.

.2 При автоматично превключване се задейства аларма.

.3 Алармена система, съответстваща на правило 6 трябва да бъде предвидена за всички важни налягания, температури и нива на течностите и други важни параметри.

.4 Централизирана контролна позиция трябва да бъде подготвена с всички необходими алармени панели и инструментариум, индикиращ всяка аларма.

.5 Трябва да бъдат предвидени средства за поддържане на стартирането на въздушното налягане на изискващото се ниво, когато двигателите с вътрешно горене, които са най-важни за основното движение се стартират чрез въздух под налягане.

ГЛАВА II - 2

ПРОТИВОПОЖАРНА ЗАЩИТА, ОТКРИВАНЕ НА ПОЖАР И ПОЖАРОГАСЕНЕ

ЧАСТ А ОБЩО

1 Основни принципи (R 2)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С, И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.1 Целта на тази глава е да постави изискване за възможно най-цялостното ниво на противопожарна защита, откриване и потушаване на пожар на кораби.

.2 Следните основни принципи са отразени в разпоредбите на тази глава, като се отчитат вида на корабите и съдържащия се потенциален риск от пожар:

.1 разделяне на кораба на основни вертикални зони посредством временни и структурни прегради;

.2 отделяне а помещенията за настаняване от останалите на кораба посредством временни и структурни прегради;

.3 ограничено използване на запалителни материали;

.4 установяване на пожара в зоната на възникване;

.5 ограничаване и потушаване на пожара в мястото на възникване;

.6 защита на средствата за спасяване или достъпа за борба с огъня;

.7 налична готовност на пожароизвестителни средства;

.8 минимизиране на възможно възпламеняване на запалителни изпарения от товара.

СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.3 Съществуващите кораби клас В, пренасящи повече от 36 пътника, в случаите когато подлежат на ремонт, промяна или модификации и свързаното с това оборудване, отговарят на следните изисквания:

.1 всички материали, използвани в тези кораби трябва да отговарят на изискванията по отношение на материала, приложими по отношение на новите кораби, клас В; и

.2 всички ремонти, промени, модификации и свързаното с това оборудване, включващи замяна на материал от 50 тона или повече, различен от изисквания се от правило II-2/Б/16, трябва да отговарят на изискванията, приложими към в новите кораби клас В.

2 Определения (R 3)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С, И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.1 *Незапалителен материал* е материал, който нито гори нито произвежда запалителни изпарения в количество достатъчно за самозапалване, когато бъде загреят приблизително до 750°C. Това се определя от тест в съответствие с Резолюция А.799 (19) на Асамблеята на ММО “Преработени препоръки за методите за провеждане на тестове за квалифициране на материалите за конструиране на кораби като незапалителни”. Всеки друг материал е запалителен материал.

.2 *Стандартен противопожарен тест* е този, при който образци от съответните преградни стени или палуби са в пещ при температури съответстващи приблизително на стандартната времева и температурна крива. Образците трябва да имат излагане на повърхността не по-малко от 4, 65 кв.м. и височина (или дължина на палубата) от 2,44 метра, като се имитира максимално близка конструкция и се включва, ако е необходимо поне една връзка. Стандартната времева и температурна крива се определя от плавна крива, преминаваща през следните вътрешни температурни точки:

първоначална вътрешна температура на пещта:	20 °C
в края на първите 5 минути:	576 °C
в края на 10-те минути:	679 °C
в края на 15-те минути:	738 °C
в края на 30-те минути:	841 °C
в края на 60-те минути:	945 °C

.3 *Отделения клас А* са тези отделения, които се оформят от преградните стени и палубите, които отговарят на следните условия:

.1 те трябва да бъдат конструирани от стомана или от друг равностоеен материал;

.2 те трябва да бъдат подходящо подсилени;

.3 те трябва да бъдат конструирани по такъв начин, че да бъдат в състояние да предотвратят преминаването на дим и пламъци до края на едночасовия стандартен тест;

.4 те трябва да бъдат изолирани с одобрени незапалителни материали, така е средната температура на неизложената страна да не превишава повече от 139°C над първоначалната температура, нито да превишава в никоя точка или връзка 180°C над определената температура, във времето, определено по-долу:

клас "А-60":	60 минути
клас "А-30":	30 минути
клас "А-15":	15 минути
клас "А-0":	0 минути

.5 Администрацията на държавата на флага трябва да изиска тест на прототип на преградна стена или палуба, за да гарантира, че отговарят на изискванията за цялост и увеличаване на температурата в съответствие с изискванията на Резолюция А.754 (18) на ММО.

.4 Отделения клас В са тези отделения, оформени от преградните стени, палуби, тавани или облицовка, които отговарят на следните изисквания:

.1 те трябва да бъдат конструирани по такъв начин, че да могат да предотвратят преминаването на пламък до края на първия половин час от стандартния противопожарен тест;

.2 те трябва да имат една изолационна стойност, както средната температура на неизложената страна, която не надвишава повече от 139 °C над първоначалната температура, нито тази температура в никоя точка, включително в никоя връзка трябва да се увеличава повече от 225 °C над първоначалната температура в рамките на времето, посочено по-долу:

клас "В-15"	15 минути
клас "В-0"	0 минути

.3 те се конструират от одобрени незапалителни материали и всички материали, употребени при конструирането на отделенията клас В следва да бъдат незапалителни; с изключение на запалителните покрития може да бъдат разрешени, при условие, че те отговарят на други изисквания на тази глава;

.4 администрацията на държавата на флага следва да изиска тест на прототип на отделение, за да гарантира, че то отговаря на горепосочените изисквания за цялост и увеличаване на температурата в съответствие с Резолюция А.754 (18) на ММО.

.5 *Отделения клас С* са отделения, конструирани от незапалителни материали. Те не е необходимо да отговарят нито на условията, отнасящи се до преминаване на дима и пламъка, нито на ограниченията, отнасящи се до увеличаването на температурата. Запалителни облицовки са допустими, при условие, че те отговарят на други изисквания на тази глава.

.6 *Продължаващи тавани и облицовки клас В* са тези тавани и облицовки клас В, които свършват до отделението на клас А или В.

.7 *Стомана или друг еквивалентен материал*. При думите “стомана или еквивалентен материал”, “еквивалентен материал” означава само незапалителен материал сам по себе си или в резултат на изолация, при условие, че има структурни интеграционни характеристики, които са еквивалентни на стоманата в края на приложеното излагане на стандартния тест за пожар (например сплав от алуминий с подходяща изолация).

.8 *Ниска скорост на пламъка* означава, че описаната по този начин повърхност има адекватно съпротивление на разпространяването на пламъка, което се определя от теста за пожар, в съответствие с Резолюция А.653 (16) на ММО, за преградната стена, тавана и завършващите материали на палубата.

.9 *Основни вертикални зони* са тези сектори, към които корпуса, надстройката и покритите палуби са разделени от отделения клас А, основната дължина и широчина на които на всяка палуба като цяло не превишава 40 метра.

.10 *Помещения за настаняване* са тези помещения, които са използвани за обществени места, коридори, тоалетни, кабинни, офиси, болници, кина, стаи за игри и хобита, бръснарници, килери с провизии, несъдържащи уреди за готвене и подобни помещения.

.11 *Обществени помещения* са тези помещения за настаняване, които се използват за зали, трапезарии, всекидневни и подобни постоянно изолирани помещения.

.12 *Обслужващи помещения* са тези помещения, използвани за готвене, съдържащи уреди за готвене, помещения с лични шкафчета, стаи за кореспонденция и стаи за съхранение, работилници, различни от тези, оформящи част от машинните отделения и подобни помещения и складове към тях.

.13 *Багажни помещения* са тези помещения, които се използват за багаж (включително резервоарите с гориво) и складовете към тях.

.14 *Товарни ро-ро помещения* са помещенията, които обикновено са разделени по различен начин и се простират или по основната дължина или по цялата

дължина на кораба, в които стоки (опаковани или на купчини, върху или във вагони или коли, превозно средство (включително сухопътни или железопътни цистерни), ремаркета, контейнери, палети, разглобяеми резервоари или в подобни отделения за съхранение или други контейнери) могат да бъдат натоварвани и разтоварвани обикновено в хоризонтална посока.

.15 *Отворени товарни ро-ро помещения* са товарните ро-ро помещения, които са или отворени в двата края или отворени в единия край и са снабдени с адекватна естествена вентилация чрез перманентни отвори отстрани на палубата, вентилираща по протежение на цялата дължина.

.16 *Затворени товарни ро-ро помещения* са товарните ро-ро помещения, които не са нито отворени товарни помещения ро-ро, нито отворени палуби.

.17 *Отворена палуба* е палубата, която е изцяло изложена на атмосферата отвън и от поне две страни.

.18 *Специална категория помещения* са тези прилежащи помещения над преградената палуба, предназначени за пренасяне на моторни превозни средства с гориво в резервоарите за използване от тях, по такъв начин, че такива превозни средства могат да бъдат управлявани и до които пътниците имат достъп.

.19-1 *Машинни отделения категория "А"* са тези отделения и резервоари към такива помещения, които съдържат:

- .1 двигатели с вътрешно горене, използвани за основното движение; или
- .2 двигатели с вътрешно горене, използвани за други цели освен за основното движение, при които такива механизми имат обща агрегатна мощност не по-малко от 375 kW; или
- .3 всеки котел, използващ гориво или горивно отделение;

.19-2 *Машинни отделения* са всички машинни отделения категория "А" и всички други отделения, съдържащи двигателни механизми, котли, отделения за гориво, парни двигатели и двигатели с вътрешно горене, генератори и основни електрически механизми, станции за горива, механизми за замразяване, стабилизиране, вентилация и климатична инсталация и подобни помещения, заедно с резервоарите към тях.

.20 *Отделения с гориво* е оборудването, използвано за подготовката за доставка на гориво на горивните нагреватели или оборудване, използвано за подготовка на доставка на загрято гориво за двигател с вътрешно горене, и включва всички помпи за гориво под налягане, филтри и нагреватели за гориво с налягане по-голямо от 0,18 N/mm².

.21 *Контролни станции* са тези помещения, в които са разположени радиото на кораба и основното навигационно оборудване или резервния източник на

мощност или където са съсредоточени противопожарните сензори или противопожарното оборудване за контрол.

.21-1 Централна контролна станция е контролната станция, в която са съсредоточени следните контролни и индикаторни функции:

- .1 система за откриване на пожар и алармена система;
- .2 автоматични пръскачки, система за откриване на пожар и алармена система;
- .3 пожарен индикаторен панел за врата;
- .4 противопожарно затваряне на врата;
- .5 индикаторен панел за водонепроницаема врата;
- .6 затваряне на водонепроницаема врата;
- .7 вентилационни витла;
- .8 обща/пожарна аларма;
- .9 система за комуникации, включваща телефони; и
- .10 микрофон за съобщителната система.

.21-2 Постоянно обслужвана централна контролна станция е централната контролна станция, която е постоянно обслужвана от подходящ брой членове на екипажа.

.22 Помещения, съдържащи мебели и обзавеждане с определен пожарен риск са за целите на правило II-2/Б/2, всички стаи, в които има мебели и обзавеждане с определен риск от пожар (каюти, обществени помещения, офиси и друг вид помещения за настаняване), в които:

- .1 цялото обзавеждане като бюра, гардероби, тоалетни маси, бюра, шкафове, са конструирани изцяло от одобрени незапалителни материали, с изключение на запалителна облицовка, непревишаваща 2 мм, която може да бъде използвана на работната повърхност на тази мебелировка;
- .2 свободно стояща мебелировка, като столове, дивани, маси, се изработва с рамки от незапалителни материали;
- .3 всички драперии, пердета и друг вид текстилни материали трябва да имат устойчивост на разпространение на пламъци не по-малко от вълна с тегло 0,8 кг/кв.м., в съответствие с Резолюция А.471 (XII) на ММО и нейните изменения, приети с Резолюция А.563 (14).

.4 всички подови настилки трябва да притежават устойчивост на разпространение на пламъка не по-малка от тази, еквивалентна на вълнените материали, използвани за същата цел;

.5 всички изложени повърхности на преградните стени, облицовките и таваните трябва да имат характеристики за бавно разпространение на пламъка; и

.6 цялата тапицирана мебелировка трябва да има характеристики на устойчивост срещу възпламеняване и разпространяване на пламъците в съответствие с процедурите за противопожарен тест за тапицирана мебелировка на Резолюция А.652 (16) на ММО.

.23 Пътнически ро-ро кораб означава пътнически кораб с товарни отделения ро-ро или специална категория помещения, както са определени в това правило.

3 Противопожарни помпи, противопожарни колектори, кранове, маркучи и накрайници (R 4)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С, и D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.1.1 Всеки кораб трябва да бъде снабден с противопожарни помпи, противопожарни колектори, кранове, маркучи и накрайници, съответстващи на изискванията на това правило.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С, и D:

.1.2 Когато се изисква повече от една отделна противопожарна помпа, трябва да бъдат поставени изолаторните клапани на лесно достъпно и защитено място извън машинното отделение. Тяхната функция е да отделят противопожарните колектори в сектора между машинното отделение, съдържащо основната противопожарна помпа или помпи от останалата част от останалите противопожарни колектори. Противопожарните колектори трябва да бъдат така разположени, че когато изолаторните клапани бъдат затворени, всички кранове на кораба, с изключение на тези в машинното отделение, посочени по-горе, могат да бъдат снабдявани с вода от противопожарната помпа, която не се намира в машинното отделение, посредством тръби, които не преминават през това помещение. По изключение, малки части на аварийното противопожарно всмукване на помпата и изпомпване може да проникне в машинното отделение, ако не е възможно да бъде прекарано отвън, при условие, че целостта на противопожарните колектори се поддържа посредством прибавянето на солидна стоманена обшивка към тръбите.

НОВИ И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В И НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ С и D С ДЪЛЖИНА 24 МЕТРА И ПОВЕЧЕ:

.2 Капацитет на противопожарните помпи

.1 Изискващите се помпи следва да бъдат годни да снабдяват за целите на борбата с огъня на количество вода с налягането, посочено в точка .4.2, не по-малко от две трети от изискващото се количество, което е предназначено за трюмните помпи, когато те се използват за изпомпване от трюма.

.2 във всеки кораб, за който правилата изискват да бъде снабден с повече от една противопожарна помпа с мощност, всяка от изискващите се противопожарни помпи трябва да има капацитет от не по-малко 80% от общия изискващ се капацитет, разделен на минималния брой изискващи се противопожарни помпи, но при всички случаи не по-малък от 25 куб.м./час и всяка такава помпа трябва при всеки случай да бъде в състояние да доставя поне двете изискващи се изхвърляне на вода. Тези противопожарни помпи трябва да бъдат в състояние да зареждат противопожарните колектори при определените условия.

.3 Разположение на противопожарните помпи, противопожарните колектори и налична готовност за снабдяване с вода

.1 Корабите трябва да бъдат снабдени с мощност, задвижваща противопожарните помпи, както трябва:

.1 кораби с разрешително за превоз на повече от 500 пътника: минимум три, една от които може да бъде механично задвижвана помпа.

.2 кораби, които имат разрешение да превозват 500 пътника или по-малко: минимум две, една от които може да бъде механично задвижвана.

.2 Санитарните, баластовите, трюмовите или помпите за обща употреба могат да бъдат приети за противопожарни помпи при условие, че те не се използват обикновено за изпомпване на гориво и че са предмет на периодично задължение за прехвърляне или изпомпване на изпарения на горивото, и са направени подходящи разпореждания за смяна.

.3 Разположението на връзките с морето, противопожарните помпи и източниците на мощност за тях, трябва да бъде такова, че да се гарантира, че се изключва възможността всичките противопожарни помпи да не работят в случай на пожар в което и да е отделение на кораб, снабден с разрешение да превозва повече от 250 пътници.

В новите кораби клас В, които имат сертификат за превоз на 250 пътника или по-малко, в случай че пожар в което и да е от отделенията направи неизползваеми всички противопожарни помпи, алтернативните средства за снабдяване с вода за борба с огъня трябва да бъдат самостоятелно задвижвани и оперирани с мощност алармени противопожарни помпи,

чийто източник на вода и връзки с морето се намират извън машинното отделение.

.4 В новите кораби клас В, които имат сертификат за превоз на повече от 250 пътника, разположението на намиращото се в налична готовност снабдяване с вода трябва да бъде такова, че минимум една ефективна струя вода да бъде на разположение незабавно от който и да е кран, разположен отвътре, така че да бъде осигурено пускането на вода чрез автоматично стартиране за съответната противопожарна помпа.

.5 В кораби с периодично необслужвано машинно помещение или когато само е се изисква само едно дежурно лице, трябва да бъде осигурена незабавна доставка на вода от основния противопожарен колектор с подходящо налягане или чрез дистанционно стартиране на една от основните противопожарни помпи с дистанционно стартиране от навигационния мостик и противопожарна контролна станция, ако има такава, или постоянно налягане от противопожарния колектор към една от основните противопожарни помпи.

.6 Подаващият клапан на всяка противопожарна помпа трябва да бъде снабден с възвратен клапан.

.4 Диаметър и налягане на противопожарните колектори

.1 Диаметърът на противопожарния колектор и на тръбите за вода трябва да бъде достатъчен за ефективното подаване на изисквания се максимален обем, от две помпи, които функционират едновременно.

.2 С две помпи, снабдяващи едновременно през посочените в точка .8 крайници и достатъчни кранове, за да се осигури количеството вода, определено в точка .4.1, следните минимални мерки се поддържат по отношение на всички кранове:

Кораби клас В, със сертификат за превоз на:	нови	съществуващи
повече от 500 пътника	0,4 N/mm ²	0,3 N/mm ²
500 пътника или по-малко	0,3 N/mm ²	0,2 N/mm ²

.3 Максималното налягане на всеки кран не трябва да превишава това, при което се осъществява ефективен контрол по отношения на противопожарния маркуч.

.5 Брой и разположение на крановете

.1 Броят и разположението на крановете е такъв, че поне две струи вода, които идват не от един и същ кран, една от които да бъде от отделен

маркуч, да могат да достигат всяка част на кораба, която обикновено е достъпна за пътниците или екипажа, докато корабът плава и всяка част от товарното помещение, когато то е празно, и товарното ро-ро помещение или която и да е друга категория помещение, като в последния случай двете водни струи достигат всяка част на такова помещение, всяка с еднаква дължина на маркуча. Също така, такива кранове се разполагат близо до достъпите към защитените помещения.

.2 В помещенията за настаняване, обслужващите помещения и машинните отделения броя и разположението на крановете трябва да бъде такова, че изискванията на точка .5.1 да бъдат спазени, когато всички водонепроницаеми врати и всички врати в основната вертикална преградена зона са затворени.

.3 Когато е предвиден достъп да машинното отделение на ниско нива от близко стоящата тунелна шахта, трябва да бъдат предвидени два крана отвън, но в близост до входа на машинното помещение. Когато е предвиден достъп от други помещения, в едно от тези помещения трябва да бъдат предвидени два крана в близост до входа на машинното отделение. Това не трябва да бъде предвидено в случай, че тунелът или близко стоящите помещения не са част от спасителен изход.

.6 Тръби и кранове

.1 Материали, за които е установено, че са неефективни при топлина не се използват за противопожарни колектори и кранове, освен ако не да адекватно защитени. Тръбите и крановете трябва да бъдат разположени по такъв начин, че пожарникарските маркучи да бъдат лесно свързвани с тях. Разположението на тръбите и на крановете трябва да бъде такова, че да избегне вероятността от замръзване. Корабите, при които се пренася палубен товар разположението на крановете трябва да бъде такова, че те да бъдат винаги достъпни и тръбите трябва да бъдат разположени по такъв начин, че колкото това е възможно да бъде избегнат риска от повреда от този товар.

.2 Към всеки противопожарен маркуч се прикрепва вентил, така че всеки маркуч да може да бъде отстраняван докато работят помпите.

.7 Противопожарни маркучи

.1 Противопожарните маркучи са от неподлежащ на разваляне материал, одобрен от администрацията на държавата на флага и трябва да бъдат достатъчно дълги, за да осигурят водна струя до всяко от помещенията, в които може да се наложи да бъдат използвани. Всеки маркуч трябва да бъде снабден с накрайник и с необходимите куплунги. Трябва да има цялостна взаимозаменяемост на тези куплунги и накрайници. Маркучите, предвидени в тази глава като “противопожарни маркучи” трябва, заедно с всички необходими фитинги и инструменти да бъдат поддържани в

готовност за използване на видно място в близост до водните кранове или връзки. В допълнение, във вътрешните места на корабите, превозващи повече от 36 пътника, противопожарните маркучи трябва да бъдат постоянно свързани с крановете.

.2 Трябва да има поне един противопожарен маркуч са всеки един от крановете, изискващи се в точка .5. Дължината на противопожарния маркуч трябва да бъде ограничена до не повече от 20 метра за палубата и надстройката и не повече от 15 метра в машинните отделения, а при по-малки кораби съответно 15 метра и 10 метра.

.8 Накрайници

.1.1 По смисъла на настоящата глава, стандартните размери накрайници са 12 мм, 16 мм и 19 мм или колкото се може по-близки до тези размери. В случаите, когато се използват други системи - като системи "фог" - могат да бъдат разрешени различни диаметри на накрайниците.

.1.2 Всички накрайници са от одобрен вид с двойна цел (т.е. от вида спрей/струя) и имат клапан за спиране.

.2 За помещенията за настаняване и сервизните помещения, не е необходимо използването на размер за накрайниците по-голям от 12 мм.

.3 За машинните отделения и външните места, размерът на накрайниците трябва да бъде такъв, че да достига максималния капацитет от две струи вода при налягането, посочено в точка .4 от най-малката помпа, като не е необходимо използването на размер на накрайниците по-голям от 19 мм.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ C и D С ДЪЛЖИНА 24 МЕТРА И ПОВЕЧЕ:

.9 Противопожарни помпи, противопожарни колектори, кранове, маркучи, накрайници и готовност за снабдяване с вода

.1 Една самостоятелна помпа се изисква, която да може да доставя за целите на борбата с огъня минимум една струя вода от всеки кран при посоченото по-долу налягане. Количеството на доставяната по този начин вода не трябва да бъде по-малко от две трети от количеството, изискващо се за работа от трюмните помпи, когато се използват за изпомпване на водата от трюма. Такава противопожарна помпа трябва да може при употребата на максималния обем, посочен по-горе през крановете с накрайници от 12 или 16 или 19 мм, да поддържа при всеки кран налягане, изискващо се за корабите, клас В.

.2 Всеки кораб, пренасящ повече от 250 пътника трябва да разполага с допълнителна противопожарна помпа, постоянно свързана с

противопожарния колектор. Такава помпа трябва да бъде оперирана с мощност. Тази помпа и нейния източник на мощност не трябва да бъдат разположени в същото отделение като помпата, изисквана по силата на точка .9.1 по-горе, и трябва да разполагат с постоянна връзка с морето, разположена извън машинното отделение. Такава помпа трябва да може да доставя поне една струя вода от който и да е от предвидените в кораба кранове, поддържащи налягане от поне 0,3 N/mm².

.3 Санитарните, баластовите, трюмните и помпите за обща употреба може да бъдат приети за противопожарни помпи.

.4 Всеки кораб трябва да разполага с противопожарен колектор с диаметър, достатъчен за ефективното разпределение при максималното натоварване, определено по-горе. Броя и разположението на крановете трябва да бъде такова, че минимум една струя вода да може да достига до всяка част от кораба, като се използва една максимална дължина на маркуча, предвидена за корабите клас В в точка .7.2 по-горе.

.5 Всеки кораб трябва да бъде оборудван с минимум един маркуч за всеки наличен кран.

.6 В кораби с периодично необслужвано машинно помещение или когато се изисква само едно лице да дежури, трябва да има незабавна доставка на вода от системата на противопожарните колектори с подходящо налягане или с дистанционно стартиране от основната противопожарна помпа с дистанционно стартиране от навигационния мостик и контролната пожарна станция, ако има такава, или постоянно налягане от противопожарната колекторна система от една от основните противопожарни помпи.

.6 Подаващият клапан на всяка противопожарна помпа трябва да бъде снабден с възвратен клапан.

4 Фиксирани пожарогасителни системи (R 5 + 8 + 9 + 10)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С, И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.1 Фиксирани газови пожарогасителни системи: Общо (R 5.1)

.1 Тръбите, необходими за прехвърлянето на пожарогасителни газове към защитени помещения се снабдяват с контролни вентили, отбелязани по такъв начин, че ясно да индикират помещенията, към които водят тръбите. Подходящо средство трябва да бъде предвидено, за да бъде избегнато допускане по небрежност на тези газове в някое помещение.

.2 Тръбите за разпространение на пожарогасителни газове се разполагат и маркучите за разпръскване се поставят, така че да бъде постигнато равномерно разпределение на газа.

.3 Предвиждат се начини за затваряне отвън на всички отвори на защитените помещения отвън, които могат да пропуснат въздух и да позволят газът да излезе от защитеното помещение.

.4 Предвиждат се също така средства за автоматично звуково предупреждение за освобождаването на пожарогасителен газ във всяко помещение, в което обикновено персоналът работи или до което има достъп. Алармата е активна за определен период преди освобождаването на газа.

.5 Средства за контрол на всяка газова пожарогасителна система трябва да бъдат в достъпни и прости за опериране и трябва да бъдат групирани заедно на колкото е възможно повече места на позиции, за които не е вероятно да бъдат отрязани от огън в защитено помещение. На всяко място трябва да има ясни инструкции, отнасящи се до оперирането на системата като се има предвид безопасността на персонала.

.6 Автоматично освобождаване на пожарогасителните газове не се разрешава, с изключение на локално автоматично оперираните отделения, поставени в допълнение и независими от изискващата се фиксирана система за потушаване на огъня в машинните отделения по отношение на оборудването, което е с висок риск от пожар или прилежащи пространства с висок риск от пожар към машинните отделения.

.7 Когато количеството на противопожарния газ се изисква за защита на повече от едно помещение, количеството на газа на разположение не е необходимо да бъде повече от най-голямото количество, изискващо се за всяко защитено помещение.

.8 Освен ако друго не е разрешено, контейнерите под налягане за съхранение на противопожарния газ трябва да бъдат разположени извън защитените помещения в съответствие с точка .1.11 по-долу.

.9 Трябва да бъдат предвидени средства за безопасно проверяване от екипажа или персонала на количеството на газа в контейнерите.

.10 Контейнерите за съхранение на противопожарния газ и свързаните компоненти под налягане, трябва да бъдат свързани с подходящи правила за използване, като се има предвид тяхното нахождение и максималните околни температури, които се очакват при употреба.

.11 Когато противопожарния газ се съхранява извън защитено помещение, той трябва да се съхранява в помещение, разположено на безопасно и лесно достъпно място и трябва да бъде добре проветрявано. Всяко влизане в такова помещение за съхранение е за предпочитане да става от отворена палуба и при всички случаи - отделно от защитеното помещение.

Вратите, осигуряващи достъп трябва да бъдат отваряни навън и преградните стени и палубите, включващи врати и други средства за затваряне на всички отвори в тях, които оформят границите между тези помещения и прилежащите към тях помещения трябва а бъдат херметични. С цел прилагане на правилата за пожарна безопасност на преградните стени и на палубите на правило II-2/Б/4 или II-2/Б/5, както е предвидено, такива помещения за съхранение трябва да се считат за контролни станции.

.12 Не се разрешава използването на противопожарния газ, който както сам по себе си или при предвидими условия на използване изпуска токсични газове в такива количества, които да застрашат хора или изпуска газове, които вредят на околната среда, в пожарогасителните системи на борда на нови кораби и в такива нови инсталации на борда на съществуващи кораби.

.13 Фиксирана газова тръбна система се предвижда с контролни вентили, маркирани по такъв начин, че да сочат ясно помещенията, към които водят тръбите.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С, И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.14 Когато обемът на свободния въздух, съдържащ се във въздушните приематели във всяко помещение е такъв, че ако бъде освободен в такова помещение в случай на пожар, такова освобождаване на въздух в това пространство би засегнало сериозно ефикасността на фиксираната противопожарна система, трябва да бъде предвидено допълнително количество противопожарен газ.

.15 Доставчиците на фиксирани противопожарни инсталации трябва да представят описание на инсталацията, включително контролен списък за поддържане на английски език и на официалния език(ци) на държавата на флага.

.16 Количеството на противопожарния газ трябва да бъде проверявано поне веднъж годишно или от експерт, оправомощен от администрацията на държавата на флага, от доставчика на инсталацията или от призната организация.

.17 Периодичното проверяване, което се извършва от главния инженер на кораба или се организира от управителното тяло на кораба, трябва да бъде отбелязвано в корабния дневник, като се посочва обхвата и времето на проверката.

.18 Неописаното противопожарно оборудване, което е инсталирано, като помещения за съхранение, трябва в конструкцията и измерението си, да отговаря на настоящите разпоредби за въпросния вид инсталация.

.19 Всички врати към помещенията, защитени от CO₂/halon инсталация, трябва да бъдат отбелязани "Това помещение е защитено от CO₂/halon инсталация и трябва да бъде евакуирано, когато алармата се задейства".

.2 Системи с въглероден диоксид (R 5.2)

.1.1 За товарните помещения, намиращото се на разположение количество CO₂ следва, освен ако не е предвидено друго, да бъде достатъчно за да достави минималния обем от свободен газ, равен на 30 % от общия обем на най-голямото товарно помещение на кораба, защитено по този начин.

Ако има връзка между вентилационните тръби между две или повече товарни помещения, те трябва да бъдат считани за едно помещение. В кораби, използвани за пренос на превозни средства, необходимото количество CO₂ се изчислява като 45% от общата кубатура на най-голямото товарно помещение.

.1.2 За машинните отделения, количеството на въглероден диоксид, трябва да бъде достатъчно, за да определи минималния обем свободен газ, равен на по-големия от следните обеми:

.1 40% от общия обем на най-голямото машинно помещение, защитено по такъв начин, обемът, изключващ тази част от обшивката над нивото, на което хоризонталното пространство на обшивката е 40% или по-малко от хоризонталното пространство на от съответното помещение, взето по средата между върха на резервоара и най-ниското ниво на обшивката; или

.2 35% от общия обем на най-голямото защитено машинно помещение, включително обшивката;

при условие, че две или повече машинни отделения не са изцяло разделени, те трябва да бъдат считани за оформящи едно помещение.

.2 По смисъла на настоящата точка, обемът на свободния въглероден диоксид се изчислява на 0,56 куб.м./кг.

.3 Фиксираната тръбна система трябва да бъде такава, че 85% от газа да може да бъде освобождавана в помещението в рамките на 2 минути.

.4 Освобождаващ механизъм на въглероден диоксид:

.1 Предвиждат се два контролни пункта - за освобождаване на въглероден диоксид в защитено помещение и за гарантиране на дейността на алармата. Единият се използва за освобождаване на газ от неговите контейнери за съхранение. Втория - за отваряне на

клапана на тръбите, които отвеждат газа към защитеното помещение.

.2 Двата контролни пункта се разполагат в кутията за освобождаване, за конкретно помещение, която е ясно обозначена. Кутията, съдържаща контролните пунктове трябва да бъде заключена, а ключът се съхранява в чуплива стъклена обвивка в непосредствена близост, разположена на видно място до кутията.

.5 Администрацията на държавата на флага трябва да гарантира, че помещенията, в които са разположени батериите с CO_2 са подходящо разположени по отношение на достъпа до тях, като и вентилационното и комуникационно оборудване. Тя трябва да вземе необходимите мерки за безопасност, по отношение на конструирането, инсталирането, маркирането, запълването и изпробването на цилиндрите с CO_2 , тръбите и съоръженията и контролното и алармено оборудване за такива инсталации.

.3 Фиксирани системи за пожарогасене със слаборазширяваща се пяна в машинните отделения (R 8)

.1 Когато в което и да е машинно отделение е предвидена фиксирана система за слаборазширяваща се пяна, в допълнение на изискванията на правило .6, такава система трябва да бъде в състояние да освободи чрез фиксирани изпускателни отвори за не повече от пет минути количество пяна, достатъчно да покрие с ширина от 150 мм най-голямото пространство, на което може да се разпространи горивото. Системата трябва да бъде в състояние да генерира пяна, способна да погасява пожари на гориво. Трябва да бъдат предвидени средства за ефективно разпространяване на пяната чрез постоянна система от тръбопроводи и контролни вентили или клапани, подходящи за изпускателните отвори и за ефективно направляване на пяната чрез фиксирани впръскватели, насочени към други основни рискове от пожар в защитеното помещение. Коефициентът на разширяване не надвишава 12 към 1.

.2 Средствата за контрол върху всяка такава система трябва да бъдат достъпни и лесни за опериране и групирани заедно на няколко места, по възможност в места, които не могат да бъдат отрязани от огън в защитеното помещение.

.4 Фиксирани системи за пожарогасене с бързоразширяваща се пяна в машинните отделения (R 9)

.1 Всяка изискваща се система за пожарогасене с бързоразширяваща се пяна в машинните отделения трябва да може бързо да се осъществява чрез фиксирани изпускателни отвори на количество пяна, достатъчно да запълни най-голямото защитено пространство със скорост от поне 1 м пространство да една минута. Количеството на произвеждащата пяната течност,

което е на разположение трябва да бъде достатъчно, за да произведе обем от пяна, равен на пет пъти обема на най-голямото помещение, което трябва да бъде защитено. Коефициентът на разширяване не надвишава 1000 към 1.

.2 Тръбите за подаване на пяната, въздушната вентилация на генератора на пяната и броя на единиците, произвеждащи пяна следва да бъде такъв, че да създаде ефективно произвеждане и разпределение на пяната.

.3 Разполагането на тръбите за подаване към генератора на пяна е такова, че пожарът в защитеното помещение да не засегне оборудването, генериращо пяна.

.4 Генераторът на пяна, неговите източници на мощност, течността за произвеждане на пяна и средствата за контролиране на системата са достъпни и лесни за опериране и групирани заедно на няколко места, по възможност в места, които не могат да бъдат отрязани от огън в защитеното помещение.

.5 Фиксирани системи за пожарогасене с разпръскване на вода под налягане в машинните отделения (R 10)

.1 Всяка изискваща се фиксирана система за пожарогасене с разпръскване на вода под налягане в машинните отделения трябва да бъде снабдена с накрайници за разпръскване от одобрен вид.

.2 Броят и разпределението на накрайниците трябва да бъде такъв, че да осигури ефективно средно разпределение на вода от поне 5 л/кв.м. за една минута в помещенията, които трябва да бъдат защитени. В случай, че се счита за необходимо, в особено рискови пространства могат да се използват увеличените нива на употреба. Накрайници се поставят над трюма, върху резервоарите и в други пространства, където е възможно да се разлее гориво и над други специфични рискови зони в машинните помещения.

.3 Системата може да бъде разделена на сектори, като разпределителните вентили на всеки могат да бъдат управлявани от лесно достъпни места извън помещенията, които трябва да бъдат защитени и не могат да бъдат отрязани от огъня в тези помещения.

.4 Системата трябва да се поддържа заредена с необходимото налягане и помпата, снабдяваща с вода системата се задейства автоматично от спадане на налягането в системата.

.5 Помпата е в състояние да захранва едновременно с подходящо налягане всички сектори на системата във всяко едно отделение, което трябва да бъде защитено. Следва да бъде невъзможно за пожара в помещението или помещенията, които са защитени от

системата за разпръскване на вода да направи системата нефункционираща.

.6 НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С, И D:

Помпата може да бъде задвижвана от независим двигателен механизъм с вътрешно горене, но ако е зависима от мощност, която идва от аварийен генератор, предвиден да отговаря на изискванията на част В от глава II-1, този генератор трябва да бъде разположен по такъв начин, че да стартира автоматично в случай на отказ на основната мощност, така че да бъде незабавно на разположение мощност за помпата, изискваща се от точка .5. Когато помпата се задвижва от самостоятелен механизъм с вътрешно горене, той трябва да бъде разположен по такъв начин, че пожарът в защитеното помещение да не засегне механизма на снабдяване с въздух.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С, И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.7 Предпазни мерки трябва да бъдат взети с оглед предотвратяване задръстване на накрайниците с нечистотия от водата или корозия на тръбите, накрайниците, вентилите и помпата.

5 Пожарогасители (R 6)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С, И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.1 Всички пожарогасители трябва да бъдат от одобрен вид и дизайн.

.2 Капацитетът на изискващите се преносими пожарогасители с течност трябва да бъде не повече от 13,5 литра и не по-малко от 9 литра. Други пожарогасители трябва да бъдат минимум толкова преносими, както пожарогасителите с вместимост 13,5 литра и трябва да имат пожарогасителна способност минимум еквивалентна на тази на 9-литровите пожарогасители с течност.

.3 Допълнителните зареждания се правят на 50% от общия капацитет за всеки вид пожарогасител на борда. Друг пожарогасител от същия вид с резервно зареждане за един пожарогасител, който не може да бъде презареден на борда.

.4 Не са разрешени пожарогасители, които съдържат пожарогасителен газ, който или сам по себе си или при определени условия на употреба изпуска токсични газове в такива количества, че да застраши хората или изпуска газове, които са вредни за околната среда.

.5 Пожарогасителите трябва да бъдат подходящи за гасене на пожари, които се намират в пространството около тях.

.6 Един от преносимите пожарогасители, предназначени за употреба в някое помещение, трябва да бъде поставен в близост до входа на това помещение.

.7 Минималният брой пожарогасители е, както следва:

.1 в помещенията за настаняване и сервизните помещения:
пожарогасителят трябва да бъде разположен така, че от нито една точка до него разстоянието да няма повече от 10 метра пешеходно разстояние.

.2 един пожарогасител, подходящ за употреба в пространствата с висок волтаж трябва да бъде разположен наблизо до всяко електрическо табло или по-малко табло, което е с мощност от 20 kW или повече.

.3 в камбузите пожарогасителите трябва да бъдат разположени така, че от нито една точка до тях да няма повече от 10 метра пешеходно разстояние.

.4 Един пожарогасител трябва да бъде разположен около помещенията с бои и складовите помещения, съдържащи запалителни продукти.

.5 Поне един пожарогасител трябва да бъде разположен на навигационния мостик и във всяка контролна станция.

.8 Подвижни пожарогасители, предназначени за употреба в помещенията за настаняване или в сервизните помещения трябва, доколкото това е възможно, да имат еднакъв метод на опериране.

.9 Като цяло преносимите пожарогасители с CO₂ не трябва да бъдат разполагани в местата за настаняване. За целите на тази разпоредба, когато такива пожарогасители са предвидени в помещенията с радио, до комутаторните табла или на други подобни места, обемът на всяко помещение, съдържащо един или повече пожарогасители трябва да бъде такъв, че да ограничи концентрацията на изпарения, която може да възникне при освобождаване на не повече от 5% от нетния обем на помещението. Обемът на CO₂ се изчислява на 0,56 куб.м/кг.

.10 Периодични проверки на пожарогасители:

Администрацията на държавата на флага трябва да гарантира, че преносимите пожарогасители са периодично проверявани и че тяхното функциониране и налягане е изпробвано

6 Пожарогасителни съоръжения за потушаване на огъня в машинните отделения (R 7)

Машинните отделения категория "А" трябва да бъдат снабдени с:

в НОВИТЕ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D С ДЪЛЖИНА 24 МЕТРА И ПОВЕЧЕ:

.1 всяка от следните пожарогасителни системи:

.1 газова система, отговаряща на изискванията на точки .1 и .2 от правило .4 или еквивалентна система с вода, като алтернативно съоръжение за системите халон, отговаряща на изискванията на MSC/Circ.668 от 30 декември 1994 година;

.2 система с бързоразширяваща се пяна, отговаряща на изискванията на точка .4, правило .4;

.3 система с вода под налягане, отговаряща на разпоредбите на точка .5 от правило .4.

.2 Минимум един комплект от подвижни съоръжения с въздух и с пяна, съдържащ крайник за въздух и за пяна от индукторен вид, който да може да бъде свързан с пожарогасителния колектор чрез пожарогасителен маркуч, заедно с подвижен резервоар, съдържащ поне 20 литра течност за производство на пяна и един допълнителен резервоар. Крайникът трябва да бъде в състояние да произвежда ефективна пяна, подходяща за гасене на пожар от гориво с коефициент минимум 1,5 куб.м. в минута.

.3 Във всяко такова помещение, одобрени пожарогасители пяна-въздух, всеки с капацитет 45 литра или подобен капацитет, който да бъде достатъчен, за да може пяната или нейния еквивалент да бъде насочен към която и да е част от изпарението и системите за смазочно масло под налягане, трансмисиите и другите рискове за пожар. В допълнение, трябва да бъде предвиден достатъчен брой подвижни пожарогасители с пяна или еквивалентни пожарогасители, които да бъдат разположени така, че от нито една точка до тях да няма повече от 10 метра пешеходно разстояние и да има поне два пожарогасителя във всяко такова помещение.

в НОВИТЕ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D С ДЪЛЖИНА 24 МЕТРА И ПОВЕЧЕ И СЪЩЕСТВУВАЩИТЕ КОРАБИ КЛАС В:

.4 една от фиксираните пожарогасителни системи, посочени в точка .1 по-горе и в допълнение във всяко помещение, в което има двигатели с вътрешно горене или резервоари за гориво или отделения с гориво, трябва да бъдат предвидени: един пожарогасител с пяна с капацитет минимум 45 литра или един пожарогасител с въглероден диоксид с капацитет минимум 16 кг и

.5 един подвижен пожарогасител, подходящ за гасене на пожар от гориво за всеки 736 kW или част от такъв механизъм, при условие, че не по-малко от две

нито повече от шест такива пожарогасителя се изискват за такова помещение. Допустимо е използването на фиксирана система за пожарогасене с бавноразширяваща се пяна в района на някои от шестте подвижни пожарогасителя, изискващи се от тези правила.

в НОВИТЕ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И СЪЩЕСТВУВАЩИТЕ КОРАБИ КЛАС В, ПРЕНАСЯЩИ ПОВЕЧЕ ОТ 36 ПЪТНИКА:

.6 Всяко машинно отделение трябва да бъде снабдено с два подходящи апликатора за водна мъгла, съдържащи метална тръба под формата на буквата Г, дълъг накрайник с дължина около два метра, който да може да бъде поставен на пожарникарския маркуч и къс накрайник с около 250 мм дължина, поставен на маркуч с водна мъгла или да може да бъде запълнен с накрайник за воден спрей.

в НОВИТЕ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D И СЪЩЕСТВУВАЩИТЕ КОРАБИ КЛАС В:

.7 Когато загрято гориво се използва за загряване, може да бъде изискано допълнително помещенията с котлите да са оборудвани с постоянно инсталирано или подвижно оборудване за локалните системи са произвеждане на струи вода под налягане или за разпространяване на пяна над и под пода с пожарогасителна цел.

7 Специални изисквания за машинните отделения (R 11)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.1 Броя на светлите люкове, вратите, вентилаторите, отворите на комините за вентилация и други отвори на машинните отделения трябва да бъдат сведени до минимум, в съответствие с нуждите за вентилация и надлежното и безопасно функциониране на кораба.

.2 Светлите люкове трябва да бъдат от стомана не трябва да съдържат стъклени панели. Трябва да се предвидят подходящи средства за освобождаване на дима от защитените помещения в случай на пожар.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D:

.3 Врати, различни от водонепроницаеми врати с механично задвижване трябва да бъдат така разположени, че да бъде гарантирано плътното им затваряне в случай на пожар в помещението, посредством механично задвижване или чрез разполагане на самозатварящи се врати, които се затварят при наклон от 3,5 градуса и разполагащи с устройство за предупреждение за повреда на електрониката, снабдено с дистанционно устройство за освобождаване.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.4 Не се поставят прозорци на границите на машинното отделение. Това не се отнася до използването на прозорци в контролните помещения в машинните отделения.

.5 Средства за контрол трябва да бъдат предвидени за:

.1 отваряне и затваряне на светлите люкове, затваряне на отворите на комините, които вентилират изгорелите газове и затваряне на вентилаторните регулатори;

.2 излизане на дима;

.3 затваряне на вратите с механично задвижване или задействане на механизма за освобождаване на врати, различни от водонепроницаеми врати с механично задвижване;

.4 спиращите вентилационни витла; и

.5 спиращите принудително и индукционно водоизместими витла, помпите за прехвърляне на гориво, помпите за горивните отделения и други подобни горивни помпи.

.6 Контролните пунктове, изискващи се по точка .5 и правило II-2/A/10.2.5 трябва да бъдат разположени извън съответното помещение, където те не могат да бъдат отрязани в случай на пожар в помещението, което те обслужват. Такива контролни пунктове и тези, изискващи се за пожарогасителните системи трябва да бъдат разположени на една контролна позиция или по възможност групирани на няколко места. Такива места трябва да бъдат безопасно достъпни от отворената палуба.

.7 Когато е предвиден достъп до всяко машинно помещение от категория "А" от ниско ниво от близконамиращ се тунел, в този тунел в близост до водонепроницаемата врата трябва да бъде предвидена огнеупорна врата от лека стомана, която да може да се оперира от всяка страна.

8 Автоматичен разпръсквател, пожародетектор и пожароизвестителни системи (R 12)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.1 Изискващите се автоматичен разпръсквател, пожародетектор и пожароизвестителна система трябва да бъдат в готовност за незабавна употреба по всяко време без да е необходимо да се предприема нарочно действие за това от страна на екипажа. Те трябва да бъдат от тръби с влага, но отделни малки части могат да бъдат от сух вид тръби, когато е необходима предпазливост. Всички части на системата, които може да са подложени на температури на замръзване при обслужване, трябва да бъдат подходящо защитени срещу замръзване. Те трябва да бъдат поддържани заредени под необходимото

налягане и трябва да бъде предвидено постоянно зареждане с вода, както се изисква от настоящите правила.

.2 Такъв сектор с разпръскватели се включва средства за автоматично задействане на визуален и звуков алармен сигнал в едно или повече индикаторни отделения, винаги когато разпръсквателят се задейства. Такива отделения трябва да индикират в кой сектор, обслужван от системата е възникнал пожар и трябва да бъдат централизирани на навигационния мостик и в допълнение, визуални и звукови аларми от отделението се разполагат на място, различно от навигационния мостик, така, че да бъде осигурено, че индикацията за пожар е незабавно забелязана от екипажа. Алармената система трябва да бъде такава, че да индикира дали е налице повреда в системата.

.3 Разпръсквателите се групират в отделни сектори, всеки от които съдържа не повече от 200 разпръскватели. Всеки сектор от разпръскватели не обслужва повече от две палуби и трябва да не бъде разположен в повече от една вертикална зона, освен ако може да бъде демонстрирано, че поставянето в такъв сектор на разпръскватели обслужва повече от две палуби или разполагането в повече от една вертикална зона няма да намали противопожарната защита на кораба.

.4 Всеки сектор с разпръскватели трябва да бъде в състояние да бъде изолиран само с едно спиране на вентила. Вентилът за спиране във всеки сектор трябва да бъде достъпен и неговото местонахождение трябва да бъде ясно и постоянно отбелязано. Предвиждат се средства за предотвратяване на опериране на вентилите за спиране от неоторизирано лице.

.5 Уред, сочещ налягането в системата трябва да бъде предвиден към всеки секторен вентил за спиране и към централната станция.

.6 Разпръсквателите трябва да бъдат устойчиви на корозия от морския климат. В помещенията за настаняване и в сервизните помещения, разпръсквателите се задействат при температура от 68 °C до 79 °C, с изключение на местата, като помещения за сушене, където температурите могат да бъдат високи. Оперативната температура може да бъде увеличена, но не повече от 30 °C над максималната температура на върха на палубата.

.7 Списък или план се поставя на всяко индикаторно отделение, показващ помещенията, които са обхванати и местоположението на зоната по отношение на всеки сектор. Трябва да бъдат налице подходящи инструкции за изпробване и поддържане.

.8 Разпръскватели се поставят на най-високо място и се помещават на подходяща позиция с оглед поддържане на средно ниво на опериране от не по-малко от 5 литра/кв.м. за минута за предварително определеното пространство, което се обслужва от тях.

Разпръсквателите се поставят колкото е възможно по-ясно на напречната корабна греда или на други обекти, които могат да пречат на впръскването на

вода по такъв начин, че запалителния материал в помещението да бъде добре обливан.

.9 Предвижда се резервоар под налягане с обем, равняващ се на минимум два пъти този на зареждането с вода, предвиждащо се в тази подточка. Резервоарът трябва да има постоянно зареждане с прясна вода, равно на обема вода, който би бил използван за една минута от помпата, посочена в точка .12. Трябва да бъде предвидено поддържане на такова въздушно налягане в резервоара, което да гарантира, че когато постоянното зареждане с прясна вода в резервоара се използва, налягането не е по-малко от работното налягане на разпръсквателя, плюс налягането, упражнявано от водата, измерено от дъното на резервоара до най-високия разпръсквател в системата. Трябва да бъдат предвидени подходящи средства за запълване на въздуха под налягане и запълване с прясна вода на резервоара. Водомерно стъкло трябва да бъде поставено за измерване на точното ниво на водата в резервоара.

.10 Трябва да бъдат предвидени средства за предотвратяване на преминаване на морска вода към резервоара. Резервоарът под налягане се запълва с ефикасен вентил за освобождаване и с манометър. Трябва да бъдат предвидени вентили за спиране или клапани при всеки свързан манометър.

.11 Трябва да бъде предвидена една независима електрическа помпа единствено с цел осигуряване на постоянно автоматично изпомпване на вода от разпръсквателя. Помпата трябва да се задейства автоматично при спад на налягането в системата преди постоянното зареждане с вода в резервоара под налягане да е напълно изчерпано.

.12 Помпата и системата от тръби трябва да бъдат могат да поддържат необходимото налягане на нивото на най-високия разпръсквател, за да се осигури постоянно подаване на вода, достатъчно за едновременно покриване на пространство от 280 кв.м. при нивото на опериране, посочено в точка .8.

.13 Върху помпата откъм страната на зареждането се поставя изпробващ вентил с къс отворен край на тръбата за освобождаване. Ефективната част през вентила и тръбата трябва да бъде адекватна, за да позволи освобождаване на изискващата се помпена мощност, като същевременно се поддържа налягането в системата, определено в точка .9.

.14 Впускателния отвор на помпата към морето трябва, доколкото това е възможно да бъде в пространството, където е помпата и трябва да бъде разположен по такъв начин, че когато корабът е в движение, да не е необходимо да се спира зареждането с морска вода на помпата за друга цел, освен проверка или поправка на помпата.

.15 Разпръсквателната помпа и резервоара се поставят на място, достатъчно отдалечено от машинното отделение и не се разполагат в място, за което е нужно да бъде защитено от разпръсквателната система.

.16 Трябва да са налице не по-малко от два източника на мощност за доставка на морска вода от морската помпа, автоматичната аларма и детекторната система.

Когато източниците на мощността за помпата са електрически, това трябва да бъде основния генератор и един резервен източник на мощност. Едно зареждане за помпата се осъществява от основното комутаторно табло, а друго - от аварийното комутаторно табло чрез отделно захранване, предвидено само за тази цел. Захранването трябва да бъде предвидено по такъв начин, че да се избегне излагането на голям риск на камбуза, машинните отделения и други прилежащи помещения, доколкото това е необходимо за достигане на съответните комутаторни табла. То трябва да се осъществява от автоматичен превключвач, разположен в близост до разпръсквателната помпа. Този превключвач трябва да позволява зареждане с мощност от основното комутаторно табло, доколкото е възможно зареждане от там, и трябва да бъде предвиден така, че след повреда в зареждането, автоматично да се превключи на зареждане от аварийното комутаторно табло. Превключвателите на основното и на аварийното комутаторно табло се посочват ясно и обикновено се държат затворени. Когато един от източниците на мощност за помпата е двигател с вътрешно горене, то трябва, в допълнение с изпълнение на изискванията на точка .15, разположението да бъде такова, че при пожар в защитеното помещение, той да не засегне доставянето на въздух за двигателя.

.17 Разпръсквателната система трябва да бъде свързана с пожарникарския колектор на кораба чрез заключващ се надолу винт на затварящия вентил в свръзка, която да предотвратява обратното изливане от разпръсквателя към противопожарния колектор.

.18 Изпробващ вентил се поставя за изпробване на автоматичната аларма за всеки сектор на разпръсквателите, посредством разпръскване на вода, равняващо се на функционирането на разпръсквателя. Изпробващият вентил за всеки сектор трябва да бъде разположен в близост до вентила за спиране в този сектор.

.19 Предвиждат се средства за изпробване на автоматичното опериране на помпата при намалено налягане в системата.

.20 Превключватели се разполагат на една от индикращите позиции, предвидени в точка .2, които трябва да дадат възможност за изпробване на алармата и на индикатора във всеки сектор с разпръскватели.

.21 Минимум шест отделни разпръсквателни глави трябва да бъдат предвидени за всеки сектор.

9 Фиксирани пожародетектори и пожарозивестителни системи (R 13)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.1 *Общо*

.1 Всяка изискваща се фиксирана пожародетекторна и пожароизвестителна система с ръчно оперирани пунктове за свързване трябва да бъде в състояние за незабавно функциониране по всяко време.

.2 Източниците на мощност и електрическите мрежи, необходими за функциониране на тази система се наблюдават съответно за загуба на мощност или влошаване на условията. Наличие на влошено условие води до задействане на визуален и звуков алармен сигнал в контролния панел, който е различен от този за пожар.

.3 Не по-малко от два източника на мощност за електрическото оборудване, използвано за опериране на пожародетекторната и пожарозивестителната система трябва да бъдат подсигурени, като единият е аварийен. Зареждането се осигурява от самостоятелни устройства за захранване, предвидени само за тази цел. Такива устройства се задействат при автоматичен превключвател, разположен в или близо до контролното табло за пожародетекторната система.

.4 Детекторите и ръчно оперираните пунктове за свързване се групират в сектори. Активирането на всеки детектор или ръчно управляван пункт за свързване води до задействане на визуална и звукова аларма за пожар в контролния панел и в индикаторните отделения. Ако на сигналите не е обърнато внимание в продължение на 2 минути, звукова аларма започва да звъни автоматично в помещенията за настаняване на екипажа и в сервизните помещения, контролните станции и машинните отделения. Тази алармена звукова система не е необходимо да бъде интегрална част от детекторната система.

.5 Контролното табло се разполага на навигационния мостик или в основната пожарна контролна станция.

.6 Индикаторните отделения като минимум трябва да обозначават сектора, в който детектор или ръчно опериран пункт за свързване се е задействал. Минимум едно отделение трябва да бъде разположено по такъв начин, че да бъде лесно за достъп от страна на отговорните членове на екипажа по всяко време, в открито море или в пристанище, с изключение, когато корабът не функционира. Едно индикационно отделение трябва да бъде разположено на навигационния мостик, ако контролното табло се намира в основната контролна станция.

.7 Ясна информация трябва да бъде изписвана на екран или изпращана до всяко индикационно отделение относно пространствата, обхванати и разположението на секторите.

.8 Когато пожародетекторната система не включва средства за дистанционно индивидуално идентифициране на всеки детектор, не се разрешава влизането в никой сектор, обхващащ повече от една палуба в станциите за настаняване, сервизните станции и контролните станции, с изключение на сектора, който обхваща прилежащо стълбище. С оглед да бъде избегнато забавяне при идентифициране на източника на пожара,

броят на прилежащите помещения, включени във всеки сектор трябва да бъде ограничен от администрацията на държавата на флага. При никакви обстоятелства не могат да бъдат разрешени повече от 50 прилежащи пространства във всеки сектор. Ако детекторната система е снабдена с дистанционни пожародетектори, които могат да бъдат индивидуално идентифицирани, секторите могат да обхващат няколко палуби и да обслужват какъвто и да е брой прилежащи помещения.

.9 В случай, че няма детекторна система, която да може от разстояние да идентифицира индивидуално всеки детектор, сектор с детектори не обслужва пространствата от двете страни на кораба, нито повече от една палуба, нито може да бъде разположен в повече от една вертикална зона, освен ако администрацията на държавата на флага е удовлетворена, че не е налице намаляване на противопожарната защита на кораба. В този случай тя може да разреши такъв сектор с детектори да обслужва двете страни на кораба и повече от една палуба. В кораб, снабден с детектори, които могат да бъдат индивидуално идентифицирани, сектор може да обслужва пространства от двете страни на кораба и няколко палуби, но не може да бъде разположен в повече от една вертикална зона.

.10 Сектор с пожародетектори, който обхваща дадена контролна станция, сервизно помещение или помещение за настаняване не следва да включва машинно отделение.

.11 Детекторите се задействат при топлина, дим или други продукти на горенето, пламък или друга комбинация от тези фактори. Детектори, задействани от други фактори могат да бъдат обсъдени с администрацията на държавата на флага, при условие, че те не са по-малко чувствителни от горепосочените детектори. Детекторите за пламък се използват само в допълнение на детекторите за дим и топлина.

.12 Подходящи инструкции и резервни компоненти за изпробване и поддържане трябва да бъдат предвидени.

.13 Функционирането на детекторната система се изпробва периодично от администрацията на държавата на флага чрез средства за произвеждане на горещ въздух при подходяща температура, или дим или аерозолни частици, които имат подходящо ниво на сгъстеност или определен размер, или други характеристики, свързани с възникването на пожар, по отношение на които детекторът е предвиден да реагира.

Всички детектори са от такъв вид, че да могат да бъдат изпробвани за надеждно функциониране и възстановени до нормално наблюдение без подновяване на никой от компонентите.

.14 Пожародетекторната система не следва да бъде използвана за никаква друга цел, освен за затваряне на противопожарните врати и подобни функции, които могат да бъдат разрешени от контролния панел.

.15 Пожародетекторните системи със способност да идентифицират съответната зона следва да бъдат така разположени, че:

--- затворената верига да не може да бъде повредена на повече от едно място от пожар,

--- да бъдат предвидени средства за гарантиране, че всяка повреда (например спиране на мощност, късо съединение, заземяване), възникващи по веригата няма да доведат до повреда в цялата затворена верига,

--- всички мерки са предприети, за да може да бъде възстановена първоначалната конфигурация на системата в случай на повреда (електрическа, електронна, информационна),

--- първата задействала се пожарна аларма не възпрепятства всеки друг детектор да задейства други пожарни аларми.

.2 Изисквания за инсталиране

.1 Ръчно оперираните пунктове за свързване са инсталирани през помещенията за настаняване, сервизните помещения и контролните станции. Един ръчно опериран пункт за свързване се разполага на всеки изход. Ръчно оперираните пунктове за свързване трябва да бъдат достъпни в коридорите на всяка палуба, така че никоя част от коридора да не бъде повече от 20 метра от ръчно опериран пункт за свързване.

.2 Детекторите за дим се инсталират на всички стълбища, коридори и спасителни изходи в пространствата за настаняване.

.3 Когато се изискват фиксиран пожародетектори и пожарна аларма за защита на помещения, различни от тези, посочени в точка .2.2 по-горе, поне един детектор, отговарящ на изискванията на точка .1.11 се инсталира във всяко помещение.

.4 Детекторите се разполагат с оглед оптимално функциониране. Местоположения в близост до носещи греди или вентилационни тръбопроводи или други места, където характеристиките на въздушния поток биха имали неблагоприятно въздействие върху функционирането и места, където влияние или физическа повреда са вероятни, трябва да бъдат избягвани. Като цяло, детекторите, които са разположени отгоре, са на минимално разстояние от 0,5 м от преградните стени.

.5 Максималната площ за детекторите са в съответствие с долупосочената таблица.

Вид детектор	Максимално разстояние от пода за всеки детектор	Максимално разстояние между центровете	Максимално отстояние от преградните стени
Топлина	37 m ²	9 m	4,5 m
Дим	74 m ²	11 m	5,5 m

Администрацията на държавата на флага може да изиска или да разреши друго разпределение въз основа на прегледа на данните, които демонстрират характеристиките на детекторите.

.6 Електрическата мрежа, която оформя част от системата трябва да бъде предвидена по такъв начин, че да се избегне камбуза, машинните отделения и други прилежащи помещения с висок риск, освен ако не е необходима за доставка на мощност на пожародетекторите или за пожарната аларма в такива помещения или за свързване с подходящо снабдяване с мощност.

.3 Изисквания за конструкцията

.1 Системата и оборудването трябва да бъдат подходящо конструирани, за да издържат при зареждане на вариране на волтажа, промени, околните температурни промени, вибрация, влажност, удар, влияние и корозия, които са нормални за корабите.

.2 Детекторите за дим които се инсталират на стълбищата, коридорите и спасителните изходи в помещенията за настаняване, както се изисква от точка .2.2 трябва да бъдат годни да оперират преди гъстотата на дима да достигне 12,5% затъмняване на метър, но не преди гъстотата на дима да достигне 2% затъмняване на метър.

Детекторите за дим, инсталирани на други места трябва да оперират в граници на чувствителност, определени от администрацията на държавата на флага, като се вземе предвид, че трябва да бъде избягвана нечувствителност или свръхчувствителност на детекторите.

.3 Детекторите за топлина трябва да могат да оперират преди температурата да е превишила 78 °C, но не преди температурата да е превишила 54 °C, когато температурата се е повишила до тези нива при скорост по-малка от 1 °C за 1 минута. При по-високи нива на температурно покачване, детекторът за топлина трябва да оперира в температурни граници, определени от администрацията на държавата на флага, като трябва да бъде избягвана нечувствителност или свръхчувствителност на детекторите.

.4 Допустимата температура за опериране на детекторите за топлина може да бъде увеличена до 30 °C над максималната за тавана на палубата температура в сушилните и в подобни помещения с характерна висока температура.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D:

.4 В допълнение към горните разпоредби, администрацията на държавата на флага трябва да гарантира, че са спазени разпоредбите за: безопасност на инсталациите по отношение на тяхната независимост от други инсталации или системи, корозионната устойчивост на техните компоненти, снабдяването с електрически ток на техните контролни системи, наличието на инструкции за тяхното функциониране и поддържане.

10 Правила за течното масло, смазочното масло и други запалителни масла (R 15)

.1 Ограничения за използването на масло като гориво

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

Следните ограничения трябва да бъдат прилагани по отношение на използването на масло като гориво:

.1 Освен ако друго не е предвидено в тази точка, не се използва горивно масло с температура на запалване по-малка от 60 °C.

.2 В аварийните генератори може да бъде използвано горивно масло с температура на запалване не по-малка от 43 °C.

.3 При условие, че са налице такива допълнителни предпазни мерки, каквито се считат за необходими, и при условие, че околната температура в помещението, в което такова горивно масло се съхранява, не надвишава до 10 °C под температурата на запалване на горивното масло, администрацията на държавата на флага може да разреши общото използване на горивно масло с температура на запалване по-ниска от 60 °C, но не по-малко от 43 °C.

Температурата на запалване на горивните масла трябва да бъде одобрена чрез метода на затворената купа.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.2 Правила за горивните масла

В кораб, в който се използва горивно масло, правилата за съхранение, разпространение и използване на горивното масло трябва да бъдат такива, че да осигурят безопасност на кораба и лицата на борда и трябва да отговарят на долупосочените условия:

.1.1 Доколкото е възможно, части от системата на горивните масла, съдържаща сгорещено масло под налягане, превишаващо $0,18 \text{ N/mm}^2$ не се поставя на скрито място, така че дефекти или течове да не могат да бъдат забелязани навреме. Машинните отделения по пътя на такива части от системата с горивните масла трябва да бъдат адекватно осветени.

.1.2 Под сгорещено масло се разбира масло, чиято температура след загряване е по-голяма от 60°C или по-висока от температурата на запалване на маслото, ако тя е по-ниска от 60°C .

.2 Вентилацията на машинните отделения трябва да бъде достатъчна при нормални условия, за да предотврати акумулирането на изпарения от маслото.

.3 Доколкото това е възможно, резервоарите за горивно масло, са част от структурата на кораба и се разполагат извън машинните отделения. Когато резервоари за горивно масло, различни от резервоари с двойно дъно са необходими, за да бъдат разположени в близост или в машинните отделения, минимум една от техните вертикални страни трябва да бъде граничеща с границите на машинното отделение, и е за предпочитане да има обща граница с резервоарите с двойно дъно, като граничното пространство на резервоара, общо с това на машинното помещение трябва да бъде сведено до минимум. Когато такива резервоари са разположени в границите на машинните отделения, те не трябва да съдържат горивно масло с температура на запалване по-ниска от 60°C . Използването на свободно стоящи резервоари за горивно масло трябва да се избягва и забранено в машинните отделения .

.4 Резервоарите с горивно масло не се разполагат на място, където разпиляване или разливане от тях може да представлява риск, попадайки върху нагорещени повърхности. Предпазни мерки трябва да бъдат взети, за да се предотврати излизането на масло в резултат от налягането на помпа, филтър или нагревател, който влиза в контакт със загрети повърхности.

.5 Всяка тръба с горивно масло, която ако е повредена може да доведе до изливане на масло от място за съхранение, утаяване или от резервоар за ежедневно обслужване, разположен над двойното дъно, трябва да бъде снабдена с вентил или клапан директно върху резервоара, които да могат да се затварят от безопасно място извън съответното място в случай на възникване на пожар в

помещението, където са разположени такива резервоари. При специални случаи, в които дълбоки резервоари са разположени в някоя шахта или тръбопровод или подобно място, клапаните на резервоара трябва да бъдат поставени, като контрола в случай на пожар може да се осъществява посредством допълнителен клапан на тръбата или тръбите извън тръбопровода или от подобно място. Ако такъв допълнителен клапан се постави в машинното отделение, той трябва да се отваря от място извън това отделение.

.6 Трябва да бъдат предвидени безопасни и ефективни средства за установяване на обема на горивно масло, съдържащо се в който и да е резервоар за горивно масло.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D:

.1 Прави тръби не свършват до помещение, където има риск от възпламеняване или разливане от прави тръби. По-специално, правите тръби не свършват в машинни отделения. Независимо от това, обаче администрацията на държавата на флага, ако счете, че тези изисквания не са необходими, може да разреши правите тръби да свършват в машинните помещения при изпълнение на следните условия:

.1.1 В допълнение, трябва да се предвиди измервателен уред за нивото на маслото, който да отговаря на изискванията на точка .2.6.2;

.1.2 правите тръби свършват в места, отдалечени от рискове от възпламеняване, освен ако не са взети предпазни мерки, като поставяне на ефективно наблюдение, с цел, в случай на разливане на горивното масло, чрез свършване на правите тръби да се избегне контакт със запалителен източник;

.1.3 краищата на правите тръби трябва да завършват със самозатварящи се устройства и с контролен самозатварящ се вентил с малък диаметър, разположен под затварящите устройства с цел установяване преди да бъде отворено затварящото устройство, че няма горивно масло. Трябва да бъдат предвидени средства за гарантиране, че всяко разливане на горивно масло през контролния вентил не е свързано с риск от възпламеняване.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.2 Други средства за установяване на количеството горивно масло, съдържащо се във всеки резервоар за горивно масло могат да бъдат разрешени, ако такива средства, както средствата, предвидени по точка .2.6.1.1 не изискват проникване под върха на резервоара и при условие, че повреда или прекомерно

натоварване на резервоарите няма да позволи разливане на гориво.

.3 Предвидените по точка .2.6.2 средства трябва да бъдат поддържани в добро състояние, за да се гарантира постоянното им правилно функциониране при обслужването.

.7 Предприемат се мерки, за да се предотврати прекомерно налягане в резервоарите с течено гориво във всяка част от системата на горивното масло, включително запущване на тръбите. Всички освобождаващи клапани и въздуха от препълнените тръби трябва да се освобождават, когато не съществува риск от пожари или експлозия при изтичане на масло или изпарения от него.

.8 Тръбите за горивно масло и техните вентили и фитинги трябва да бъдат изработени от стомана или друг одобрен материал, като може да се разреши ограничено използване на гъвкави тръби. Такива гъвкави тръби и крайници трябва да бъдат от одобрени огнеупорни материали с подходяща здравина.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D:

.9 Всички външни линии за доставка под високо налягане, намиращи се между горивните помпи под високо налягане и горивните инжекции, трябва да бъдат защитени с изолирана тръбна система, която може да поеме гориво в случай на повреда на линията под високо налягане. Изолираните тръби включват външна тръба, в която се поставя тръба за гориво под високо налягане, като тези две тръби оформят постоянно съединение. Изолираната тръбна система включва средства за събиране на течове, като трябва да бъде предвидена аларма, която се задейства при повреда на горивната линия.

.10 Всички повърхности с температури над 220 °C, които може да се повредят в резултат на повреда в горивната система, трябва да бъдат подходящо изолирани.

.11 Линиите за горивно масло трябва да бъдат под наблюдение или по друг начин подходящо защитени с оглед избягване, доколкото е възможно, на разпръскване или теч на горивно масло върху горещи повърхности, всмуквателното устройство на двигателя или други запалителни източници. Броя на съединенията на такава тръбна система трябва да бъде сведен до минимум.

.12 СЪЩЕСТВУВАЩИ, КОРАБИ КЛАС В: трябва да отговарят на изискванията на точки .2.9 до .2.11 не по-късно от 1 юли 2003 г. Освен това, може да бъде използвано подходящо заграждане на двигателите, които имат мощност от 375 kW или по-малко, които имат горивни инжекционни помпи, обслужващи повече от един инжектор, като алтернатива на изолираната тръбна система в точка .2.9.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.3 Мерки за смазочното масло

Мерките за съхранението, разпространението и употребата на масло, използвано в смазочните системи под налягане, трябва да бъдат такива, че да осигурят безопасността на кораба и лицата на борда. Такива мерки за машинните отделения следва да бъдат в съответствие с изискванията на точки .2.1, .2.4, .2.5, .2.6, .2.7, .2.8, .2.10 и .2.11, с изключение на:

.1 това не възпрепятства използването на стъкла за наблюдение в смазочните системи, при условие, че те са били изпробвани и са доказали, че притежават приемливо ниво на устойчивост. В случай, че се използват стъкла за наблюдение, тръбите трябва да бъдат снабдени с вентили от двете страни. Вентилът и долния край на тръбата трябва да бъдат самозатварящи се.

.2 прави тръби може да бъдат разрешени в машинните отделения; не е необходимо да бъдат прилагани изискванията на подточки .2.6.1.1 и .2.6.1.3 при условие, че правите тръби са снабдени с подходящи устройства за затваряне.

.4 Мерки за други запалителни масла

Мерките за съхранението, разпространението и употребата на други запалителни масла, използвани под налягане в трансмисионните механични системи, контролните и активиращите системи и отоплителните системи, трябва да бъдат такива, че да осигурят безопасността на кораба и лицата на борда. В места, където са налице запалителни средства, такива мерки трябва минимум да бъдат в съответствие с изискванията на точки .2.4, .2.6, .2.10 и 2.11 и с разпоредбите на подточки .2.7 и .2.8 по отношение на здравината на конструкцията.

.5 Машинни помещения без постоянно присъствие на персонал:

В допълнение на изискванията на точки .1 до .4, системите за горивни и смазочни масла трябва да отговарят на следните изисквания:

.1 Където ежедневно обслужваните с горивно масло резервоари се зареждат автоматично, чрез дистанционно управление, трябва да бъдат предвидени средства за предотвратяване на разливане при

пренапълване. За друго оборудване, което заплашва запалителните течности автоматично, като средствата за почистване на горивни масла, колкото и да са необходими, трябва да бъдат поставени в специално място, предназначено за почистващи средства и нагреватели, трябва да бъдат взети мерки за предотвратяване на разливане при пренапълване.

.2 Когато ежедневно обслужване на резервоарите с горивно масло или резервоарите за утаяване е свързано с парна инсталация, трябва да бъде предвидена аларма за висока температура, ако температурата на запалване на горивното масло може да бъде превишена.

.6 Забрана за пренасяне на запалителни масла във форпика на резервоарите

Горивно масло, смазочно масло и други запалителни масла не се пренасят във форпика на резервоарите.

11 Пожарникарска екипировка (R 17)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.1 Пожарникарската екипировка се състои от:

.1.1 Лично оборудване, съдържащо:

.1 Защитни дрехи от материал за защита на кожата от топлинното излъчване от огъня и от изгарянията от горещите изпарения. Външната повърхност трябва да бъде водонепроницаема.

.2 Ботуши и ръкавици от гума или друг електрически непроводим материал.

.3 Твърда каска, осигуряваща ефективна защита срещу въздействие.

.4 Електрическа лампа за безопасност (ръчна батерия) от одобрен вид със срок на функциониране минимум три часа.

.5 Пожарникарска бродва.

.1.2 Кислороден апарат от одобрен вид, състоящ се от апарат с под налягане за дишане (SCBA), обемът на въздуха в цилиндриите на който трябва да бъде поне 1200 литра, или друг вид апарат, който да бъде в състояние да функционира поне 30 минути. Всеки SCBA трябва да бъде снабден с изцяло зареждащи се цилиндри, с капацитет от поне 2400 литра свободен въздух, освен:

а) ако корабът притежава пет или повече SCBA, общата вместимост на свободния въздух не е нужно да превишава 9600 литра; или

б) ако корабът е снабден със средства за зареждане на цилиндрите с въздух с налягане, без примеси, допълнителното пространство за съхранение на изцяло зарежданите допълнителни цилиндри на всеки SCBA трябва да бъде минимум 1200 литра свободен въздух, а общия капацитет на вместимост на свободния въздух, предвидено в кораба не се изисква да надхвърля 4800 литра свободен въздух.

Всички цилиндри за SCBA трябва да бъдат взаимозаменяеми.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.2 За всеки кислороден апарат трябва да бъде предвидена огнеупорна спасително въже с достатъчна дължина, което да може да бъде свързвано чрез заключалка към апарата или към отделен колан с цел да се предотврати откъсването на кислородния апарат при опериране със спасителното въже.

.3 Всички нови кораби класове В, С и D с дължина от 24 метра и повече и съществуващи кораби клас В трябва да пренасят поне две пожарогасителни екипировки.

.1 В кораби с дължина 60 метра и повече, в допълнение се предвижда, ако общата дължина на всички пътнически помещения и сервизни помещения на палубата, на която се намират тези помещения е повече от 80 метра, или ако има повече от една такава палуба, която има такава най-голяма обща дължина, два броя противопожарно оборудване и два комплекта професионално оборудване за всеки 80 метра или част от него за същата обща дължина.

В кораби, превозващи повече от 36 пътника, два броя допълнително противопожарно оборудване се предвиждат за всяка основна вертикална зона, с изключение на прилежащите стълбища, които съставляват индивидуални основни вертикални зони и за основни зони с ограничена дължина в предната и задната част на кораба, които не включват помещенията за настаняване и съдържат само различни складове, контролни станции, помещения от категория (10), санитарни помещения или други помещения, в които не е вероятно да възникне пожар.

.2 В кораби с дължина 40 метра и повече, но по-малко от 60 метра, се предвижда два броя противопожарно оборудване.

В кораби с дължина 24 метра и повече, но по-малко от 40 метра, също се предвижда два броя противопожарно оборудване.

В нови кораби, класове В, С и D с дължина по-малка от 24 метра следва да бъде предвидено един брой противопожарно оборудване.

.4 Пожарникарските екипировки или комплектите за персонално оборудване трябва да се съхраняват по такъв начин, че да бъдат лесно достъпни и готови за използване и когато се съхранява повече от един брой противопожарно оборудване или комплект за персонално оборудване, те трябва да бъдат съхранявани на широко разстояние едни от други. Поне един брой противопожарно оборудване и един комплект персонално оборудване трябва да бъдат на разположение на всяко едно такова място.

12 Разни (R 18)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.1 При навлизане в отделенията клас А за поставяне на електрически кабели, тръби, канали, багажни помещения и т.н или за подпорни греди, напречни корабни греди или други структурни части, се взимат мерки за гарантиране на ненарушаването на противопожарната устойчивост, доколкото това е възможно и необходимо.

.2 При навлизане в отделенията клас В за поставяне на електрически кабели, тръби, канали, багажни помещения и т.н. или за поставяне на вентилационни терминали, светлинно оборудване и подобни устройства, трябва да бъдат взети мерки за гарантиране на ненарушаването на противопожарната устойчивост, доколкото това е възможно и необходимо.

.3 Тръбите, проникващи отделенията клас А или В следва да бъдат от одобрени материали, като се има предвид изискващата се температура, която тези помещения трябва да понесат.

.4 В помещенията за настаняване, сервизните помещения или контролните станции, тръбите, предназначени да пренасят гориво или други запалителни течности, трябва да бъдат от подходящ материал и конструкция, като се вземе предвид риска от пожар.

.5 Материалите, считани за неефективни при висока температура не се използват за шпигати извън борда, санитарни отделителни и други изпускателни отвори, които са близо до водолинията и при които при повреда на материала в случай на пожар, може да възникне риск от наводняване.

.6 Електрически радиатори, ако се използват, трябва да бъдат закрепени на такива места и конструирани по такъв начин, че да сведат риска до минимум. Такива радиатори не се разполагат по такъв начин, че дрехи, пердета или други подобни материали да бъдат нагорещени или запалени от топлината им.

.7 В помещения, където проникването на горивни продукти и възможно, повърхността на изолацията трябва да бъде непромокаема за гориво или неговите изпарения.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D: В помещенията, в които съществува риск от разливане на гориво или негови изпарения, като машинни помещения от категория "А", повърхността на изолационния материал трябва да бъде непромокаема за гориво или негови изпарения. Когато има облицовка от неперфорирана стоманена повърхност или други негорящи материали (без алуминий), което е най-крайната физическа повърхност, покритието може да бъде захванато със спояване, занитване и т.н.

.9 Помещенията с бои и помещенията със запалителни течности трябва да бъдат защитени от одобрени противопожарни средства, даващи възможност на екипажа да угаси пожара без да влиза в тези помещения.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.10 Фритюрници с много мазнина, прибори за варене и печене:

Когато фритюрници с много мазнина, прибори за варене и печене са инсталирани и използвани в помещения извън основното за тази цел, администрацията на държавата на флага се определят допълнителни мерки за безопасност във връзка със специфичния риск от пожар, свързан с използването на такъв вид оборудване.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D:

.11 Топли връзки

При прилагане на противопожарните мерки, се предприемат стъпки от администрацията на държавата на флага за предотвратяване на трансфера на топлина през топлите връзки, т.е. между палубите и преградените стени.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.12 Газови бутилки под налягане:

Всички подвижни газови бутилки, които са под налягане, които са втечнени или развалени под налягането, и които могат да предизвикат пожар, след използване трябва да бъдат незабавно поставени в място над преградената палуба, от което има директен достъп до отворената палуба.

13 Противопожарни контролни планове и противопожарни тренировки (R 20)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.1 Във всички кораби общи трябва да бъдат постоянно изложени организационни планове за ръководство на офицерите на кораба. Те трябва ясно да показват контролните станции за всяка палуба, различните противопожарни сектори, разположени в отделение клас А, секторите, включени в клас В, заедно с подробностите да пожародетекторите и пожарните алармени системи, разпръсквателните инсталации, средствата за потушаване на огъня, средства за достъп до различните отделения, палуби и т.н. и вентилационните системи, включващи подробности за контролните позиции, местата на овлажнителите и идентификационните номера на вентилиращите витла, обслужващи всеки сектор. Алтернативно, горепосочените подробности могат да бъдат включени в книжка, копие от която да бъде раздадено на всеки офицер и едно копие трябва да бъде на разположение по всяко време на достъпно място на борда. Плановите и книжките се актуализират и всички изменения се записват в тях възможно най-скоро. Описанието в такива планове и книжки е на официалния език на държавата на флага. Ако този език не е английски, нито френски, трябва да бъде включен превод на един от тези езици. В случай, че корабът извършва вътрешни пътувания в друга държава-членка, трябва да бъде включен превод на официалния език на тази приемаща държава, ако той не е нито английски, нито френски.

В допълнение, инструкциите относно поддържането и оперирането на цялото оборудване и инсталации на борда за борба и предотвратяване на огъня трябва да бъдат съхранявани в шкаф, който е на разположение и на достъпно място.

.2 Във всички кораби се постоянно се съхранява копие от противопожарните контролни планове и книжката, съдържаща тези планове, на ясно отбелязано водонепроницаемо копие извън горната палуба в помощ на персонала, който е ангажиран с борбата с пожари.

.3 Противопожарни тренировки се провеждат в съответствие с разпоредбите на разпоредбата SOLAS III/18.

14 Налична готовност на пожарогасителни устройства (R 21)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

Пожарогасителните устройства се съхраняват в добро състояние и на разположение за непосредствена употреба по всяко време.

ЧАСТ Б

ПРОТИВОПОЖАРНИ МЕРКИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ

1 Структура (R 23)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.1 Корпусът на кораба, надстройката, структурните преградни стени, палубите и главните палуби следва да бъдат конструирани от стомана или друг еквивалентен материал. За целта на прилагане на дефиницията на стомана или друг еквивалентен материал, дадена в правило II-2/A/2.7, “допустимо излагане на огън” трябва да бъде определено в зависимост от стандартите за цялост и изолация, съдържащи се в таблиците на правила 4 и 5. Например, когато отделения като палубите или страните или краищата на горните палуби имат разрешение за цялост “Б-О”, “допустимото излагане на огън” трябва да бъде половин час.

.2 Независимо от това, обаче в случаи, при които част от структурата е от алуминиева смес, се прилага следното:

.1 Изолацията на компонентите от алуминиева сплав в отделенията на клас А или В, с изключение на структурата, която не е носеща за товара, трябва да бъдат такива, че температурата във вътрешността на структурата не превишава 200 °С над заобикалящата температура по всяко време, при допустимото излагане на огън като стандартен пожарен тест.

.2 Особено внимание трябва да се обърне на изолацията на компоненти от алуминиева сплав на колоните, подпорите и други структурни елементи, изискващи се за поддържане на спасителните лодки и спасителните салове, пространствата за спускане и за товарене и отделенията “А” и “В”, за осигуряване на:

.1 такива части, поддържащи пространствата със спасителни лодки и спасителни салове и отделение клас А, границите на увеличаване на температурата, посочени в точка .2.1 са приложими в края на един час;

и

.2 за такива части, изискващи се за поддържане на отделенията клас В границите на увеличаване на температурата, посочени в параграф .2.1 са приложими в края на половин час;

.3 Горната част и касите на машинните отделения трябва да бъдат направени от стомана, адекватно изолирана и отворите в тях, ако има такива трябва да бъдат подходящо разположени и защитени, за да се избегне разпространяване на пожар.

2 Основни вертикални и хоризонтални зони (R 24)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D:

.1.1 В корабите, превозващи повече от 36 пътника, корпуса, надстройката и горните палуби се разделят на основни вертикални зони от отделения клас А - 60.

Стъпалата и нишите трябва да бъдат сведени до минимум, но ако те са необходими, те също са отделения клас А-60.

Когато едно пространство на отворена палуба, санитарно или подобно пространство или резервоар, включващ горивно масло, празно място или допълнително машинно отделение, с малък или никакъв риск от пожар, е от една страна на отделение, стандарта може да бъде намален на А-0.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.1.2 За новите кораби класове В, С и D, превозващи не повече от 36 пътника и за съществуващите кораби клас В, превозващи повече от 36 пътника, корпуса, надстройката и горните палуби по пътя към помещенията за настаняване и сервизните помещения трябва да бъдат разделени на основни вертикални зони от отделения клас А. Тези отделения трябва да имат изолационни стойности, отговарящи на таблиците, съдържащи се в правило .5.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.2 Доколкото е възможно, преградените палуби, оформящи границите на основните вертикални зони над преградената палуба трябва да съответстват на водонепроницаемо разделените преградни стени, разположени непосредствено под преградената стена. Дължината и ширината на основните вертикални зони може да бъде увеличена максимално до 48 метра, за да може краищата на основните вертикални зони да съвпадат с подразделенията на водонепроницаемите преградни стени, с цел да се постигне голямо обществено пространство продължаващо до цялата дължина на основната вертикална зона, при условие, че общото пространство на общата вертикална зона не е по-голямо от 1600 кв.м. на всяка палуба. Дължината и широчината на основната вертикална зона е максималната дистанция между най-отдалечените точки на преградните стени, които я заграждат.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В, ПРЕВОЗВАЩИ ОТ 36 ПЪТНИКА:

.3 Такива преградни стени трябва да бъдат удължени от палуба до палуба и до корпуса или до други граници.

.4 Когато основна вертикална зона е разделена от хоризонтални отделения клас А на хоризонтални зони с цел създаване на подходяща бариера между пръскани

и непръскани зони на кораба, отделенията трябва да бъдат разширени между близкостоящите основни вертикални преградни стени на вертикалните зони и до границите на корпуса или вътрешните граници на кораба и трябва да бъдат изолирани в съответствие с изолацията и стойностите на целостта, съдържащи се в таблица .4.2 за нови кораби, пренасящи повече от 36 пътника и таблица .5.2 за нови кораби, превозващи повече от 36 пътника и съществуващи кораби, клас В, превозващи повече от 36 пътника.

.5 .1 На кораби, проектирани за специални цели, като автомобилните и железопътни фериботи, където разполагането на основни вертикални зони е свързано с целта, за която е предназначен кораба, еквивалентна защита трябва да бъде осигурена посредством разделянето на пространството на хоризонтални зони.

.2 Независимо от това, в кораб със специална категория помещения, всяко такова помещение трябва да отговаря на приложимите норми на правило II-2/Б/14 и доколкото такова съблюдаване би било несъвместимо със спазването на други изисквания на настоящата част, предимство имат нормите на правило II-2/Б/14.

3 Преградни стени в основната вертикална зона (R 25)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D, ПРЕНАСЯЩИ ПОВЕЧЕ ОТ 36 ПЪТНИКА:

.1.1 За новите кораби, пренасящи повече от 36 пътника, всички преградни стени, които не се изисква да бъдат категория клас А трябва да бъдат минимум категория клас В или клас С, така, както е предвидено в таблиците в правило 4. Всички такива отделения може да бъдат облицовани със запалителни материали, в съответствие с изискванията на правило 11.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D, ПРЕВОЗВАЩИ ПОВЕЧЕ ОТ 36 ПЪТНИКА И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В, ПРЕВОЗВАЩИ ПОВЕЧЕ ОТ 36 ПЪТНИКА:

.1.2 За новите кораби, пренасящи не повече от 36 пътника и съществуващите кораби, клас В, пренасящи повече от 36 пътника всички преградни стени в помещенията за настаняване и в сервизните помещения не се изисква да бъдат категория клас А, но трябва да бъдат минимум клас В или С, така както е предвидено в таблицата на правило 5.

Всички такива отделения може да бъдат облицовани със запалителни материали, в съответствие с изискванията на правило 11.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.2 За новите кораби, класове В, С и D, пренасящи не повече от 36 пътника и съществуващите кораби, клас В, пренасящи повече от 36 пътника, всички коридорни преградни стени, за които не се изисква да бъдат категория клас А, са клас В и се разпростират от палуба до палуба, с изключение когато:

.1 продължаващите тавани или облицовки клас В са разположени от двете страни на преградните стени, частта на преградните стени отвъд продължаващите коридори или облицовки следва да бъде от материал, който по плътност и състав и приемлив по отношение на конструкцията на категория клас В, но за който се изисква да отговаря на стандартите за цялост на клас В, само доколкото това е основателно и необходимо.

.2 в случай на кораб, защитен от автоматична разпръсквателна система, отговаряща на изискванията на правило II-2/A/8, коридорните преградни стени от материали клас В може да свършват в таван в коридора, при условие, че такъв таван е изграден от материал, който по плътност и състав е приемлив по отношение на конструкцията на категория клас В. Независимо от изискванията на правила 4 и 5, такива преградни стени и тавани се изисква да отговарят на стандартите за цялост на клас В, единствено доколкото това е основателно и необходимо. Всички врати и каси в такива преградни стени трябва да бъдат от незапалими материали и трябва да бъдат конструирани и изправени по такъв начин, че да имат достатъчна противопожарна устойчивост.

.3 Всички изискващи се преградни стени категория клас В, с изключение на коридорните преградни стени, предвидени в точка .2, трябва да бъдат продължени от една палуба до друга и до корпуса или до други граници, освен ако продължаващите тавани и облицовки клас В, разположени от двете страни на преградните стени имат минимум същата устойчивост, както преградните стени, като в този случай преградните стени може да свършват до продължаващите тавани и облицовки.

4 Противопожарна цялост на преградните стени и палубите в новите кораби, превозващи повече от 36 пътника (R 26)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D:

.1 В допълнение към спазването на специфичните разпоредби за противопожарна цялост на преградните стени и палубите, съдържащи се в тази част, минималната противопожарна цялост на всички преградни стени се съдържа в таблици 4.1 и 4.2.

.2 Долупосочените изисквания уреждат приложението на таблицата:

.1 Таблица 4.1 се прилага по отношение на преградните стени, които не граничат нито с основните вертикални зони нито с хоризонтални зони.

Таблица 4.2 се прилага по отношение на палубите, които не оформят стъпала в основни вертикални зони, нито граничат с хоризонтални зони.

.2 За определяне на подходящите стандарти за противопожарна цялост, които да бъдат прилагани по отношение на границите между съседни помещения, такива помещения се класифицират в съответствие с риска от пожар, така както е посочено в категориите от (1) до (14) по-долу. Когато съдържанието и използването на пространство са такива, че е налице съмнение относно неговата класификация за целите на тази разпоредба, то трябва да бъде считано като помещение от категорията с най-строги гранични изисквания. Названието на всяка категория е предназначено да бъде по-скоро характерно, отколкото ограничаващо. Числото в скоби, предхождащо всяка категория се отнася до приложимата колона или редица в таблицата.

(1) Контролни станции:

- места, съдържащи алармени източници на мощност и осветление;
- кабина на щурвала и стая с морски карти,
- помещения, съдържащи радио оборудването на кораба;
- пожарогасителни помещения, помещения за пожарен контрол и станции за пожароизвестяване;
- контролни помещения за двигателния механизъм, когато са разположени извън помещението на двигателя,
- помещения, съдържащи централизирано противопожарно оборудване,
- помещения, съдържащи централизирани съобщителни системи и оборудване.

(2) Стълбища:

- вътрешни стълбища, асансьори, ескалатори (различни от тези, намиращи се изцяло в машинните отделения) за пътници и екипаж и приспособленията към тях,
- в тази връзка, стълбище, което е прилежащо към само едно ниво се счита за част от помещението, от което не е отделено от противопожарна врата.

(3) Коридори:

- коридори за пътници и за екипаж.

(4) Станции за евакуация и външни спасителни изходи:

- спасително пространство на кораба,

--- отворени палубни пространства и прилежащи пътеки, оформящи станциите за спасителните лодки и снижените станции и спасителните станции за натоварване на кърмата,

--- външни стълбища и отворени палуби, използвани като спасителни изходи,

--- страната на кораба откъм водолинията при най-леко състояние на плаване, страните на надстройката и горната палуба, разположени отдолу и в близост до страните на спасителните пространства на кърмата и евакуационните странични пространства.

(5) Отворени пространства на палубата:

--- отворените палубни пространства и прилежащите пътеки към спасителните лодки и спасителните станции за натоварване на кърмата и евакуационните станции;

--- въздушните пространства (пространството извън надстройката и горната палуба).

(6) Помещения за настаняване с минимален риск от пожар:

--- каюти, съдържащи мебели и обзавеждане с ограничен риск от пожар,

--- офиси и диспансери, съдържащи мебели и обзавеждане с ограничен риск от пожар,

--- обществени помещения, съдържащи мебели и обзавеждане с ограничен риск от пожар и с площ от по-малко от 50 кв.м.

(7) Помещения за настаняване с малък риск от пожар:

--- помещения от категория (6) по-горе, но съдържащи мебели и обзавеждане, различни от тези с ограничен риск от пожар,

--- обществени помещения, съдържащи мебели и обзавеждане с ограничен риск от пожар и с площ от по-малко от 50 кв.м. или повече,

--- изолирани складове и малки складови помещения в отделенията за настаняване, с площ от по-малко от 4 кв.м. (в които не се съхраняват запалителни течности),

---магазини,

--- прожекционни зали и помещения за съхранение на филми,

- диетични кухни (в които няма свободни пламъци),
- складове за почистващи препарати (в които не се съхраняват запалителни течности),
- лаборатории (в които не се съхраняват запалителни течности),
- аптеки,
- малки сушилни помещения (с площ от 4 кв.м. или по-малко),
- обслужващи помещения.

(8) Помещения за настаняване с голям риск от пожар:

- обществени помещения, съдържащи мебели и обзавеждане, различно от такова с ограничен риск от пожар и с площ от 50 кв.м. или повече,
- фризьорски салони и салони за красота.

(9) Санитарни и подобни места:

- комунално санитарно обзавеждане, душове, бани, водни тоалетни и т.н.,
- малки перални помещения,
- пространства със закрити плувни басейни,
- изолирани килери, несъдържащи кухненски прибори в местата за настаняване,
- частното санитарно обзавеждане трябва да бъде разглеждано като част от пространството, в което е разположено.

(10) Резервоари, празни помещения и допълнителни машинни отделения с малък или липса на всякакъв риск от пожар:

- водни резервоари, оформящи част от надстройката на кораба,
- празни пространства и шлюзове,
- допълнителни машинни отделения, които не съдържат механизми, които използват системи за смазочно масло под налягане и където е забранено съхраняването на запалителни вещества като:
- вентилационни помещения и помещения с климатични инсталации, помещения с ролково-верижни лебедки;

помещението с кормилния механизъм; помещението със стабилизаторното оборудване; помещение с електрически двигател; помещения, в които се помещават електрически комутаторни табла и изцяло електрическо оборудване, различно от електрическите трансформатори с гориво (над 10 kVA); шахтите и тръбопроводите; помещенията за помпите и охлаждащите механизми (без поддържане или използване на запалителни течности),

--- затворени резервоари, обслужващи горепосочените помещения,

--- други затворени резервоари като тръбни и кабелни резервоари.

(11) Помощни машинни отделения, товарни отделения и други горивни резервоари и подобни помещения с по-малък риск от пожар:

--- товарни горивни резервоари;

--- багажни помещения в трюма, вентилационни тръбопроводи и стълбища от палубата към вътрешността на кораба,

--- хладилни отделения,

--- горивни резервоари (инсталирани в отделно помещение без двигател),

--- шахти и тръбопроводи за съхраняване на горивата,

--- помощни машинни отделения, както в категория (10), които съдържат механизъм със смазочна система под налягане или в които е разрешено съхранението на горива,

--- станции за зареждане с горива,

--- помещения, съдържащи електрически трансформатори, зареждани с гориво (над 10 kVA),

--- помещения, съдържащи малки двигатели с вътрешно горене с производствена мощност до 110 kW, задвижващи генератори, разпръсквачи, улеи или пожарогасителни помпи, трюмни помпи и т.н.

---затворени резервоари, обслужващи горепосочените помещения.

(12) Машинни отделения и основни камбузи:

--- основни машинни отделения (различни от помещенията с електрическият двигател) и нагревателни помещения,

--- помощни машинни отделения, различни от тези в категории (10) и (11), които съдържат двигател с вътрешно горене или други горивни, нагревателни или помпени отделения,

--- основни камбузи и помощни помещения,

--- резервоари и каси на посочените по-горе помещения.

(13) Помещения за съхранение, работилници, килери и т.н.:

--- основни работилници, които не са допълнение към камбузите,

--- основни перални помещения,

--- големи сушилни помещения (с площ от повече от 4 кв.м.),

--- смесени хранилища,

--- помещения за кореспонденция и багаж,

--- помещения за отпадъци

--- работилници (които не са част от машинните отделения, камбузите и т.н.)

--- складове и хранилища, които имат площ по-голяма от 4 кв.м., различни от помещенията, които са предназначени за съхранение на запалителни течности.

(14) Други помещения, в които се съхраняват запалителни течности:

--- помещения с осветителни тела,

--- помещения с бои,

--- складови помещения, съдържащи запалителни течности (включително оцветители, медикаменти и др.),

--- лаборатории (в които се съхраняват запалителни течности).

.3 Когато е посочена отделна стойност за противопожарна цялост на границата на две помещения, тази стойност е приложима във всички случаи.

.4 Не са налице специални изисквания за материал или цялост на границите, където в таблицата има само тире.

.5 Администрацията на държавата на флага трябва да определи по отношение на категория (5) помещенията, където примерните стойности в таблица 4.1 са приложими до края на горните палуби или надстройките, и дали изолационните стойности в таблица 4.2 трябва да бъдат прилагани по отношение на откритите палуби. В никакъв случай изискванията от категория (5) на таблица 4.1 или 4.2 не изискват прибавяне на помещения, които по мнението на администрацията на държавата на флага не е необходимо да бъдат приложими.

.3 Продължаващите тавани или облицовки клас В заедно със съответните палуби или преградни стени могат да бъдат третираны като допринасящи изцяло или частично за изискващата се изолация и цялост на дадено отделение.

.4 При одобряване на подробностите относно структурната противопожарна защита, администрацията на държавата на флага трябва да вземе предвид риска от пренасяне на топлина в пространствата между помещенията и крайните точки на изискващите се температурни ограничения.

Забележки към таблици 4.1 и 4.2

а) когато прилежащите пространства са в една и съща нумерологична категория и е налице буква ^a), не е необходимо изграждането на преградна стена или палуба между такива пространства, ако се счита, че това не е необходимо от администрацията на държавата на флага. Например, в категория 12 а не се изисква преградна стена между камбуза и килерите към него, при условие, че преградните стени на килера и палубите поддържат целостта на границите на камбуза. Преградна стена, обаче, се изисква между камбуза и машинното отделение, макар, че двете отделения се намират в категория (12).

б) Страната на кораба откъм водолинията при най-облекчено условие на мореплаване, страните на надстройката и горната палуба, разположени под и в близост до спасителните салове и плъзгащите се повърхности за евакуация могат да бъдат намалени до А-30.

в) Когато са инсталирани обществени тоалетни изцяло в стълбищната пристройка, преградната стена на обществената тоалетна в стълбищната пристройка може да бъде с цялост клас В.

Таблица 4.1

Преградни стени, които не преграждат нито основни вертикални зони, нито хоризонтални зони

Помещения	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
Контролни сектори	(1)	B-0 ^a	A-0	A-0	A-0	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-60	A-60	A-60	A-60
Стълбища	(2)		A-0 ^a	A-0	A-0	A-0	A-15	A-15	A-0 ^c	A-0	A-15	A-30	A-15	A-30
Коридори	(3)			B-15	A-60	A-0	B-15	B-15	B-15	A-0	A-15	A-30	A-0	A-30
Евакуационни станции и външни спасителни изходи	(4)					A-0	A-60 ^b	A-60 ^b	A-60 ^b	A-0	A-0	A-60 ^b	A-60 ^b	A-60 ^b
Открити палубни пространства	(5)				-	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Помещения за настаняване с малък риск от пожар	(6)					B-0	B-0	B-0	C	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30
Помещения за настаняване със среден риск от пожар	(7)						B-0	B-0	C	A-0	A-15	A-60	A-15	A-60
Помещения за настаняване с повишен риск от пожар	(8)							B-0	C	A-0	A-30	A-60	A-15	A-60
Санитарни и подобни помещения	(9)								C	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Резервоари, празни помещения и помощни машинни отделения с малък или никакъв риск от пожар	(10)									A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Помощни машинни отделения, товарни отделения, товарни и др. подобни помещения с малък риск от пожар	(11)										A-0 ^a	A-0	A-0	A-15
Машинни отделения и основен камбуз	(12)											A-0 ^a	A-0	A-60
Складови помещения, работилници, бояджийници и др.	(13)												A-0 ^a	A-0
Други помещения, в които се съхраняват запалителни течности	(14)													A-30

Таблица 4.2

Палуби, които оформят стъпки в основни вертикални зони, нито граничат с хоризонтални зони

Помещения		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
Контролни станции	(1)	A-30	A-30	A-15	A-0	A-0	A-0	A-15	A-30	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-60
Стълбища	(2)	A-0	A-0	-	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30
Коридори	(3)	A-15	A-0	A-0 ^a	A-60	A-0	A-0	A-15	A-15	A-0	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30
Евакуационни станции и външни спасителни изходи	(4)	A-0	A-0	A-0	A-0	-	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Отворени палубни пространства	(5)	A-0	A-0	A-0	A-0	-	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Помещения за настаняване с малък риск от пожар	(6)	A-60	A-15	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Помещения за настаняване със среден риск	(7)	A-60	A-15	A-15	A-60	A-0	A-0	A-15	A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Помещения за настаняване с повишен риск от пожар	(8)	A-60	A-15	A-15	A-60	A-0	A-15	A-15	A-30	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Санитарни и подобни помещения	(9)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Резервоари, празни помещения и помощни машинни отделения с малък или никакъв риск от пожар	(10)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0 ^a	A-0	A-0	A-0	A-0
Помощни машинни отделения, товарни отделения, товарни и други подобни помещения с малък риск от пожар	(11)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-15	A-30	A-0	A-0	A-0 ^a	A-0	A-0	A-30
Машинни отделения и основен камбуз	(12)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-30	A-30 ^a	A-0	A-60
Складови помещения, работилници, бояджийници и др.	(13)	A-60	A-30	A-15	A-60	A-0	A-15	A-30	A-30	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Други помещения, в които се съхраняват запалителни течности	(14)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-30	A-60	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0

5 Противопожарна цялост на преградните стени и палуби в новите кораби, превозващи не повече от 36 пътника и съществуващи кораби клас В, които превозват повече от 36 пътника (R 27)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D, ПРЕВОЗВАЩИ НЕ ПОВЕЧЕ ОТ 36 ПЪТНИКА И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В, ПРЕВОЗВАЩИ ПОВЕЧЕ ОТ 36 ПЪТНИКА:

.1 В допълнение към спазването на специфични разпоредби, отнасящи се до противопожарната безопасност на преградните стени и палубите, съдържащи се на друго място в тази част, минималната цялост на преградните стени и на палубите е описана в таблици 5.1 и 5.2.

.2 Следните изисквания регулират прилагането на таблиците:

.1 Таблицы 5.1 и 5.2 се прилагат съответно по отношение на преградни стени и палуби, отделящи прилежащи пространства.

.2 За определяне на стандартите на съответната противопожарна цялост, които трябва да бъдат приложени по отношение на отделенията между прилежащите пространства, такива пространства се класифицират в съответствие с техния риск от пожар, както е видно по-долу в категории от (1) до (11). Наименованието на всяка категория е предназначено да бъде по-скоро характеризиращо, отколкото ограничително. Числото в скоби, предхождащо всяка категория, обозначава приложимата колона или ред в таблицата.

(1) Контролни станции:

- места, в които има алармени източници на мощност и осветление;
- кабина на шурвала и стая с морски карти,
- помещения, съдържащи радио оборудването на кораба;
- пожарогасителни помещения, помещения за пожарен контрол и станции за засичане на пожар;
- контролни помещения за двигателния механизъм, когато са разположени извън помещението на двигателя,
- помещения, съдържащи централизирано противопожарно оборудване,

(2) Коридори:

- коридори за пътници и за екипаж.

(3) Места за настаняване:

--- пространствата, упоменати в разпоредба II-2/A/2.10, с изключение на коридорите.

(4) Стълбища:

--- вътрешни стълбища, асансьори, ескалатори (различни от тези, намиращи се изцяло в машинните отделения) и приспособленията към тях,

--- в тази връзка, стълбище, което е прилежащо към само едно ниво трябва да бъде считано за част от помещението, от което не е отделено от противопожарна врата.

(5) Обслужващи помещения (нисък риск):

--- складове или помещения за съхранение, които не съхраняват запалителни течности и имат площ не по-малко от 4 кв.м, а също и сушилни и перални.

(6) Машинни отделения от категория А:

--- пространствата, упоменати в правило II-2/A/19-1.

(7) Други машинни отделения:

--- пространствата, упоменати в правило II-2/A/19-2, с изключение на помещенията категория А.

(8) Товарни помещения:

Всички пространства, използвани за багаж (включително багажни горивни резервоари) и пътищата от палубите към тези помещения, различни от специална категория помещения.

(9) Обслужващи помещения (висок риск):

--- камбузи, килери, съдържащи уреди за готвене, помещения с бои и лампи, складове и хранилища с площ от 4 кв.м. или повече, помещения за съхранение на запалителни течности и работилници, различни от тези, които са част от машинните помещения.

(10) Отворени палуби:

--- отворени палубни пространства и пътеки за разходка при които няма риск. Отворени пространства (извън надстройката и горните палуби).

(11) Специална категория пространства:

--- пространствата, посочени в разпоредба II-2/A/2.18.

.3 При определяне на приложимите стандарти за пожарна безопасност по отношение на граница между две помещения в основна вертикална зона или хоризонтална зона, незащитена от система за автоматично разпръскване, отговаряща на изискванията на правило II-2/A/8 или между такива зони, като нито една от които е така защитена, трябва да се прилага по-високата от двете стойности, посочени в таблицата.

.4 При определяне на приложимите стандарти за пожарна безопасност по отношение на граница между две помещения в основна вертикална зона или хоризонтална зона, защитена от система за автоматично разпръскване, отговаряща на изискванията на правило II-2/A/8 или между такива зони, двете от които са защитени по този начин, трябва да се прилага по-ниската от двете стойности, посочени в таблицата. Когато разпръсквателната зона и зоната, в която няма разпръскване се срещат в помещение за настаняване или в обслужващо помещение, по отношение на разликата между двете зони се прилага по-високата от двете стойности, посочени в таблицата.

.3 Продължаващите тавани или облицовки клас В заедно със съответните палуби или преградни стени могат да бъдат считани за допринасящи изцяло или частично за изискващата се изолация и безопасност на дадено отделение.

.4 Външните граници, които правило 1.1 изисква да бъдат направени от стомана или друг подобен материал, могат да бъдат продупчени за поставяне на прозорци и люкове, при условие, че не е налице изискване на друго място в тази част, за такива граници да имат безопасност категория "А". По същия начин, при граници, за които не се изисква да бъдат с безопасност категория "А", вратите могат да бъдат от материали, одобрени от администрацията на държавата на флага.

Таблица 5.1

Противопожарна цялост на преградни стени, отделящи прилежащи пространства

Помещения		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Контролни станции	(1)	A-0 ^c	A-0	A-60	A-0	A-15	A-60	A-15	A-60	A-60	(*)	A-60
Коридори	(2)		C ^e	B-0 ^e	A-0 ^a B-0 ^e	B-0 ^e	A-60	A-0	A-0	A-15 A-0 ^d	(*)	A-15
Помещения за настаняване	(3)			C ^e	A-0 ^a B-0 ^e	B-0 ^e	A-60	A-0	A-0	A-15 A-0 ^d	(*)	A-30 A-0 ^d
Стълбища	(4)				A-0 ^a B-0 ^e	A-0 ^a B-0 ^e	A-60	A-0	A-0	A-15 A-0 ^d	(*)	A-15
Обслужващи помещения (малък риск)	(5)					C ^e	A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	A-0
Машинни помещения категория “А”	(6)						*	A-0	A-0	A-60	(*)	A-60
Други машинни помещения	(7)							A-0 ^b	A-0	A-0	(*)	A-0
Товарни помещения	(8)								*	A-0	(*)	A-0
Обслужващи помещения (малък риск)	(9)									A-0 ^b	(*)	A-30
Открити палуби	(10)											A-0
Специална категория помещения	(11)											A-0

Таблица 5.2

Противопожарна цялост на палуби, отделящи прилежащи пространства

пространство под → пространство над ↓		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Контролни станции	(1)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30
Коридори	(2)	A-0	*	*	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-0
Помещения за настаняване	(3)	A-60	A-0	*	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30
Стълбища	(4)	A-0	A-0	A-0	*	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-0 ^d
Машинни помещения категория	(5)	A-15	A-0	A-0	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-0
Обслужващи помещения (малък риск)	(6)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-60	*	A-60 ^f	A-30	A-60	*	A-60
Други машинни помещения	(7)	A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	*	A-0	A-0	*	A-0
Товарни помещения	(8)	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	*	A-0	*	A-0
Обслужващи помещения (малък риск)	(9)	A-60	A-30	A-30	A-30	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30
Открити палуби	(10)	*	A-0 ^d	A-0 ^d	A-0 ^d	*	*	*	*	*	—	A-0
Специална категория помещения	(11)	A-60	A-15	A-30	A-15	A-0	A-30	A-0	A-0	A-30	A-0	A-0
				A-0 ^d								

Забележки към таблици 5.1 и 5.2:

а) Относно категорията, по отношение на която се прилага, виж разпоредби 3 и 7.

б) Когато помещенията са в една и съща нумерологична категория и има обозначаване с буква ^{б)}, преградна стена или палуба от съдържащата се в таблицата класификация се изисква само когато прилежащите пространства са предназначени за различна цел, например в категория (9). Камбуз в близост до камбуз не изисква преградна стена, но камбуз в близост до помещение с бои изисква преградна стена категория “А-0”.

в) Преградни стени, отделящи кабината на щурвала и стаята с морски карти една от друга могат да бъдат от категория “Б-0”.

г) Виж точки .2.3 и .2.4 от настоящото правило.

д) С оглед прилагане на правило 2.1.2, “Б-0” и “В” в таблица 5.1 трябва да бъдат разбирани като “А-0”.

е) Не е необходимо поставянето на противопожарна изолация, ако машинно помещение от категория (7) е с малък риск или изобщо няма риск от пожар.

(*) Когато в таблицата са посочени звезди, съответното отделение се изисква да бъде от стомана или друг подобен материал, но не се изисква да има стандарт, отговарящ на категория “А”.

За целите на приложението на правило 2.1.2 звезда, която се съдържа в таблица 5.2, с изключение на категории (8) и (10) трябва да бъде разбирана като “А-0”.

6 Средства за спасяване (R 28)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.1 Стълбищата и подвижните стълби трябва да бъдат разположени по такъв начин, че да гарантират готовност за спасяване в посока към спасителните лодки и спасителните салове от всички помещения за настаняване и помещения на екипажа и от работните помещения на екипажа, различни от машинните отделения. По-специално, следните разпоредби трябва да бъдат спазени:

.1 Под преградената палуба - два спасителни изхода, поне единия от които да бъде независим от водонепроницаеми врати, се предвиждат от страната на всяко херметическо отделение или подобно помещение или група от помещения. По изключение, един от спасителните изходи може не се предвижда с оглед на характера и местоположението на помещенията и броя на лицата, които нормално работят в тях.

В такъв случай, единият спасителен изход трябва да осигури безопасност при спасяването.

.2 Над преградената стена трябва да има поне два спасителни изхода за всяка основна вертикална зона или подобно ограничено помещение или група от помещения, като поне единия от тях осигурява достъп до стълбището, което е вертикален спасителен изход.

.3 В случай, че радиотелеграфна станция няма директен достъп до открита палуба, се подsigуряват два спасителни изхода или достъп до такива, единия от които да бъде страничен отвор или прозорец с достатъчна големина или друго средство.

.4 В съществуващите кораби клас В, коридор или част от коридор, от който има само един спасителен изход не трябва да превишава пет метра дължина. В новите кораби, класове А, В, С и D с дължина 24 метра и повече, се забраняват коридор, лоби или част от коридор, от който има само един спасителен изход.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D С ДЪЛЖИНА 24 МЕТРА И ПОВЕЧЕ:

.5 Най-малко един от спасителните изходи, изискващи се от точки .1.2 и .1.2 трябва да осигурява достъп до близконаходящо се стълбище, което да осигури противопожарно убежище от нивото, на което се намира, до съответната палуба за натоварване в спасителна лодка и спасителен сал, или до най-горната палуба, ако палубата за натоварване не продължава до основната вертикална зона.

В последния случай трябва да бъде осигурен директен достъп до палубата за натоварване чрез външни стълбища и пасажи, които да са снабдени с аварийно осветление, в съответствие с правило III/5.3 и нехлъзгащи се подови

повърхности. Границите, разположени срещу отворени външни стълбища и пасажи, оформящи част от спасителен изход трябва да бъдат защитени по такъв начин, че пожар отвъд тези граници в което и да е съседно помещение, да не възпрепятства евакуацията в посока към станциите за натоварване.

Широчината, броя и дължината на спасителните изходи е както трябва:

.1 Стълбищата трябва да бъдат не повече от 900 мм чиста широчина. Те трябва да са с парапет от всяка страна. Минималната чиста широчина на стълбищата се увеличава с 10 мм за всяко лице в повече от 90. Максималната чиста широчина между парапетите, където стълбищата са по-широки от 900 мм трябва да бъде 1800 мм. Общия брой на лицата, които трябва да бъдат евакуирани по такива стълбища се приема, че е две трети от екипажа и всички пътници в помещенията, обслужвани от такива стълбища. Широчината на стълбищата трябва да отговаря минимум на стандарта, предвиден в Резолюция на ММО А.757(18).

.2 Всички стълбища, с размери за повече от 90 лица трябва да бъдат разположени в началото и в края.

.3 Порталите и коридорите и временните места за натоварване, включени в спасителните изходи трябва да имат същите размери, както стълбищата.

.4 Стълбищата не трябва да превишават 3,5 метра, без да е предвидена площадка и ъгълът им на наклон не е по-голям от 45 градуса.

.5 Площта на площадките на всяко палубно ниво не трябва да бъде по-малка от 2 кв.м. и се увеличава с 1 кв.м. за всеки 10 лица, над 20, но не е необходимо да бъде по-голяма от 16 кв.м., освен площадките, обслужващи обществените помещения, които има директен достъп до прилежащото стълбище.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D:

.6 Осигурява се задоволителна защита на достъпа от стълбището до местата за натоварване на спасителните лодки и спасителните салове.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D:

.7 В допълнение към аварийното осветление, изискващо се от правила II-1/Г/3 и III/5.3, спасителните изходи, включително стълбища и пътища се отбелязват с осветление или луминесцентни индикаторни ивици, разположени на не повече от 0,3 метра над палубата на всички точки от спасителните изходи, включително ъглите и междинните сектори. Маркирането трябва да даде

възможност на пътниците да идентифицират всички спасителни пътища и спасителните изходи. Ако се използва електрическо осветление, то трябва да бъде доставяно от аварийен източник на мощност и трябва да бъде така разположено, че повреда на отделна лампа или прекъсване на осветяващата ивица да не води до повреда на цялото маркиране. В допълнение, всички табели за спасителни пътеки и маркирането на местата с противопожарно оборудване трябва да бъдат изработени от луминесцентен материал или маркирано от осветление. Администрацията на държавата на флага трябва да осигури, че такова осветление или луминесцентното оборудване са били оценени, изпробвани и приложени в съответствие с ръководните указания, дадени в Резолюция А.752 (18) на ММО.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.2 .1 В специална категория помещения броят и разположението на спасителните средства както под така и над преградената палуба трябва да бъдат одобрени от администрацията на държавата на флага и като цяло безопасния достъп до палубата за натоварване следва да бъде минимум еквивалентен на този, предвиден в точки .1.1, .1.2, .1.5 и .1.6.

.2 Една от спасителните пътеки от машинните отделения, където екипажът обикновено работи избягва директен достъп до която и да е специална категория помещение.

.3 Движещите се рампи нагоре-надолу към платформите на палубите не трябва да блокират одобрените спасителни пътища, когато са в ниско положение.

.3.1 Два спасителни изхода се предвиждат във всяко машинно помещение. По-специално, следните изисквания трябва да бъдат спазени:

.1 Когато помещението е под преградената палуба, двата спасителни изхода следва да се състоят от един от следните варианти:

.1 две подвижни стълби, колкото се може по-отдалечени, водещи до врати в горната част на подобно разделено помещение, и от които има достъп до съответното място на палубата за натоварване на спасителна лодка и спасителен сал. В нови кораби, една от тези стълби трябва да осигури противопожарно убежище от долната част на пространството към безопасно място извън него; или

.2 една подвижна стълба от стомана, водеща до врата, от която се осигурява достъп до палубата за натоварване и в допълнение, в долната част на пространството на място, отделено от горепосочената стълба - стоманена врата, която може да бъде оперирана от всяка страна и която осигурява достъп до безопасен

спасителен изход от долната част на помещението към палубата за натоварване.

.2 Когато пространството се намира над преградената палуба, два спасителни изхода се предвиждат колкото се може по-отдалечено един от друг и вратите, водещи към тях трябва да се намират в място, от което има достъп до съответната палубата за натоварване на спасителни лодки и спасителни салове. Когато такива спасителни изходи изискват използването на подвижни стълби, те трябва да бъдат от стомана.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D:

.3 В местата за наблюдение на функционирането на двигателния механизъм и от работните места, трябва да има два спасителни изхода, единият от които да е независим от машинното отделение и да предоставя достъп до палубата за натоварване.

.4 Стълбите от вътрешната страна на помещението трябва да бъдат защитени.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.3.2 В кораб с дължина по-малка от 24 метра, администрацията на държавата на флага може да определи само един спасителен изход, след като бъде отчетена широчината и разположението на горната част на помещението; а в кораб с дължина от 24 метра и повече, администрацията на държавата на флага може да определи само един спасителен изход за такова място, само ако или врата или стоманена стълба предоставя безопасен изход към палубата за натоварване, като бъде отчетен характера на местоположението на помещението и това дали обикновено има лица, работещи на това място.

.3.3 Два спасителни изхода се предвиждат от мястото за контрол на двигателя. Те са разположени в машинното отделение, като поне един от тях предоставя продължителна противопожарна защита до излизане на безопасно място извън машинното помещение.

.4 В никакъв случай асансьорите не се считат за един от изискваните се спасителни изходи.

6-1 Спасителни изходи в пътнически ро-ро кораби (R 28-1)

.1 ИЗИСКВАНИЯ, ПРИЛОЖИМИ ПО ОТНОШЕНИЕ НА НОВИТЕ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D И СЪЩЕСТВУВАЩИТЕ КОРАБИ КЛАС В ПЪТНИЧЕСКИ КОРАБИ РО-РО:

.1.1 Този параграф се прилага по отношение на новите пътнически кораби ро-ро от клас В и класове В, С и D. За съществуващите кораби, изискванията на разпоредбата трябва да се прилагат не по-късно от датата на първата периодична проверка след датата, посочено в точка 1 на правило II-2/Б/16.

.1.2 Парапети или други ръкохватки се предвиждат по всички коридори по протежение на спасителните изходи, така че да са налице добри средства за захващане на разположение на всяка крачка по пътя, и когато това е възможно, да се свържат тези станции със станциите за натоварване. Такива парапети се разполагат по дължината от двете страни на коридори, широки повече от 1,8 метра и напречни коридори, които са широки повече от метър. Особено внимание трябва да се обърне на това лобита, предверия и други големи отворени пространства да бъдат прекосявани покрай спасителните изходи. Парапетите и другите ръкохватки трябва да бъдат с такава здравина, че да издържат товар от 750 N/m, разпределен хоризонтално в посока към центъра на коридора или помещението и товар от 750 N/m, разпределен вертикално надолу. Тези два товара не е необходимо да бъдат поставени едновременно.

.1.3 Спасителните изходи не трябва да бъдат затруднявани от мебели или други препятствия. С изключение на масите и столовете, които могат да бъдат разчистени, за да се освободи място, бюрата и другите тежки мебели в обществените пространства и по протежение на спасителните изходи следва да бъдат обезопасени на място, така че да се предотврати тяхното движение в случай, че корабът се върти или наклонява. Подовите настилки също така трябва да бъдат заstopорени. Когато корабът е в движение, спасителните изходи трябва да са свободни от препятствия, като колички за почистване, постелки и спално бельо, багаж и пакети със стоки.

.1.4 Спасителни изходи се предвиждат във всяко населено помещение на кораба към един събирателен пункт. Спасителните изходи се разполагат по такъв начин, че да осигурят най-прекия възможен път към събирателните станции и трябва да бъдат маркирани със символи, свързани с животоспасяващи средства и устройства, приети с Резолюция А.760 (18) на ММО.

.1.5 Когато затворени помещения граничат с отворена палуба, отвори в тези помещения към отворената палуба трябва, ако това е възможно да бъдат годни да бъдат използвани като аварийен изход.

.1.6 палубите трябва да бъдат последователно номерирани, като се започне с "1" на върха на резервоара или най-долната палуба. Тези номера трябва да бъдат добре изписани на стълбищните площадки и пространствата около асансьорите. Палубите могат също така да бъдат наименовани, но номерата на палубите трябва винаги да бъдат изписвани, заедно с името.

.1.7 Обикновени "имитационни" планове, указващи "Вие се намирате тук" и спасителните изходи, обозначени със стрелки, трябва да бъдат поставени от вътрешната страна на всяка врата на каютите и в обществените места. Планът трябва да указва посоката за евакуация и трябва да дава добра ориентация по отношение на неговото местоположение на кораба.

.1.8 Вратите на каютите и приемните не трябва да имат ключове за отключването им отвътре на стаята. Също така не трябва да има врати по протежение на предвидения спасителен изход, които да изискват ключове за отключването им в посоката на движение към изхода.

.2 ИЗИСКВАНИЯ, ПРИЛОЖИМИ ПО ОТНОШЕНИЕ НА НОВИТЕ ПЪТНИЧЕСКИ КОРАБИ РО-РО, КЛАСОВЕ В, С И D:

.2.1 Най-ниските 0,5 метра от преградната стена и другите части, оформящи вертикалните разделения по протежение на спасителните изходи трябва да бъдат в състояние да понесат товар от 750N/m, за да получат разрешение да бъдат използвани за пешеходен повърхности от страната на спасителния изход на кораба под големи ъгли на наклоняване на кораба.

.2.2 Спасителния изход от каютите до покрито стълбище трябва да бъде колкото се може по-директен, с възможно най-малък брой промени на посоката. Не е необходимо да се отива от едната страна на кораба до другата, за да се достигне до спасителен изход. Не трябва да е необходимо от което и да пътническо помещение да се преминат две палуби нагоре и надолу, за да се достигне до събирателния пункт.

.2.3 Предвиждат се външни изходи отворените палуби, посочени в точка 2.2 към спасителните станции на кораба за натоварване.

.3 ИЗИСКВАНИЯ, ПРИЛОЖИМИ ПО ОТНОШЕНИЕ НА НОВИТЕ ПЪТНИЧЕСКИ КОРАБИ РО-РО, КЛАСОВЕ В, С И D, КОНСТРУИРАНИ НА ИЛИ СЛЕД 1 ЮЛИ 1999 ГОДИНА:

За новите пътнически ро-ро кораби, класове В, С и D, конструирани на или след 1 юли 1999 година, спасителните изходи се преценяват посредством евакуационен анализ още в процеса на проектиране. Анализът се използва за да се установи и отстрани колкото е възможно по-бързо претовареността, която може да възникне в резултат от напускане при нормално движение на пътници и екипаж по спасителните изходи, включително вероятността екипажът да трябва да се придвижва по тези изходи в посока, противоположно на движението на пътниците. В допълнение, анализът се използва, за да демонстрира, че средствата за спасяване са достатъчно гъвкави, за да предвидят възможността определени спасителни изходи, събирателни пунктове, станции за натоварване или спасителни средства може да не са на разположение поради повреда.

7 Проникване и отвори в отделенията на класи А и Б (R 30, 31)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.1 Всички отвори в отделенията клас А са снабдени с постоянно прикрепени средства за затваряне, които да бъдат така устойчиви на пожар, както и отделенията, в които те са разположени.

.2 Конструкцията на всички рамки на вратите в отделенията от клас А, както и средствата за обезопасяването им, когато са затворени, осигурява в максимално възможна степен устойчивост на пожар, както и на преминаване на дим и пламъци, еквивалентна на тази на преградните стени, в които са разположени вратите. Такива врати и рамки трябва да бъдат конструирани от стомана или еквивалентен материал. Не е необходимо изолирането на водонепроницаемите врати.

.3 Следва да бъде възможно всяка врата да бъде отваряна и затваряна от всяка страна на преградната стена само от едно лице.

.4 Противопожарните врати в преградните стени на основните вертикални зони и стълбищни преграждения, различни от плъзгащите се водонепроницаеми врати с механично задвижване и врати с обикновено затваряне, трябва да отговарят на следните условия:

.1 Вратите трябва да са самозатварящи се и да могат да се затварят при до 3,5 градуса противоположно затваряне. Скоростта на затваряне трябва, ако е необходимо, да бъде контролирана, за да се предотврати нежелателна опасност за пътниците. В новите кораби уеднаквеното ниво на затваряне трябва да бъде не повече от 0,2 м/сек. И не по-малко от 0,1 м/сек. При равновесно положение на кораба.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D:

.2 Плъзгащите се врати с дистанционно управление трябва да бъдат оборудвани с аларма, която звучи минимум 5 секунди, но не повече от 10 секунди преди вратата да започне да се движи и продължава да звучи до окончателното затваряне на вратата. Вратите, предназначени да се отварят отново след контакт с предмет на пътя си, трябва да се отварят отново в достатъчна степен, за да позволят преминаване на поне 0,75 метра, но не повече от един метър.

.3 Всички врати, с изключение на противопожарните врати, които обикновено се държат затворени, трябва да могат да бъдат освобождавани дистанционно и автоматично от постоянно обслужвана контролна станция, или едновременно или на групи, а също така и индивидуално - на място, от двете страни на вратата. На контролния панел в постоянно обслужваната централна контролна станция трябва да се отбелязва дали всяка от дистанционно контролираните врати са затворени. Механизмът за освобождаване трябва също да бъде направен по такъв начин, че вратата да се затваря автоматично в случай на повреда в контролната система или в централното зареждане с мощност. Освобождаващите превключватели трябва да имат функция включен-изключен, за да се предотврати автоматичното задействане на системата.

Забраняват се задържащите назад куки, които не се контролират от освобождаването от централната контролна станция.

.4 Предвиждат се локални акумулатори с мощност за вратите с механично задвижване, в непосредствена близост до вратите с цел да дадат възможност вратите да бъдат оперирани най-малко десет пъти (изцяло отваряне и затваряне), като се използват локални контролни механизми.

.5 Двукрили врати, оборудвани със заключалка, с оглед тяхната противопожарна цялост трябва да имат заключване, което се активира автоматично чрез при управление на вратите, когато те са освободени от системата.

.6 Вратите, осигуряващи директен достъп до специална категория места, които са с механично задвижване и се затварят автоматично, не е необходимо да бъдат оборудвани с аларми и механизми за дистанционно освобождаване, изискващи се по .4.2 и .4.3.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D:

.5 Изискванията за цялост клас А на външните граници на кораб не се прилагат за честите от стъкло, прозорци и люкове, при условие, че няма изискване за тези граници да имат цялост, отговаряща на клас А, съдържащо се в 10. По същия начин, изискванията за цялост клас А не се прилагат по отношение на външните врати в надстройките и горните палуби.

.6 Всички врати клас А, разположени на стълбища, обществени места и преградни стени на основни вертикални зони в спасителните изходи трябва да бъдат оборудвани с водоустойчиво самозаклучващо се устройство, чийто материал, конструкция и противопожарна устойчивост са еквивалентни на вратата, в която е поставено и трябва да има 150 кв.мм отвор при затворена врата разположен в долния край на вратата срещу опорните точки или, при плъзгащи се врати - в близост до отвора.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.7 Вратите и рамките на вратите за отделенията клас В, както и средствата за тяхното обезопасяване трябва да осигурят метод на затваряне, който да има противопожарна устойчивост, еквивалентна на тази на отделенията, с освен ако бъдат разрешени вентилационни отвори в долната част на такива врати. Когато такъв отвор е във вратата или под нея, общото нетно пространство на всеки такъв отвор или отвори не следва да превишава 0,05 кв.м. Когато е направен такъв отвор във вратата, той трябва да бъде запълнен с решетка, направена от огнеупорен материал. Вратите трябва да бъдат огнеупорни.

.7.1 С оглед намаляване на шума, администрацията на държавата на флага може да одобри като еквивалент, врати с вградени вентилационни звукови

заклучалки с отвори в задната част на едната страна на вратата и на върха на другата страна, при условие, че са изпълнени следните условия:

- .1 горния отвор трябва да бъде винаги обърнат към коридора и трябва да бъде снабден с решетка от огнеупорен материал и автоматично опериращ регулатор, който да се активира при температура от около 70 °C;
- .2 долният отвор трябва да бъде снабден с решетка от огнеупорен материал;
- .3 вратите се изпробват в съответствие с Резолюция A.754 (18).

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D:

.8 Вратите на каютите в отделенията клас В трябва да бъдат самозатварящи се. Не се разрешават спиращи устройства.

8 Защита на стълбите и асансьорите в помещенията за настаняване и в обслужващите помещения (R 29)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D:

.1 Рамката на конструкцията на всички стълбища трябва да бъде от стомана. Тези стълбища се разполагат в закритите помещения на отделенията клас А със средства за затваряне на всички отвори, с изключение на:

- .1 стълбища, свързващи само две палуби не е необходимо да бъдат затворени, при условие, че целостта на палубата се поддържа от надеждни преградни стени или врати в едно помещение между палубите. Когато едно стълбище е затворено в пространство между палуби, оградата на стълбището трябва да бъде защитена в съответствие с таблиците за палубите, съдържащи се в правила 4 и 5;
- .2 стълбища могат да бъдат разположени в отворено обществено пространство, при условие, че те се намират изцяло в рамките на това обществено пространство.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

- .2 Стълбищните ограждения трябва да имат директен достъп до коридорите и трябва да имат площ, достатъчна, за да се предотврати претоварване, с оглед на броя на лицата, които е вероятно да ги използват при авария.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D: В периметъра на всяко стълбищно заграждение се разрешават само обществени тоалетни, килери от огнеупорен материал, които съхраняват оборудване за осигуряване на безопасност и гишета за свободно предоставяне информация.

Само обществени помещения, коридори, обществени тоалетни, специална категория помещения, други спасителни стълбища, изискващи се от правило 6.1.5 и външни пространства, е разрешено да имат директен достъп до стълбищните заграждения.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.3 Асансьорните кабинни трябва да бъдат разположени така, че да предотвратят преминаването на дим и пламъци от едно междупалубно пространство към друго и трябва да бъдат снабдени със средства за затваряне, които да позволяват контрола на течението и дима.

9 Вентилационни системи (R 32)

.1 Кораби, превозващи повече от 36 пътника

.1 НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D: Вентилационната система трябва, в допълнение към параграф .1 от настоящата разпоредба, също така да бъде в съответствие с точки .2.2 до .2.6, .2.8 и .2.9 от това правило.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.2 По принцип, вентилаторите трябва да бъдат разположени по такъв начин, че въздушните потоци, които достигат различни места, остават в основната вертикална зона.

.3 Когато вентилационни системи проникват през палубите, предпазни мерки трябва да бъдат взети, в допълнение на тези, свързани с противопожарната цялост на палубата, изискваща се от правило II-2/A/12.1, за намаляване на вероятността от преминаване на дим и горещи газове от едно междупалубно пространство към друго през системата. В допълнение към изискванията за изолация, съдържащи се в това правило, вертикалните тръби трябва, ако е необходимо, да бъдат изолирани, както се изисква от съответните таблици в правило 4.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D:

.4 Вентилационните тръби трябва да бъдат конструирани от следните материали:

.1 тръби, не по-малки от 0,075 кв.м. в секторно пространство и всички вертикални тръби, обслужващи повече от едно междупалубно пространство трябва да бъдат направени от стомана или друг еквивалентен материал;

.2 тръбите, по-къси от 0,075 кв.м. в секторно пространство, различно от вертикалните тръби, посочени в точка .1.4.1 по-горе, трябва да бъдат конструирани от огнеупорни материали. Когато такива тръби проникват в отделения на класа А и В, трябва да бъде взето предвид осигуряването на противопожарната безопасност на тези отделения;

.3 късите тръби, които по принцип не превишават 0,02 кв.м. в секторно пространство, което е по-малко от два метра на дължина, не е необходимо да бъдат огнеупорни, при условие, че всички от следните условия са изпълнени:

.1 тръбата е изработена от материал с ниска степен на риск от пожар и е одобрена от администрацията на държавата на флага;

.2 тръбата се използва само в края на терминал на вентилационната система, и

.3 тръбата не е разположена по-близо от 600 мм, измерени по нейната дължина до проникването ѝ в отделение от клас А или В, включително при продължаващи тавани клас В.

.5 Оградените стълбища трябва да бъдат вентилирани и се обслужват от независим вентилатор и тръбопроводна система, която не обслужва никое друго място във вентилационната система.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.6 Всички вентилатори с мощност, с изключение на вентилаторите в машинното и товарното отделение и всяка друга алтернативна система, която може да се изисква по подточка 9.2.6, се снабдяват с контролни механизми, групирани по такъв начин, че всички вентилатори да могат да бъдат спрени или от две отделни места, които трябва да бъдат разположени колкото е възможно по-далече едно от друго. Контролните механизми, предвидени за вентилаторите с механично задвижване, обслужващи машинните отделения трябва също така да бъдат групирани, така че да могат да бъдат управлявани от две места, едно от които трябва да бъде извън тези помещения. Вентилаторите, управлявани с механично задвижване, които са към вентилационната система на товарните помещения трябва да могат да бъдат спирани от безопасно място извън тези помещения.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D:

.7 Когато обществените места обхващат две или повече открити палуби и съдържат запалими вещи като мебели и затворени помещения като магазини, офиси и ресторанти, тези помещения трябва да бъдат оборудвани със система за извличане на дима. Системата за извличане на дима се активира от изискваща се димна детекторна система и трябва да може да бъде контролирана ръчно. Вентилаторите трябва да имат такъв размер, че целия обем на помещението да бъде изчерпан за 10 минути или по-малко.

.8 Вентилаторните тръби трябва да бъдат снабдени с подходящо разположени отвори за проверка и почистване, когато това е необходимо и възможно.

.9 Тръбите за абсорбиране в кухните, в които е вероятно да бъде акумулирана мазнина, трябва да отговарят на изискванията на точки 9.2.3.2.1 и 9.2.3.2.2 и се снабдяват със следното:

.1 филтър за мазнина, който да може да се отстранява за почистване, освен ако не е предвидена друга алтернативна система за отстраняване на мазнината, която е била одобрена;

.2 регулатор на огъня, разположен в долния край на тръбата, който се оперира автоматично и дистанционно и в допълнение - дистанционно управляем регулатор на огъня, разположен в горния край на тръбата;

.3 фиксирани средства за потушаване на огъня в тръбата;

.4 механизми за дистанционен контрол за спиране на абсорбиращите вентилатори и за зареждащите вентилатори, за опериране на регулаторите на огъня, предвидени в .2 и за опериране на системата за потушаване на огъня, които трябва да бъдат разположени на място, близко до входа на кухнята. Когато е инсталирана система с разклонения, предвиждат се средства за затваряне на всички клонове, абсорбиращи през една и съща основна тръба преди в системата да е освободен абсорбиращ проводник; и

.5 подходящо разположени отвори за проверка и почистване.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D:

.2 Кораби, превозващи не повече от 36 пътника:

.1 Вентилационните тръби трябва да бъдат от незапалителни материали. Късите тръби, които не превишават два метра дължина и пресечени сектори, непревишаващи 0,02 кв.м., по принцип не е необходимо да бъдат незапалителни, при следните условия:

.1 тези тръби са от материал, който по мнението на администрацията на държавата на флага са с малък риск от пожар;

.2 те се използват само в края на вентилационното устройство;

.3 не се разполагат по-малко от 600 мм, измерени по дължината на тръбата, от един отвор в отделения клас А или В, включително продължаващи тавани клас В.

.2 Когато вентилационните тръби със свободно пространство, превишаващо 0,02 кв.м. преминават през преградни стени или палуби клас А, отворите трябва да бъдат облицовани с лист от стомана като ръкав, освен ако тръбите, преминаващи през преградните стени или палубите са от стомана в частта, преминаваща през палуба или преградна стена и тръбите и ръкавите в тази част отговарят на следните условия:

.1 Ръкавите са с дебелина от минимум 3 мм и дължина минимум 900 мм. При преминаване през преградни стени, дължината се разделя за предпочитане на 450 мм от всяка страна на преградната стена. Тези тръби или ръкави, или облицовки на такива тръби са противопожарно изолирани. Изолацията има поне същата противопожарна безопасност, както преградната стена или палубата, през която преминава тръбата.

.2 Тръби с кръстосана площ, превишаващо 0,075 кв.м. се снабдяват с регулатори на огъня, в допълнение към изискванията на подточка 9.2.2.1 по-горе. Този регулатор оперира автоматично, но също така може да бъде затварян ръчно от двете страни на преградната стена или палубата. Той е снабден с индикатор, който показва дали е отворен или затворен. Регулатори на огъня не се изискват, когато тръбите преминават през помещения, заобиколени от отделения клас А, без да обслужват тези помещения, при условие, че тези тръби имат същата противопожарна безопасност, както и отделенията, през които те преминават.

.3 Тръбите, предвидени за вентилация на машинни отделения, кухни, палубни пространства за коли, ро-ро товарни помещения или специална категория помещения не преминават през помещения за настаняване, обслужващи помещения или контролни станции, освен ако не отговарят на условията, съдържащи се в подточки 9.2.3.1.1 до 9.2.3.1.4 или 9.2.3.2.1 до 9.2.3.2.2 по-долу:

.1.1 тръбите са конструирани от стомана с дебелина от минимум 3 мм и 5 мм за тръби, широчината или диаметъра на които са до и включително 300 мм и 760 мм и съответно над и при тръби, при които широчината или диаметъра на които са до и включително 300 мм и 760 мм, като дебелината се получава посредством интерполация;

.1.2 тръбите са подходящо поддържани и подсилени;

.1.3 тръбите са снабдени с автоматични регулатори на огъня в близост до границите, които са преминати; и

.1.4 тръбите се изолирани по стандарт “А-60” от машинните отделения, кухните, палубните помещения за коли, товарните ро-ро помещения или специална категория помещения до минимум пет метра над всеки регулатор на огън; или

.2.1 тръбите са конструирани от стомана в съответствие с точки 9.2.3.1.1 и 9.2.3.1.2; и

.2.1 тръбите, които преминават през помещенията за настаняване, обслужващите помещения или контролните станции са изолирани по стандарт “А-60”;

освен това, проникването в отделенията на основната зона трябва да е съобразено с изискванията на точка .9.2.8.

.4 Тръби, предвидени за вентилация на помещенията за настаняване, обслужващите помещения или контролните станции не преминават през машинни отделения, кухни, палубните помещения за коли, товарните ро-ро помещения или специална категория помещения, освен ако не отговарят на изискванията, съдържащи се в точки 9.2.4.1.1 до 9.2.4.1.3 или 9.2.4.2.1 до 9.2.4.2.2 по-долу:

.1.1 тръбите, които преминават през машинни отделения, кухни, палубни помещения за коли, товарни помещения ро-ро или специална категория помещения са конструирани от стомана в съответствие с точки 9.2.3.1.1 и 9.2.3.1.2;

.1.2 автоматични регулатори на огъня се поставят в близост до границите, които са преминати; и

.1.3 безопасността на машинните отделения, кухните, палубните помещения за коли, товарните ро-ро помещения или специална категория помещения се поддържа при проникването;

или

.2.1 тръбите, които преминават през машинни отделения, кухни, палубни помещения за коли, товарни помещения ро-ро или специална категория помещения са конструирани от стомана в съответствие с точки 9.2.3.1.1 и 9.2.3.1.2; и

.2.2 тръбите, които преминават през машинните отделения, кухните, палубните помещения за коли, товарните ро-ро помещения или специална категория помещения, са изолирани по стандарт "А-60";

освен това, проникването в отделенията на основната зона трябва да е съобразено с изискванията на точка .9.2.8.

.5 Вентилационните тръби със свободна секторна площ, превишаващи 0,02 кв.м., преминаващи през преградни стени клас В, се облицоват с ръкави от листове стомана с дължина 900 мм, разделена за предпочитане на 450 мм от всяка страна на преградните стени, освен ако тази дължина на тръбата не е от стомана.

.6 Необходимите мерки трябва да бъдат взети предвид по отношение на контролните станции извън машинните отделения с цел да бъде осигурена и поддържана вентилация, видимост и липсата на дим по такъв начин, че в случай на пожар, машинното отделение и съдържащото се в него оборудване, да бъдат наблюдавани и да продължат да работят ефективно. Отделни алтернативни средства за зареждане с въздух се предвиждат; спускателните отвори на двата източника на зареждане с въздух трябва да бъдат разположени по такъв начин, че риска от това и двата да се потопят в дима едновременно да бъде сведен до минимум. Такива изисквания не е необходимо да бъдат прилагани по отношение на контролните станции, разположени на и отварящи се към отворена палуба, или когато локалните средства за затваряне биха били също толкова ефективни.

.7 Когато преминават през помещения за настаняване или помещения, съдържащи материали, абсорбиращите тръби от пространствата около кухните трябва да бъдат конструирани съобразно отделенията клас А. Всяка абсорбираща тръба трябва да бъде оборудвана са следното:

- .1 филтър за мазнини, който да може да се отстранява за почистване;
- .2 регулатор на огъня, разположен в долния край на тръбата;
- .3 уреди, които да могат да бъдат оперирани от кухнята за спиране на абсорбиращите вентилатори; и
- .4 определени средства за угасяване на пожар в тръбата.

.8 Когато е необходимо, вентилационна тръба, преминаваща през отделението на основната вертикална зона, автоматично затварящ регулатор на огъня, който предупреждава за повреда, трябва да бъде приспособен към помещението. Той трябва, също така да може да бъде затварян ръчно от всяка страна на отделението. Местоположението, от което се оперира трябва да бъде достъпно и да бъде маркирано с червена светлоотражателна боя. Тръбата между отделението и регулатора следва да бъде направена от стомана или друг

еквивалентен материал, и ако е необходимо, изолирана, за да отговаря на изискванията на правило II-2/A/12.1. Регулаторът трябва да бъде монтиран поне от едната страна на отделението с видим индикатор, показващ дали е в отворено положение.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.9 Основните впускателни и изпускателни отвори на всички вентилационни системи следва да се затварят от външната страна на помещенията, които те вентилират.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D:

.10 Вентилирането с мощност на помещенията за настаняване, обслужващите помещения, товарните помещения, контролните станции и машинните отделения трябва да може да бъде спирано от лесно достъпно място извън помещението, което обслужва. От това местоположение трябва да може да бъде спирано в случай на пожар в обслужваните помещения. Предоставените средства за спиране на вентилацията с механично задвижване на машинните отделения трябва да бъдат изцяло отделени от средствата, предвидени за спиране на вентилацията от други помещения.

10 Прозорци и странични люкове (R 33)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.1 Всички прозорци и люкове в преградните стени в помещенията за настаняване и обслужващите и контролните помещения, различни от тези, по отношение на които се прилагат правилата на правило 7.5, се конструират по такъв начин, че да спазват изискванията за безопасност за преградните стени, в които са поставени.

.2 Независимо от изискванията, съдържащи се в правила 4 и 5, всички прозорци и странични люкове в преградните стени, отделящи помещенията за настаняване от обслужващите помещения и контролните станции от атмосферните условия, трябва да бъдат конструирани с рамки от стомана или друг подходящ материал. Стъклото се поставя в легло с метално покритие или въгъл.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D, ПРЕВОЗВАЩИ ПОВЕЧЕ ОТ 36 ПЪТНИКА:

.3 Прозорци, разположени срещу спасителни съоръжения, станции за натоварване или събиране, външни стълби и отворени палуби, използвани за спасителни изходи, както и прозорците, разположени под пространствата за

натоварване на спасителни салове и спасителните пързалки, трябва да имат противопожарна цялост, каквато се изисква в таблиците на правило 4. Когато са предвидени автоматични разпръскватели за прозорци, прозорци А-0 могат да бъдат одобрени като еквивалент. Прозорците, разположени от страната на кораба под пространствата за натоварване на спасителните лодки, трябва да имат противопожарна цялост, която да бъде минимум равна на клас "А-0".

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D, ПРЕВОЗВАЩИ НЕ ПОВЕЧЕ ОТ 36 ПЪТНИКА И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.4 Независимо от изискванията на таблиците, съдържащи се в правило II-2/Б/5, специално внимание се обръща на целостта на прозорците, обърнати към отворено или затворено пространство за натоварване на спасителни лодки или спасителни съдове и на противопожарната цялост на прозорци, разположени под такива пространства по такъв начин, че тяхната повреда при пожар би възпрепятствала спускането или натоварването в спасителни лодки или салове.

11 Ограничено използване на запалителен материал (R 34)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D:

.1 С изключение на товарните помещения, пощенските помещения, багажните помещения или хладилните отделения на сервизните помещения, всички облицовки, подове, тавани и изолации трябва са от незапалителни материали. Частичните преградни стени или палуби, използвани за разделяне на помещението с цел използване или по естетически причини, трябва също така да бъдат от незапалителни материали.

.2 Барьерите пред изпаренията и лепилата, използвани в съчетание с изолация, както и изолацията на тръбните фитинги за студените сервизни системи не е необходимо да бъдат огнеупорни, но трябва да бъдат поддържани в минимално необходими количества и техните изложени повърхности трябва да имат качества на устойчивост срещу разпространяването на пламъка в съответствие с процедурата за изпробване в Резолюция А.653 (16) на ММО.

.3 Следните повърхности трябва да имат характеристики за слабо разпространяване на пламъка:

.1 повърхностите, изложени в коридори и заградени стълбища, и в преградни стени, облицовки на стени и тавани във всички помещения за настаняване и обслужващи помещения и контролни станции;

.2 скрити или недостъпни места в помещенията за настаняване, обслужващите помещения и контролните станции.

.4 Общият обем на запалимите облицовки, корнизи, декорации и фурнири във всяко помещение за настаняване или обслужващо помещение не надхвърля обем, еквивалентен на 2,5 мм фурнир от общата площ на стени и тавани; при кораби, снабдени със системи за автоматично разпръскване, отговарящи на изискванията на правило II-2/A/8, горепосочения обем може да включва някакъв запалителен материал, използван за изграждане на отделения клас С.

.5 Фурнири, използвани в повърхности и облицовки, по отношение на които се отнасят изискванията на точка .3, трябва да имат калорична стойност, непревишаваща 45 MJ/m^2 от площта за използваната плътност.

.6 Обзавеждането на оградените стълбища трябва да бъде ограничено само до сядане. То трябва да бъде фиксирано и ограничено до шест места на всяка палуба на всяка стълбищна площадка, да бъде с ограничен риск от пожар и да не ограничава спасителните изходи за пътниците. Администрацията на държавата на флага може да разреши допълнителни места за сядане в пространството около основната рецепция в стълбищната площадка, ако то е закрепено, незапалително и не ограничава спасителния изход за пътниците. Не се разрешава мебелировка в пътническите коридори и коридорите на екипажа, които са част от спасителните изходи за пространството около каютите. В допълнение към горното, могат да бъдат разрешени складове от незапалителен материал, предвидени за съхранение на оборудването за безопасност, изискващи се от разпоредбите.

.7 Бои, лакове и други завършващи обработката материали, използвани в открити интериорни повърхности не следва да произвеждат превишаващи количества от дим и токсични продукти.

.8 Основните покрития на палубите, в случай, че те се употребяват в помещенията за настаняване и обслужващите помещения и контролните станции, трябва да бъдат от одобрен материал, който да бъде незапалителен, в съответствие с пожарния тест, съдържащ се в Резолюция А.687 (17) на ММО или да не води до риск от токсични вещества или експлозия при повишаване на температурите.

12 Детайли на конструкцията (R 35)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

В помещенията за настаняване, обслужващите помещения, контролните станции, коридорите и стълбищата:

.1 въздушни пространства, намиращи се под таваните, ламперията или облицовката трябва да бъдат подходящо разделени от затворени фитинги за спиране на течението на не повече от 14 метра едни от други;

.2 във вертикална посока, такива въздушни пространства, включително тези под облицовката на стълбите, резервоарите и т.н., трябва да бъдат затворени във всяка палуба.

13 Фиксирани детектори и противопожарни алармени системи и автоматични разпръскватели, детектори и противопожарна алармена система (R 14) (R 36)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D:

.1 В кораби, превозващи повече от 36 пътника трябва да бъдат инсталирани през всяка отделна зона, дали вертикално или хоризонтално, във всички помещения за настаняване, обслужващи помещения, контролни станции, с изключение на помещенията, които не създават значителен риск от пожар като празните помещения, санитарните помещения и т.н. или:

.1 фиксирани пожародетекторни и пожароизвестителни системи от одобрен вид, отговарящи на изискванията на правило II-2/A/9 и инсталирани по такъв начин, че да установяват наличието на пожар в тези помещения;

.2 автоматичен разпръсквател, пожародетекторна и пожарогасителна система от одобрен вид, отговарящи на изискванията на правило II-2/A/8 или на ръководните указания на ММО за одобрена еквивалентна разпръсквателна система, както дадените в Резолюция А.800 (19) на ММО и инсталирани по такъв начин, че да защитават тези помещения и, в допълнение, фиксирана пожародетекторна и пожарогасителна система от одобрен вид, отговарящи на изискванията на правило II-2/A/9 и инсталирана по такъв начин, че да осигури установяване на дим в коридорите, стълбищата и спасителните изходи, намиращи се в помещенията за настаняване.

.2 Корабите, превозващи повече от 36 пътника трябва да бъдат оборудвани с автоматичен разпръсквател, пожародетекторна и пожарогасителна система от одобрен вид, отговарящи на изискванията на правило II-2/A/8 или на ръководните указания на ММО за одобрена еквивалентна разпръсквателна система, както дадените в Резолюция А.800 (19) във всички обслужващи помещения, контролни станции и помещения за настаняване, включително коридорите и стълбищата.

Алтернативни контролни станции, при които водата може да причини повреда на основно оборудване, може да бъдат разположени с одобрена фиксирана пожарогасителна система от друг вид. Фиксирана пожародетекторна система и пожароизвестителна система от одобрен вид, отговарящи на изискванията на правило II-2/A/9, трябва да бъдат инсталирани по такъв начин, че да осигурят установяване на дим в обслужващите помещения, контролните станции и помещенията за настаняване, включително коридорите и стълбищата. Не е необходимо да бъдат поставяни детекторите на дим в частни бани и кухни.

Помещенията, имащи малък риск или без риск, обществените тоалетни и подобни помещения не е необходимо да бъдат снабдени със система за

автоматично разпръскване или фиксирана пожародетекторна или пожароизвестителна система.

.3 В машинните отделения без постоянно присъствие на персонал се инсталира фиксирана пожародетекторна или пожарозивестителна система от одобрен вид, отговарящи на изискванията на правило II-2/A/9.

Тази пожародетекторна система трябва да бъде така конструирана и детекторите да бъдат разположени по такъв начин, че да установяват бързо зараждането на огън в която и да е част от тези помещения и при нормално функциониране на двигателя и вариране на вентилацията, както се изисква от възможната скала на повишаване на температурите. Освен в помещенията с ограничена дължина и където тяхното използване е особено подходящо, детекторните системи, използващи само термални детектори, не са разрешени. Детекторната система трябва да индикира с визуални и звукови аларми, различаващи се от алармите на всяка друга система, неиндикираща пожар, в подходящи места, за да гарантират, че алармите са чути или видени в навигационния мостик и от отговорния корабен инженер.

Когато навигационния мостик е необслужван, звукът на алармата се чува в място, където отговарящия член на екипажа е дежурен.

След инсталиране, системата трябва да бъде изпробвана при различни условия на функциониране на двигателя и на вентилацията.

14 Защита на специални категории помещения (R 37)

.1 Правила, приложими по отношение на специални категории помещения над или под преградената палуба

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В, ПРЕВОЗВАЩИ ПОВЕЧЕ ОТ 36 ПЪТНИКА:

.1 Общо

.1 Основния принцип, постановен в това правило и този, че тъй като основно вертикално зонироване може би не е необходимо по отношение на специална категория помещения, трябва да бъде предвидена еквивалентна защита за такива помещения въз основата на концепцията за хоризонталното зонироване и посредством ефикасна фиксирана система за погасяване на пожар. При тази концепция, хоризонтална зона за целите на това правило може да включва специална категория помещения в повече от една палуба, при условие, че общата дължина за превозни средства не превишава 10 метра.

.2 Изискванията на правила II-2/A/12, II-2/B/7 и II-2/B/9 за поддържане на целостта на вертикалните зони, се прилагат по един и същ начин за

палубите и преградните стени, оформящи границите, отделящи хоризонталните зони една от друга и от останалата част от кораба.

.2 Структурна защита

.1 В нови кораби, превозващи повече от 36 пътника, граничните преградни стени и палуби за специалната категория помещения трябва да бъдат изолирани по стандарт клас "А-60". Независимо от това, обаче когато отворено палубно пространство (както е определено в правило 4.2.2 (5)), санитарно или подобно пространство (както е определено в правило 4.2.2 (9)) или резервоар, празно или спомагателно машинно отделение, което е с малък риск или при което няма риск (както е определено в правило 4.2.2 (10)), е от една страна на пространството, стандартът може да бъде намален до "А-0".

.2 В нови кораби, превозващи не повече от 36 пътника и съществуващи кораби клас В, превозващи повече от 36 пътника, граничните преградни стени на специалната категория помещения трябва да бъдат изолирани, както се изисква за помещения от категория (11) в таблица 5.1 от правило 5, а хоризонталните граници, както се изисква за категория (11) в таблица 5.2 от правило 5.

.3 На навигационния мостик се предвиждат индикатори, които да индикират, когато някоя врата, водеща до или от специална категория помещения е затворена.

Вратите към специалната категория помещения трябва да бъдат с такава конструкция, че да не могат да бъдат поддържани постоянно отворени и трябва да бъдат поддържани затворени по време на пътуването.

.3 Фиксирана система за погасяване на огъня

Всяка специална категория помещения трябва да бъде снабдена с одобрена фиксирана система за разпръскване на вода с ръчно опериране, която да защитава всички части на всяка палуба и платформата с превозни средства. Администрацията на държавата на флага може да разреши използването на която и да е друга фиксирана пожарогасителна система, която е доказала, че не е по-малко ефективна за контролиране на пожари, които е вероятно да възникнат в такива помещения и която е била изпробвана с цялостен тест при условия, симулиращи изтичане на петрол и пожар в специална категория помещения. Такава фиксирана, система разпръскваща вода или друга еквивалентна пожарогасителна система трябва да отговаря на изискванията на Резолуция А.123 (V) на ММО.

.4 Наблюдение и установяване

.1 Ефективна система за наблюдение трябва да бъде поддържана в специална категория помещения. Във всяко такова помещение, в което се осъществява контрол посредством постоянно наблюдение за пожар по

време на пътуването, трябва да бъде предвидена фиксирана пожародетекторна и пожарна алармена система от одобрен вид, отговаряща на изискванията на правило II-2/A/9. Фиксираната детекторна система трябва да бъде в състояние да установи бързо началото на огъня. Размера и разположението на детекторите трябва да бъде определено, като бъдат взети предвид ефектите от вентилацията и други релевантни фактори.

.2 Ръчно оперираните пунктове за свързка трябва да бъдат разположени в специалната категория помещения в близост до всеки изход от такива помещения.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС В:

.5 Пожарогасително оборудване

За всяко помещение, което е от специална категория се предвиждат:

.1 минимум три апликатора с водна мъгла;

.2 едно подвижно апликаторно отделение за пяна, отговарящо на изискванията на правила II-2/A/6.2, при условие, че поне две такива отделения са на разположение в кораба за използване в такива помещения; и

.3 минимум един подвижен пожарогасител, разположен при всеки вход към такива помещения.

.6 Вентилационна система

.1 За специалната категория помещения трябва да бъде предвидена ефективна вентилационна система, достатъчна за поне 10 смени на въздуха в помещенията за един час. Броя на смените на въздуха следва да бъде увеличен на минимум 20 по време на натоварване и пренатоварване на превозните средства.

Вентилационните тръби, които се затварят добре и които обслужват специалната категория помещения, са отделни за всяко такова помещение. Системата трябва да може да бъде контролирана от място извън тези помещения.

.2 Вентилацията трябва да бъде такава, че да препятства наслояване и въздушни джобове.

.3 Предвиждат се средства за индикиране на навигационния мостик за всяка загуба или намаляване на изисквания се вентилационен капацитет.

.4 Бързото спиране и затваряне на вентилационната система трябва да бъде предвидено в случай на пожар, като бъдат взети предвид атмосферните условия и състоянието на морето.

.5 Вентилационните тръби, включително регулаторите на огъня, трябва да бъдат изработени от стомана и разположени по начин, одобрен от администрацията на държавата на флага.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D:

.2 Допълнителни правила, приложими само по отношение на специална категория помещения над преградената палуба

.1.1 Шпигати

от гледна точка на сериозното нарушаване на стабилността, което може да възникне в резултат от големи количества вода, акумулирани на палубата или на палубите в следствие на оперирането на фиксираните системи за опериране с вода под налягане, шпигатите трябва да бъдат разположени по такъв начин, че да гарантират, че тази вода се оттича бързо зад борда.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ ПЪТНИЧЕСКИ РО-РО КОРАБИ КЛАС В:

.1.2 Разтоварване

.1.2.1 Вентили за разтоварване за шпигати, разположени с позитивно средство за затваряне, което се оперира от място над преградената палуба в съответствие с изискванията на действащата Международна конвенция за товарните водолинии в сила, трябва да бъдат отворени докато корабите се намират в морето.

.1.2.2 Всяко опериране на вентилите, посочени в точка .1.2.1 трябва да бъде записвано в корабния дневник.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D:

.2 Предпазни мерки срещу възпламеняване на запалителни изпарения:

.1 На всяка палуба или платформа, ако има такава, на която се пренасят превозни средства и на която може да се очаква, че могат да бъдат акумулирани запалителни изпарения, с изключение на платформите, с размери на отворите, позволяващи пропускането на петролни изпарения надолу, оборудването, което може да бъде източник на възпламеняване на запалителни изпарения, и по-специално, електрическото оборудване и електрическата мрежа, трябва да бъдат инсталирани на минимум

450 мм над палубата или платформата. Електрическото оборудване, инсталирано на повече от 450 мм над палубата или платформата трябва да бъде от вид, който е обезопасен и защитен по такъв начин, че да предотврати изпускането на искри. Независимо от това, обаче, ако инсталирането на електрическо оборудване и на електрическа мрежа на по-малко 450 мм над палуба или платформа е необходимо за безопасното функциониране на кораба, такова електрическо оборудване или електрическа мрежа може да бъде инсталирано, при условие, че то е от вид, одобрен за използване в условията на запалителна смес от петрол и въздух.

.2 Ако електрическото оборудване и електрическата мрежа са инсталирани в абсорбираща вентилационна тръба, трябва да бъдат от вид, който е одобрен за използване в условия на запалителна смес от петрол и въздух и изпускателният отвор на всяка абсорбираща тръба трябва да бъде разположен на безопасно място, като се имат предвид други възможни запалителни източници.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D:

.3 Допълнителни правила, приложими само по отношение на специални категории помещения под преградената палуба

.1 Изпомпване от трюма и дренаж

От гледна точка на сериозното нарушаване на стабилността, до което може да се стигне поради големите количества вода, акумулирани на палубата или върха на резервоара, в резултат от оперирането на фиксираната система за разпръскване на вода под налягане, администрацията на държавата на флага може да изиска да бъдат предвидени съоръжения за изпомпване и дренаж в допълнение към изискванията на правило II-1/B/3.

2 Предпазни мерки срещу възпламеняване на запалителни изпарения:

.1 Ако се предвидени електрическо оборудване и електрическа мрежа, те трябва да бъдат от вид, подходящ за използване в условия на запалителна смес от петрол и въздух. Не се разрешава друго оборудване, което може да съставлява източник на възпламеняване на запалителни изпарения.

.2 Ако електрическото оборудване и електрическата мрежа са инсталирани в абсорбираща вентилационна тръба, трябва да бъдат от вид, който е одобрен за използване в условия на запалителна смес от петрол и въздух и изпускателният отвор на всяка абсорбираща тръба трябва да бъде разположен на безопасно

място, като се имат предвид други възможни запалителни източници.

15 Противопожарни патрули, детектори, аларми и системи за известяване (R 40)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D:

.1 Трябва да бъдат инсталирани ръчно оперирани места за свързка, отговарящи на изискванията на правило II-2/A/9.

.2 Всички кораби трябва, по всяко време, когато са в открито море или на пристанище (с изключение когато са в сервис), да бъдат обслужвани или оборудвани по такъв начин, че да гарантират незабавното приемане на че всяка първоначална аларма от страна на отговорния член на екипажа.

.3 Специална аларма, оперирана от навигационния мостик или от пожарна контролна станция трябва да бъде предвидена за повикване на екипажа. Тази аларма може да бъде част от общата алармена система на кораба, но трябва да бъде в състояние да бъде задействана независимо от алармата в пътническите помещения.

.4 Обществена система или друг ефикасен начин за комуникация трябва да бъде на разположение във всички помещения за настаняване и в обслужващите помещения, контролните станции и откритите палуби.

.5 НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КЛАС В:

За корабите, превозващи повече от 36 пътника трябва да се поддържа ефикасна патрулна система, така че възникването на пожар да бъде бързо установено. Всеки член на противопожарния патрул трябва да бъде обучен и запознат със съоръженията на кораба, както и с разположението и функционирането на оборудването, което той или тя се изисква да използва. Всеки член на противопожарния патрул се снабдява с подвижен двустранен радио-телефонен апарат.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D:

.6 Корабите, превозващи повече от 36 пътника трябва да имат детекторни аларми за системите, изискващи се в правило 13.2, централизирани в постоянно обслужвана централна контролна станция. В допълнение, контролни пунктове трябва да бъдат централизирани на същото място, които затварят дистанционно вратите и спират автоматично вентилаторите. Вентилаторите следва да могат да бъдат задействани отново от екипажа в постоянно обслужваните контролни станции. Контролният панел в централната контролна станция следва да индикира отворени и затворени позиции на противопожарните врати, затворени

или спрени детектори, аларми и вентилатори. Контролният панел се захранва постоянно и следва да има автоматичен превключвач към захранващата мощност в случай на загуба на нормалното зареждане с мощност. Контролният панел се зарежда от основния източник на електрическо захранване и от аварийния източник на електрическа мощност, посочен в правило II-1/G/3, освен ако не се прилагат други правила, предвидени от правилото.

.7 Контролният панел се конструира на принципа за предупреждение за развалена електронна машина, т.е. отворена детекторна верига задейства алармено устройство.

16 Осъвременяване на съществуващите кораби клас В, превозващи повече от 36 пътника (R 41-1)

В допълнение към изискванията за съществуващите кораби клас В в глава II-2, съществуващите кораби клас В, превозващи повече от 36 пътника следва да отговарят на следните изисквания:

.1 не по-късно от 1 октомври 2000 г.:

.1 Всички помещения за настаняване и обслужващи помещения, стълбища и коридори следва да бъдат оборудвани с детектори за дим и алармени системи от одобрен вид и да отговарят на изискванията на правило II-2/A/9. Такива системи не е необходимо да бъдат монтирани в частните бани и в помещенията, където има малък риск или изобщо няма риск от пожар, като празни помещения други такива. Детектори, активиращи се от топлина вместо от дим се инсталират в кухните.

.2 Детектори, активиращи се от дим, свързани с противопожарни детектори и алармена система трябва също така да бъдат разположени над таваните на стълбищата и коридорите в помещенията, където конструкцията на таваните е от запалителни материали.

.3 Вратите, закрепени на панти в заградените стълбищни помещения, в преградните стени на основните вертикални зони и кухните, които обикновено се поддържат отворени трябва да бъдат самозатварящи се и в състояние да бъдат освобождавани от централна контролна станция и от места на самите врати.

.3.2 В постоянно обслужваната централна контролна станция трябва да бъде поставен панел, който да индикира дали противопожарните врати в оградените стълбищни помещения, преградните стени на основните вертикални зони и границите на кухните са затворени.

.3.3 Абсорбаторни тръби от кухните, в които е вероятно да бъдат акумулирани мазнини, и които преминават през помещенията за настаняване или помещенията, съдържащи запалителни материали, трябва да бъдат конструирани като за отделения клас А. Всяка абсорбаторна тръба за кухня трябва да бъде снабдена с:

.1 филтър за мазнина, който да може да се отстранява за почистване, освен ако не е предвиден алтернативен начин за отстраняване на мазнината;

.2 регулатор на огъня, разположен в долния край на тръбата;

.3 устройства за спиране на абсорбиращите вентилатори, които се намират в кухнята;

.4 фиксирани средства за угасяване на огъня в тръбата; и

.5 подходящо разположени отвори за проверка и почистване.

.3.4 В границите на заградените стълбищни пространства могат да бъдат разполагани единствено обществени тоалетни, асансьори, хранилища от незапалителни материали, осигуряващи съхранение на противопожарно оборудване и отворени информационни гишета. Други съществуващи помещения в рамките на заградените стълбищни пространства:

.1 следва да бъдат празни, постоянно затворени и несвързани с електрическата система; или

.2 следва да бъдат отделени от стълбищните заграждения посредством със съоръжения клас А, в съответствие с правило .5. Такива пространства могат да имат директен достъп до стълбищните заграждения посредством врати клас А в съответствие с правило .5 и при условие, че е налице една разпръсквателна система, монтирана в тези пространства. Независимо от това, обаче, каютите не трябва да се отварят директно към стълбищните заграждения.

.3.5 Не се разрешава помещенията, различни от обществените помещения, коридорите, обществените тоалетни, специални категории помещения, различни от стълбищата посочени в правило 6.1.5, отворени палубни пространства и помещения, обхванати от точка .3.4.2 по-горе, да имат директен достъп до стълбищните заграждения.

.3.6 Съществуващите машинни отделения от категория (10), описани в правило II-2/Б/4 и задни офиси за информационните гишета, които са отворени директно към стълбищните заграждения, може да бъдат запазени, при условие, че са защитени с детектори за дим и че тези задни

офиси за информационните гишета са обзаведени с мебели, които имат само ограничен риск от пожар.

.3.7 В допълнение към аварийното осветление, изискуемо от правила II-1/G/3 и III/5.3, спасителните изходи, включващи стълбищата и изходите, трябва да бъдат маркирани по протежение на всеки спасителен изход, включително ъглите и междинните сектори чрез осветяване или луминесцентни ивици-индикатори, разположени на не повече от 0,3 метра над палубата. Маркирането трябва да даде възможност на пътниците да идентифицират всички спасителни пътища и изходи. В случай, че се използва електрическо осветление, то трябва да се захранва от аварийен източник на мощност и трябва да бъде разположено по такъв начин, че повредата в отделна лампа или прекъсване на осветяваща ивица да не води до неефективност на маркирането като цяло. В допълнение, обозначенията по спасителните изходи и местата с противопожарно оборудване трябва да бъдат от луминесцентен материал или маркирани от осветление. Администрацията на държавата на флага следва да гарантира, че такова осветление или луминесцентно оборудване са преценени, изпробвани и приложени в съответствие с ръководните указания, дадени от ММО в Резолюция А.752 (18).

.3.8 Следва да бъде осигурена обща аварийна алармена система. Алармата следва да бъде звукова във всички помещения за настаняване, в обикновените работни места на екипажа и на отворените палуби, и нивото на налягането на нейния звук трябва да отговаря на стандартите на Кодекса на алармите и индикаторите, приет от ММО в Резолюция А.686 (17).

.3.9 Система за известяване или друго ефективно средство за комуникация трябва да бъде на разположение в помещенията за настаняване, обществените и обслужващите помещения, контролните станции и откритите палуби.

.3.10 Обзавеждането в оградените стълбища трябва да бъде ограничено само до места за сядане. То трябва да бъде фиксирано, ограничено до шест места на всяка палуба в стълбищното пространство; да бъде с ограничен риск от запалване и да не ограничава преминаването през спасителния изход. Администрацията на държавата на флага може да разреши допълнителни места за сядане в пространството пред основната рецепция в рамките на стълбищното заграждение, ако те са фиксирани, направени от незапалителни материали и не ограничават преминаването през аварийния изход за пътниците. Не се разрешава мебелировка в пътническите коридори и в коридорите на екипажа, които са част от спасителните изходи в пространствата с каютите. В допълнение към горното, могат да бъдат разрешени складове от незапалителни материали, които осигуряват съхранение на изискващо се противопожарно оборудване.

.2 не по-късно от 1 октомври 2003 г.:

.1 Всички стълбища в помещенията за настаняване и в обслужващите помещения трябва да имат конструкция на рамката, изработена от стомана, освен ако администрацията на държавата на флага не разреши използването на еквивалентен материал. Те също така трябва да бъдат в загражденията, оформени от отделенията клас А, с позитивни средства за затваряне на всички отвори, с изключение на:

.1 стълбища, свързващи само две палуби не е необходимо да бъдат оградени, при условие, че целостта на палубата се поддържа чрез подходящи преградни стени или врати в междупалубното пространство. Когато едно стълбище в едно междупалубно пространство е затворено, стълбищното заграждение трябва да бъде защитено в съответствие с таблиците за палуби в правило 5;

.2 Отворени стълбища могат да бъдат разположени в обществено помещение, при условие, че те лежат изцяло в такова помещение.

.2 Машинните отделения трябва да бъдат снабдени с фиксирани пожарогасителни системи, отговарящи на изискванията на правило II-2/A/6.

.3 Вентилационните тръби, преминаващи през отделенията между основни вертикални зони трябва да бъдат оборудвани с автоматичен уред за регулиране на огъня, който предупреждава за повреда в електрониката и който да може да бъде затварян автоматично от всяка страна на помещението. В допълнение, такива уреди с ръчно опериране от страната на ограждението, трябва да бъдат монтирани на вентилационните тръби, обслужващи както помещенията за настаняване, така и обслужващите помещения и стълбищните заграждения, когато те преминават през тях. Вентилационните тръби, когато преминават през основно противопожарно отделение без да обслужват помещенията от двете страни или когато преминават през стълбищно заграждение без да го обслужват, не е необходимо да бъдат снабдени с регулатори, при условие, че са направени и изолирани по стандарт А-60 и нямат отвори в стълбищното ограждение или в страничната шахта, която не е директно обслужвана.

.4 Специалната категория помещения трябва да отговарят на изискванията, съдържащи се в правило II-2/Б/14.

.5 Всички противопожарни врати в стълбищата, преградните стени на основните вертикални зони и границите на кухните, които обикновено се държат отворени трябва да могат да бъдат освобождавани от централна контролна станция и от позиция на самата врата.

.3 Не по-късно от 1 октомври 2005 г. или 15 години след датата на конструиране на кораба, която от двете дати е по-късна:

.1 помещенията за настаняване и обслужващите помещения, стълбищните заграждения и коридори трябва да бъдат с автоматични

разпръскватели, пожародетекторни и пожарни алармени системи, отговарящи на изискванията на правило II-2/A/8 или на ръководните указания на ММО за одобрена система за разпръскване, дадени в Резолюция А.800 (19) на ММО.

17 Особени изисквания по отношение на кораби, превозващи опасни стоки (R 41)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D И СЪЩЕСТВУВАЩИ КЛАС В:

Изискванията на разпоредбата "SOLAS" II-2/54 трябва да се прилагат по отношение на пътнически кораби, пренасящи опасни стоки, когато това е необходимо.

ГЛАВА III

ЖИВОТОСПАСЯВАЩИ ПРИСПОБЛЕНИЯ

1 Определения (R 3)

НОВИ И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D:

По смисъла на настоящата глава, освен ако друго не е изрично предвидено, дефинициите на правило SOLAS III/3 трябва също да бъдат прилагани, като се вземат предвид следните допълнителни дефиниции:

.1 Най-леко морско състояние е товарно състояние на кораб без клатене, без товар, с оставащи 10% запаси и гориво.

.2 Морски евакуационни системи (МЕС) е приспособление, предназначено да прехвърля бързо голям брой лица от една станция за натоварване посредством преминаване на плаваща платформа за допълнително натоварване към чакащ спасителен съд или директно към свързан спасителен съд.

.3 Пътнически ро-ро кораби означава пътнически кораб, с товарни помещения ро-ро от специална категория, така както са определени в правило II-2/A/2.

2 Уведомяване, спасителни съдове и дежурни лодки, лични животоспасяващи приспособления (R 6 + 7 + 17 + 20 + 21)

НОВИ И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D:

Всеки кораб следва да пренася минимум две радио-спасителни средства, лични животоспасяващи приспособления, спасителни съдове и лодки, светлинни сигнали за помощ, спасителни приспособления, уточнени в долупосочената таблица и съответните забележки, отнасящи се до класа на кораба. Всички горепосочени приспособления, включително техните съдове за спускане, когато е необходимо следва да отговарят на изискванията на глава III от приложението към Конвенцията SOLAS от 1974 година, заедно с измененията, освен ако изрично не е предвидено друго в правилата по-долу.

Клас на кораба	B		C		D	
Брой на лица (N)	>250	≤250	>250	≤250	>250	≤250
Спасителни съдове ^{1, 2, 3, 4}						
- съществуващи кораби	1.10 N	1.10 N	1.10 N	1.10 N	1.10 N	1.10 N
- нови кораби	1.25 N	1.25 N	1.25 N	1.25 N	1.25 N	1.25 N
Дежурни лодки ^{4, 5}	1	1	1	1	1	1
Спасителни пояси ⁶	8	8	8	4	8	4
Спасителни жилетки ⁸	1.05 N	1.05 N	1.05 N	1.05 N	1.05 N	1.05 N
Детски спасителни жилетки	0.10 N	0.10 N	0.10 N	0.10 N	0.10 N	0.10 N
Сигнални ракети за помощ ⁷	12	12	12	12	6	6
Спасителни приспособления	1	1	1	1	—	—
Радарни предаватели	1	1	1	1	1	1
Двупосочни VHF радиотелефонни апарати	3	3	3	3	3	2

Забележки:

⁽¹⁾Спасителни съдове могат да бъдат както спасителни лодки, отговарящи на правила от SOLAS III/42, 43 или 44 или спасителни салове, отговарящи на изискванията на правила от SOLAS III/38 или III/39 или III/40. В допълнение, спасителните салове на пътническите кораби ро-ро също отговарят на изискванията на правило III/5-1.

Когато е убедена в безопасния характер на пътуването и/или благоприятните климатични условия на пространството, в което се извършва пътуването, администрацията на държавата на флага може да приеме, ако това не се отхвърли от приемащата държава-членка следното:

- а) отворени надуваеми спасителни салове с обратен ход, неотговарящи на изискванията на разпоредбите SOLAS III/39 или III/40, при условие, че такива спасителни салове отговарят изцяло на изискванията на Приложение 10 към Кодекса за бързоходни плавателни съдове;
- б) спасителни салове, неотговарящи на изискванията на съответните правила от SOLAS III/39 .2.2.1 и III/39.2.2.2 за изолация срещу студ на пода на спасителния сал.

Спасителните съдове за съществуващите кораби B, C и D трябва да отговаря на съответните правила от SOLAS 74 за съществуващи кораби, така както са променени към датата на приемане на настоящата директива.

⁽²⁾Спасителните съдове се разпределят по възможност равномерно от всяка страна на кораба.

⁽³⁾Общия брой на спасителните съдове е в съответствие с процента, посочен в горната таблица и общия капацитет на спасителните съдове и допълнителните спасителни салове следва да бъде 110% от общия брой на лицата (N), които корабът е предназначен да превозва. Достатъчен брой спасителни съдове следва да бъдат носени с цел да се осигури, че в случай, че някой от спасителните съдове бъде загубен или повреден, останалите спасителни съдове могат да поемат общия брой на пътниците, които корабът е предназначен да превозва.

⁽⁴⁾Броят на спасителните лодки е достатъчен, за да гарантира, че при напускане на общия брой лица, които корабът има право да превозва, не повече от девет спасителни сала е необходимо да бъдат водени от всяка спасителна или дежурна лодка.

⁽⁵⁾Дежурните лодки се обслужват от собствени спускателни съоръжения, способни да осъществят спускане и възстановяване.

Ако една спасителна лодка отговаря на изискванията на правило от SOLAS III/47, тя може да бъде включена в капацитета на спасителните съдове, посочен в горната таблица.

Минимум една от спасителните лодки на пътническите кораби ро-ро трябва да бъде бърза спасителна лодка, отговаряща на изискванията на правило III/5-1.

Когато администрацията на държавата на флага счита, че инсталирането на дежурна лодка на борда на даден кораб е физически невъзможно, такъв кораб може да бъде освободен от задължението за носене на дежурна лодка на кораба, при условие, че корабът отговаря на всичките долупосочени условия:

- а) корабът е пригоден за спасяване на лице в безпомощно състояние във водата;
- б) спасяването на такова лице може да бъде наблюдавано от навигационния мостик; и
- в) корабът е достатъчно маневрен, за да прихване и спаси лица в най-тежки условия.

⁽⁶⁾ Минимум един спасителен пояс от всяка страна трябва да бъде снабден с еднакво на дължина спасително въже, не по-малко от два пъти дължината, на която се съхранява над водолинията при най-леко морско състояние или 30 метра, която от двете величини е по-голяма.

Две спасителни лодки трябва да бъдат снабдени със самоактивиращи се димни сигнали и самоактивиращо се осветление; те следва да могат да бъдат лесно освобождавани от навигационния мостик. Останалата част от спасителните лодки трябва да бъдат снабдени със самоактивиращи се светлини, в съответствие с правило от SOLAS III/31.2.

⁽⁷⁾ Сигнални ракети за помощ, отговарящи на изискванията на правило от SOLAS III/35 трябва да бъдат съхранявани на навигационния мостик или на контролна станция.

⁽⁸⁾ Спасителните жилетки на борда на пътническите ро-ро кораби отговарят на изискванията на правило III/5-1.

3 Аварийна аларма, оперативни инструкции, наръчник за обучение, поименни списъци и инструкции за аварийни ситуации (R 6 + 8 + 9 + 18 + 19)

НОВИ И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D:

.1 Обща аварийна алармена система (R 6.4.2)

спазваща изискванията на правило от SOLAS III/50 и подходяща за призоваване на пътниците и екипажа към събирателните пунктове и стартиращи дейностите, включени в поименния списък.

Във всички кораби, превозващи повече от 36 пътника аварийната алармена система трябва да бъде допълвана от съобщителна система, която да може да бъде използвана от мостика. Системата трябва да има такъв характер и да бъде организирана и разположена по такъв начин, че съобщенията, оповестени чрез нея да достигат до лицата с нормален слух във всички места, където е вероятно да се намират те, при положение, че основният двигател работи.

.2 Съобщителна система (R 6.5)

.2.1 В допълнение към изискванията на правило II-2/Б/15.4 и на точка .1, всички пътнически кораби, превозващи повече от 36 пътника, се снабдяват със съобщителна система . По отношение на съществуващите кораби, изискванията на точки .2.2, .2.3 и .2.5, при спазване на разпоредбите на точка .2.6, се прилагат не по-късно от датата на първата периодична проверка след датата, посочена в член 14, параграф 1 от настоящата директива.

.2.2 Съобщителната система е една завършена система, състояща се от високоговорителна инсталация, даваща възможност за едновременно разпространяване на съобщения до всички помещения, където се намира екипажа или пътниците или там където и екипажа и пътниците обикновено се намират, и до пунктовете за събиране. Тя следва да може да разпространява съобщения от навигационния мостик и от подобни места на борда на кораба, които администрацията на държавата на флага преценява, че са необходими.

.2.3 Системата за обръщане към общността следва да бъде защитена срещу неразрешено използване и да бъде директно чуваема над шума във всички помещения, предвидени в точка .2.2 и се снабдява с допълнителна функция, контролирана от навигационния мостик и от подобни други места на борда на кораба, които администрацията на държавата на флага преценява, че са необходими, така че спешните съобщения да бъдат разпространявани, ако високоговорителят в съответните помещения е бил изключен, ако неговия тон е бил намален или ако системата за обръщания към общността на кораба се използва за други цели.

.2.4 НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D:

.1 Съобщителната система разполага с минимум две телеграфни линии, които да бъдат добре разделени по тяхната дължина и да има два отделни и независими усилвателя; и

.2 Съобщителната система и нейните стандарти на работа трябва да бъдат одобрени от администрацията на държавата на флага, като се вземат предвид препоръките, приети от ММО.

.2.5 Съобщителната система трябва да бъде свързана с аварийен източник на електроенергия.

.2.6 Съществуващите кораби, които са вече снабдени със съобщителни системи , одобрени от администрацията на държавата на флага, които отговарят в основни линии на тези, изискващи се от точки .2.2, .2.3 и .2.5, не са задължени да сменят тези системи.

.3 Поименен списък и инструкции за аварийни ситуации (R 8)

Ясни инструкции, които да бъдат следвани в аварийна ситуация се предоставят на всяко лице на борда, в съответствие с Резолюция А.691 (17) на ММО.

Поименни списъци, отговарящи на изискванията на правило от SOLAS III/53 следва да бъдат изложени на видни места в целия кораб, включително на навигационния мостик, двигателното помещение и местата за настаняване на екипажа.

Илюстрации и инструкции на съответните езици се разпространяват в каютите на пътниците и се излагат на видно място в събирателните пунктове и в другите пътнически помещения. Те информират пътниците за:

- (i) техния събирателен пункт;
- (ii) най-важните действия, които те следва да предприемат в случай на авария;
- (iii) начина на приготвяне на спасителните жилетки.

Лицето, което в съответствие с правило от SOLAS IV/16 е определено да носи основната отговорност за радиокомуникациите по време на бедствените ситуации, не следва да бъде натоварено с други задължения в такива ситуации. Горното се отразява в поименния списък и в инструкциите за аварийни ситуации.

.4 Оперативни инструкции (R 9)

Плакати или табели се предвиждат в или около спасителните съдове и контролните пунктове за тяхното спускане и следва:

- (i) да илюстрират целта на контрола и процедурите за опериране на устройствата и да дават съответните инструкции и предупреждения;
- (ii) да бъдат лесно забелязвани при условия на аварийно осветление;
- (iii) да използват символи в съответствие с Резолюция А.760 (18) на ММО.

.5 Наръчник за обучение (R 18.2)

Наръчник за обучение, отговарящ на всички изисквания на правило от SOLAS III/51 се осигурява за всяка трапезария, помещение за отдих или във всяка каюта за членовете на екипажа.

.6 Инструкции за поддръжка (R 19.3)

Инструкции за поддържане на борда на спасителни съоръжения или програми за планирано поддържане, които включват поддържане на спасителни съоръжения, се осигуряват и се осъществява съответното поддържане. Инструкциите следва да бъдат в съответствие с изискванията на правило от SOLAS III/52.

4 Обслужване на спасителните съдове и контрол (R 10)

НОВИ И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D:

.1 Следва да е налице достатъчен брой от обучени лица на борда, които да събират и да подпомагат лицата, които не са обучени.

.2 Достатъчен брой членове на екипажа за опериране на спасителните съдове и за средствата за натоварване, изискващи се за прехвърляне на всички лица, намиращи се на борда.

.3 Офицер или определено лице отговаря за използването на тези спасителни съдове. Независимо от това, член на екипажа, с опит в такива операции може да бъде определен за отговарящ за всеки спасителен сал или група от салове. Във всяка дежурна лодка и моторизиран спасителен съд следва да има определено лице, което да е в състояние да оперира мотора и да извършва минимално регулиране.

.4 Капитанът на кораба следва да осигури равномерно разпределение на лицата, посочени в точки .1, .2 и .3 в спасителните съдове.

5 Събирателни станции и организиране на натоварването (R 11 + 22 + 24)

НОВИ И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D:

.1 Спасителни съдове, за които се изискват одобрени съоръжения за натоварване, се съхраняват във възможно най-голяма близост до помещенията за настаняване и до обслужващите помещения.

.2 Събирателните станции следва да бъдат в близост до станциите за натоварване и да бъдат лесно достъпни от помещенията за настаняване и да имат на разположение голямо помещение за управление и инструктиране на пътниците.

.3 Събирателните станции и станциите за натоварване, пътеките, стълбищата и изходите, водещи до събирателните станции и станциите за натоварване трябва да бъдат подходящо осветени.

Такова осветление следва да може да бъде доставяно от аварийен източник на електричество, изискван съгласно правила II-1/Г/3 и II-1/Г/4.

.4 Спасителните лодки трябва да могат да бъдат спускани в морето или директно от мястото за съхранение или от палуба за натоварване, но не двете.

.5 Железните греди за спускане на спасителните лодки следва да могат да бъдат спускани от място, което е в непосредствена близост до мястото за съхранение или от място, където спасителният съд е прехвърлен преди натоварването.

.6 Когато е необходимо, се предвиждат средства за преместване на железните висилки за спускане на спасителните лодки от страни на кораба и поддържането им до борда, за да могат да бъдат натоварени лицата.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D:

.7 Ако дадена разпоредба относно спускане на спасителен съд не позволява натоварване на спасителния съд преди той да е спуснат във вода и височината от станцията за натоварване до водата е повече от 4,5 метра над водолинията при най-леко морско състояние, се инсталира одобрен вид морска евакуационна система.

.8 Минимум една подвижна стълба от всяка страна на кораба, която отговаря на изискванията на правило от SOLAS III/48.7 следва да бъде в наличност. Администрацията на държавата на флага може да освободи даден кораб от това изискване, при условие, че при всички условия на липса на повреда или при предвидена повреда в балансирано и наклонено състояние, свободното пространство на борда между предвиденото място за натоварване и водната линия е не повече от 1,5 метра.

5-1 Изисквания по отношение на ро-ро пътническите кораби (R 24-1)

НОВИ И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ РО-РО, КЛАСОВЕ В, С И D:

.1 Съществуващите пътнически ро-ро кораби трябва да отговарят на изискванията на точка .5 не по-късно от датата на първата периодична проверка след датата, посочена в член 14, параграф 1 от настоящата директива и на точки .2, .3 и .4 не по-късно от първата периодична проверка след 1 юли 2000 г.

.2 Спасителни салове

.1 Саловете за пътническите ро-ро кораби се обслужват от морска евакуационна система, отговаряща на правило от SOLAS III/48.5 или от съоръжения за спускане, отговарящи на правило от SOLAS III/48.6, като следва да бъдат равномерно разпределени от всяка страна на кораба.

.2 Всеки спасителен сал на пътнически ро-ро кораб трябва да бъде снабден със съоръжения за свободно плаване, отговарящи на изискванията на правило от SOLAS III/23.

.3 Всеки спасителен сал на пътнически ро-ро кораб трябва да бъде снабден с бордна лампа, отговаряща на правило от SOLAS III/39.4.1 или правило от SOLAS III/40.4.1.

.4 Всеки спасителен сал на пътнически кораб ро-ро следва да бъде или автоматично самоуправляващ се сал или спасителен сал като кану с обратен ход, който е стабилен в морето и може да бъде управляван безопасно в която и да е посока на плаване. Отворени спасителни салове с обратен ход могат да бъдат разрешени, ако администрацията на

държавата на флага счита това за подходящо от гледна точка на безопасния характер на пътуването и благоприятните метеорологични условия в областта и времето на пътуването, при условие, че такива спасителни съдове изцяло отговарят на изискванията на приложение 10 към Кодекса за бързоходни плавателни съдове.

Алтернативно, корабът пренася автоматично самоуправляващи се салове или спасителни кану салове с обратен ход в допълнение към обичайното за него оборудване със спасителни салове с такъв общ капацитет, който да поема минимум 50% от лицата, които не са настанени в спасителни лодки. Този допълнителен капацитет от салове се определя въз основа на разликата между общия брой на лицата на борда и броя на лицата, настанени в спасителни лодки. Всеки такъв спасителен сал трябва да бъде одобрен от администрацията на държавата на флага, като бъдат взети предвид препоръките, приети от ММО.

.3 Бързи спасителни лодки

.1 Минимум една от спасителните лодки на пътнически ро-ро кораб трябва да бъде бърза спасителна лодка, одобрена от администрацията на държавата на флага, като бъдат взети предвид препоръките, приети от Резолюция А.656 (16) на ММО, с измененията ѝ.

.2 Всяка бърза дежурна лодка се обслужва от подходящи съоръжения за спускане, одобрени от администрацията на държавата на флага. При одобряване на такива средства, администрацията на държавата на флага следва да вземе предвид, че бързата дежурна лодка е предназначена да бъде спусната и поддържана дори и при сурови атмосферни условия и също така да бъдат взети предвид препоръките, приети от ММО.

.3 Минимум два члена на екипажа на всяка бърза лодка следва да бъдат обучени и редовно тренирани, като бъдат взети предвид раздел А-VI/2-2, таблица А-VI/2-2, “Спецификация на минималното ниво на компетентност за бързи дежурни лодки” на “Обучение за управляващите морски превозни средства” от Кодекса за сертифициране и наблюдение и препоръките, приети от ММО в Резолюция А.771 (18) с измененията.

.4 В случай, когато разпределението или размера на един пътнически ро-ро кораб е такова, че възпрепятства инсталирането на изискващата се в точка .3.1 бърза дежурна лодка, бърза спасителна лодка може да бъде инсталирана на мястото на съществуваща спасителна лодка, като тя се приема за спасителна лодка или за лодка, която се използва в спешна ситуация, при условие, че са изпълнени всички долупосочени условия:

.1 инсталираната бърза дежурна лодка се обслужва от съоръжение за спускане, отговарящо на разпоредбите на точка .3.2;

.2 капацитетът на спасителните съдове, намален с такава замяна се компенсира от инсталирането на спасителни салове, годни да

пренасят минимум брой на лица, равен на този, който се обслужва от заменената спасителна лодка; и

.3 такива спасителни салове се обслужват от съществуващи спускателни съоръжения или от морски евакуационни системи.

.4 Средства за спасяване

.1 Всеки пътнически кораб ро-ро следва да бъде оборудван с ефикасни средства за бързо спасяване на оцелели във водата и прехвърляне на оцелели от спасителните отряди или спасителните съдове към кораба.

.2 Средствата за прехвърляне на оцелели към кораба могат да са част от морска евакуационна система, или може да са част от система, предназначена за спасителни цели.

.3 Ако пързалка на морска евакуационна система и предназначена да осигури прехвърляне на оцелели към палубата на кораба, пързалката трябва да бъде оборудвана с дръжки или стъпала за подпомагане на изкачването на пързалката.

.5 Спасителни жилетки

.1 Независимо от изискванията на правила от SOLAS III/7.2 и III/21.2, достатъчен брой спасителни якета се съхраняват в пространството около събирателните пунктове, така че пътниците да не се връщат до техните каюти, за да вземат спасителните си жилетки.

.2 В пътническите кораби ро-ро всяко спасително яке се снабдява със светлина, съобразно изискванията на правило от SOLAS III/32.3.

5-2 Пространства за приземяване на хеликоптер и за поемане (R 24-3)

НОВИ И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D:

.1 Съществуващите пътнически кораби ро-ро трябва да отговарят на изискванията на точка .2 ат настоящото правило не по-късно от датата на

първата периодична проверка след датата, посочена в член 14, параграф 1 от настоящата директива.

.2 Пътническите ро-ро кораби се снабдяват с пространство за поемане от хеликоптер, одобрено от администрацията на държавата на флага, като бъдат взети предвид препоръките, приети от ММО в Резолюция А.229 (VII), с измененията.

.3 Новите кораби класове В, С и D с дължина 130 метра и повече, се снабдяват с пространство за приземяване на хеликоптер, одобрено от администрацията на държавата на флага, като бъдат взети предвид препоръките, приети от ММО.

5-3 Система за подпомагане на вземане на решения от капитаните

НОВИ И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D:

.1 Съществуващите кораби отговарят на изискванията на тази разпоредба не по-късно от датата на първата периодична проверка след 1 юли 1999 г.

.2 Във всички кораби, система, подпомагаща вземането на решения за управление в аварийни ситуации, се предвижда на навигационния мостик.

.3 Системата трябва, като минимум да се състои от разпечатан план или планове за аварийна ситуация. Всички предвидими аварийни ситуации се определят в този план или планове, включително, но неограничено до следните основни групи аварийни ситуации:

.1 пожар;

.2 повреда на кораба;

.3 замърсяване;

.4 незаконни действия, заплашващи безопасността на кораба и сигурността на неговите пътници и екипаж;

.5 инциденти с персонала; и

.6 инциденти, свързани с товара;

.7 подпомагане на други кораби в бедствие.

.4 Аварийните процедури, установени в аварийния план или планове трябва да помагат при вземане на решения от капитаните за овладяване на комбинация от аварийни ситуации.

.5 Аварийният план или планове трябва да имат еднаква структура и да бъдат лесни за използване. Когато е необходимо, действително натоварено състояние, така както е изчислено за пътуването на кораба се използва за целите на контролиране на повреди.

.6 В допълнение към напечатания аварийен план или планове, администрацията на държавата на флага може също така да приеме използването на компютърна система, подпомагаща вземането на решения, разположена на навигационния мостик, която предоставя цялата информация, съдържаща се в аварийния план или планове, процедури, контролни списъци и т.н., като представя списък от препоръчителни действия, които да бъдат осъществени в случай на предвидими спешни ситуации.

6 Станции за спускане (R 12)

НОВИ И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D:

Станциите за спускане трябва да бъдат разположени на такива места, че да осигурят безопасно спускане, особено като бъде взето предвид бързото потопяване на надвисналите части на корпуса, за да може спасителните съдове да бъдат спуснати точно отстрани на кораба. Ако те са разположени напред, те следва да се спуснат на безопасно място близо до колизионната преградна стена.

7 Натоварване на спасителни съдове (R 13 + 23)

НОВИ И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D:

.1 Всеки спасителен съд следва да бъде натоварен, така че:

а) нито той, нито неговите средства за натоварване да не препятстват операциите по спускането на другите спасителни съдове;

б) да бъде, доколкото това е позволено от гледна точка на безопасността, в най-голяма близост до водната повърхност; по отношение на спасителните съдове, които се спускат по метална гредка - височината на горната част на гредата в спускателно положение на спасителния съд трябва, доколкото това е възможно, да не надвишава 15 метра от водолинията, когато корабът е в най-леко морско състояние и позицията на спускателната гредка в пространството за натоварване да бъде такава, че тя да стои на разстояние от водната линия при изцяло натоварено състояние на кораба при неблагоприятни условия на разпределение на товара и наклон от 20 градуса в която и да е посока за новите кораби, съответно до 15 градуса в която и да е посока за съществуващите кораби, или под ъгъл, при който наветрената палуба е потопена, която от двете величини е по-малка;

в) да бъде в състояние на постоянна готовност, така че два члена на екипажа да могат да го подготвят за натоварване и спускане в рамките на 5 минути;

г) да бъде колкото е възможно по-далече от двигателя; и

д) да бъде изцяло оборудван в съответствие с изискванията на правилата от SOLAS, с изключение на това, че допълнителни спасителни салове, както са определени в забележка 2 в таблицата към правило III/2, могат да бъдат изключени от някои изисквания на правилата от SOLAS за оборудване, което е предвидено в тази забележка.

.2 Спасителните лодки се натоварват, прикрепени към съоръженията за спускане. На пътническите кораби с дължина 80 метра и повече всяка спасителна лодка трябва да бъде натоварена по такъв начин, че краят ѝ към задната част да не е по-малко от 1,5 пъти от дължината на спасителната лодка към двигателя.

.3 Всеки спасителен сал се натоварва:

а) с неговия фалин, закрепен към кораба;

б) със съоръжение за свободно плаване, отговарящо на изискванията на правило от SOLAS III/38.6, осигуряващо възможност спасителният сал да плава свободно, а ако той е надуваем, да се надува автоматично при потъване на кораба. Едно съоръжение за свободно плаване може да бъде използвано от два или повече спасителни сала, ако то е достатъчно, за да отговори на изискванията на правило от SOLAS III/38.6;

в) така, че да позволи ръчно освобождаване от неговите средства за закрепване.

.4 Спасителните салове, които се спускат по метална гредка се натоварват в пространството в достъп до механизмите за повдигане, освен ако не са предвидени средства за прехвърляне, които не престават да функционират в граници на надлъжен наклон до 10 градуса и краен до 20 градуса в която и да е посока за новите кораби и до минимум 15 градуса в която и да е посока за съществуващите кораби, както при движение на кораба, така и при повреда в мощността.

.5 Спасителните съдове, предназначени за спускане чрез хвърляне през борда трябва да бъдат натоварени по такъв начин, че да бъдат в положение, даващо възможност за лесно прехвърляне от една страна към друга на нивото на единичната отворена палуба. В случай, че тези условия на натоварване не могат да бъдат изпълнени, се предвиждат допълнителни спасителни салове, така че общия капацитет на разположение от всяка страна да обхваща 75% от общия брой на лицата на борда.

.6 Спасителните съдове, свързани с Морската система за евакуация следва:

- а) да бъдат натоварвани в близост до контейнер, съдържащ морска евакуационна система;
- б) да могат да бъдат освобождавани от рамката за натоварване със съоръжения, които им дават възможност да бъдат завързвани и надувани до платформата на борда;
- в) да могат да бъдат освобождавани като независими спасителни съдове; и
- г) да бъдат снабдени със спасителни линии към платформата на борда.

8 Натоварване на дежурни лодки (R 14)

НОВИ И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D:

Дежурни лодки трябва да бъдат натоварени:

- .1 в състояние на постоянна готовност за спускане за не повече от 5 минути;
- .2 в положение, подходящо за освобождаване и спасяване;
- .3 по такъв начин, че нито дежурната лодка, нито нейните съоръжения за натоварване да не възпрепятстват оперирането на друг спасителен съд в друга станция за спускане;
- .4 така, както ако са спасителни лодки в съответствие с изискванията на правило 7.

9 Съоръжения за спускане на спасителни съдове и за спасяване (R 15)

НОВИ И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D:

.1 Съоръжения за спускане, отговарящи на изискванията на правило от SOLAS III/48 се предвиждат за всички спасителни съдове, с изключение на:

.1 ЗА СЪЩЕСТВУВАЩИТЕ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D:

- а) спасителни съдове, натоварени от място на палуба, което е на разстояние по-малко от 4,5 метра над водната линия при най-леко морско състояние и които или:

--- са с тегло не повече от 185 кг; или

--- са приготвени за спускане директно от мястото на натоварване в неблагоприятни условия при надлъжен наклон до 10 градуса и краен до 20 градуса в която и да е посока за новите кораби и до минимум 15 градуса в която и да е посока за съществуващите кораби;

б) спасителни съдове, които са пренасяни в допълнение към предвидените спасителни съдове от 110% от общия брой на лица на борда; и

в) пригодени за използване в съответствие с Морската система за евакуация.

.2 ЗА НОВИТЕ КОРАБИ КЛАСОВЕ B, C И D:

където, при спазване на условията за натоварване на спасителни съдове в сила при атмосферни условия, при които корабът е вероятно да оперира без повреда или при описаните повреди на надлъжно наклоняване и крен, свободното разстояние на борда между предвидените места за натоварване и водната линия при най-леко морско състояние е не повече от 4,5 метра, администрацията на държавата на флага може да приеме система, при която лицата се натоварват на спасителните съдове директно.

.2 Всяка спасителна лодка следва да бъде снабдена със съоръжение за спускане и за спасяване при спасителните лодки.

.3 Съоръженията за спускане и спасяване следва да бъдат такива, че опериращият механизъм на кораба да бъде в състояние да наблюдава спасителния съд по всяко време при спускане, а за спасителните лодки - по време на спасяване.

.4 Само един вид механизъм за освобождаване следва да бъде използван за подобен вид спасителни съдове, пренасяни на борда на кораб.

.5 Когато се използват въжета на система от скрипци, трябва да бъдат достатъчно дълги за спасителния съд, за да достигнат водата при най-леко морско състояние на кораба, при неблагоприятни условия на надлъжно наклоняване до 10 градуса и краен до 20 градуса в която и да е посока за новите кораби и до 15 градуса в която и да е посока за съществуващите кораби.

.6 Подготовката и маневрирането със спасителните съдове в която и да е от станциите за натоварване не следва да възпрепятства бързото подготвяне и маневриране на които и да са други спасителни съдове или дежурни лодки на всяка друга станция.

.7 Предвиждат се средства за предотвратяване на всяко разливане на вода в спасителния съд по време на напускането.

.8 При подготовката и спускането, спасителният съд, неговите приспособления за спускане и водната площ, в която той се спуска следва да бъдат подходящо

осветени с осветление, доставено от аварийен източник на електроенергия, изискващ се съгласно правила II-1/Г/3 и II-1/Г/4.

10 Натоварване на дежурна лодка, съоръжения за спускане и спасяване (R 16)

НОВИ И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D:

.1 Съоръженията за натоварване на дежурни лодки и спускането им са такива, че дежурните лодки да бъдат натоварвани на борда и спускани за възможно най-кратко време.

.2 Дежурна лодка следва да може да бъде натоварвана с броя пътници, определени на борда за нейния екипаж и спускана директно от мястото, където е била натоварена.

.3 В случай, че дежурната лодка е включена в капацитета на спасителните съдове и други спасителни лодки са натоварени от палубата за натоварване, тази дежурна лодка трябва, в допълнение към точка 2 по-горе, също така да може да бъде натоварвана от палубата за натоварване.

.4 Съоръженията за спускане трябва да отговарят на изискванията на правило 9 по-горе. Всички спасителни лодки трябва да могат да бъдат спускани, когато е необходимо използвайки фалин, при движение на кораба напред със скорост пет възела при спокойна вода.

.5 Времето за спасяване на спасителна лодка не трябва да бъде повече от пет минути в спокойно море, когато е натоварена с целия си екипаж и оборудване. Ако спасителната лодка е включена в капацитета на спасителен съд, времето за спасяване е същото, ако е снабдена с неговото спасително оборудване и одобрения екипаж от минимум шест лица.

11 Инструкции за аварийни ситуации

НОВИ И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D:

Инструктаж на пътниците трябва да бъде проведен непосредствено преди и след отплаване; този инструктаж включва инструкциите, изискващи се от правило III/3.2; той следва да бъде осъществен чрез съобщение по системата за съобщения към общността на кораба или чрез други подходящи средства.

12 Оперативна готовност, поддръжка и проверки (R 19)

НОВИ И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D:

.1 Преди коработ да напусне пристанището и през цялото време на пътуването всички спасителни съоръжения трябва да бъдат в изрядно състояние и в готовност за незабавно използване.

.2 Поддръжката и проверките на спасителните съоръжения се осъществяват в съответствие с нормите на правило от SOLAS III/19.

13 Тренировки и подготовка за напускане на кораба (R 18 + R 25)

НОВИ И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D:

.1 Подготовка за напускане на кораба и противопожарни тренировки трябва да се извършват ежеседмично.

Всеки член на екипажа участва в минимум една подготовка за напускане на кораба и една противопожарна тренировка всеки месец. Тренировките на екипажа се извършват преди отпътуване на кораба, ако повече от 25% от екипажа не са участвали в подготовка за напускане на кораба и в противопожарни тренировки на борда на този кораб предишния месец.

.2 В случай, че не е налице поименен списък с пътниците при отпътуване на кораба, следва да бъде обърнато внимание на пътниците на инструкциите за аварийни ситуации, изискващи се в правило 3.3.

.3 Всяка тренировка за напускане на кораба включва дейности, изискващи се в правило от SOLAS III/18.3.4.

.4 Спасителните лодки трябва да бъдат спускани при последователни тренировки в съответствие с изискванията на правило от SOLAS III/18, точки 3.5, 3.7, 3.8, 3.9 и 3.10.

.5 Обучение и инструктаж за членовете на екипажа се провеждат на борда в съответствие с изискванията на правило от SOLAS III/18.4.

ПРИЛОЖЕНИЕ II
ФОРМУЛЯР ЗА СЕРТИФИКАТ ЗА БЕЗОПАСНОСТ НА ПЪТНИЧЕСКИ
КОРАБ

СЕРТИФИКАТ ЗА БЕЗОПАСНОСТ НА ПЪТНИЧЕСКИ КОРАБ

(официален печат)

(държава)

Издаден в изпълнение на разпоредбите на

.....
(наименование на съответната/-ите мярка/мерки, въведени от държавата на
флага)

**и удостоверяващ съответствието на долупосочения плавателен съд с
разпоредбите на Директива 98/18/ЕО на Съвета относно правилата и
стандартите за безопасност за пътническите кораби**

под ръководството на правителството на

.....
(цялото наименование на държавата на флага)

от

.....
(цялото наименование на компетентната организация, призната съгласно
разпоредбите на Директива 94/57/ЕО на Съвета)

Име на кораба	Отличителни номера или букви	Пристанище на регистрация	Брой пътници

ММО номер ¹:

Дължина:

Дата, на която е бил поставен килът или
на която корабът е бил в подобен стадий на конструкция

Дата на първата проверка:

¹ Идентификационният ММО номер на кораба в съответствие с Резолюция А.600(15), ако има такъв.

Клас на кораба в съответствие с морската зона,
за която е предоставен сертификат на кораба:

А / Б / В / Г ²

при спазване на следните ограничения или допълнителни изисквания ³:

.....
.....

² Ненужното се зачерква.

³ Отбелязват се всички ограничения, приложими поради или курса, пространството на опериране или ограничения срок на опериране или други допълнителни изисквания поради специфични месни особености.

(гръб на сертификата)

Първоначална проверка

С настоящото се удостоверява, че:

.1 Корабът е бил проверен в съответствие с член 10 от Директива 98/18/ЕО на Съвета,

.2 Проверката установи, че корабът отговаря на всички изисквания на Директива 98/18/ЕО на Съвета и

.3 На основание член 7, параграф 3 от Директива 98/18/ЕО на Съвета, корабът е освободен от следните изисквания на директивата:

.....
.....
.....

Условия за освобождаване, ако има такива:

.....
.....
.....

.4 са определени следните подразделителни товарни линии:

Подразделителна товарна линия, определена и маркирана по средата на страната на кораба (Правило II-1/Б/11)	Свободна палуба (в мм)	Забележки по отношение на алтернативни условия на плаване:
C.1 ¹		
C.2		
C.3		

Този сертификат е валиден до(дата на следващата поредна проверка) в съответствие с член 10 от Директива 98/18/ЕО на Съвета.

Издаден в на
(място на издаване на сертификата) (дата на издаване)

¹ Арабските цифри след буквата “С” в забележките към подразделителната товарна линия могат да бъдат заместени с римски цифри или букви, ако администрацията на държавата на флага счете, че това е необходимо с оглед различаването им от международните обозначения на подразделителните товарни водослинии.

.....
(подпис на длъжностното лице, издало сертификата)

и/или

(печат на издаващия орган)

При подписване трябва да бъде добавен следният параграф:

Долуподписаният, декларирам, че съм надлежно оправомощен от горепосочената държава на флага да издам настоящия Сертификат за безопасност на пътнически кораб.

.....
(подпис)

(следваща страница на сертификата)

Периодични проверки

С настоящото се удостоверява, че периодична проверка е извършена в съответствие с член 10 от Директива 98/18/ЕО на Съвета и че проверката установи, че корабът отговаря на всички съответни изисквания на Директива 98/18/ЕО на Съвета.

Място: Дата:
.....
(подпис и/или печат на издаващия орган)

Място: Дата:
.....
(подпис и/или печат на издаващия орган)

Място: Дата:
.....
(подпис и/или печат на издаващия орган)

Място: Дата:
.....
(подпис и/или печат на издаващия орган)

Място: Дата:
.....
(подпис и/или печат на издаващия орган)
