

ДИРЕКТИВА 2002/25/ЕО НА КОМИСИЯТА

от 5 март 2002 година

относно изменение на Директива 98/18/ЕО на Съвета от 17 март 1998 година за правилата и стандартите за безопасност на пътническите кораби

КОМИСИЯТА НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската общност,

като взе предвид Директива 98/18/ЕО на Съвета от 17 март 1998 г. относно правилата и стандартите за безопасност на пътнически кораби ¹ и по-специално член 8, буква б) от нея,

като има предвид, че:

- (1) за целите на Директива 98/18/ЕО, международните конвенции, включително Международната конвенция за безопасността на човешкия живот по море (SOLAS), и другите международни кодекси и резолюции за правилата и стандартите за безопасност на пътнически кораби, са били в сила към датата на приемане настоящата директива;
- (2) измененията към конвенцията SOLAS и към други международни кодекси и резолюции, са влезли в сила от датата на приемане на Директива 98/18/ЕО, или предстои да влязат в сила в най-скоро време;
- (3) ще се вземат предвид новите международни разпоредби на приложение I към Директива 98/18/ЕО;
- (4) Директива 98/18/ЕО следва да бъде съответно изменена;
- (5) мерките, предвидени в настоящата директива, са в съответствие със становището на комитета, създаден по силата на член 12, параграф 1 на Директива 93/75/ЕИО ² на Съвета, последно изменена с Директива 98/74/ЕО ³ на Комисията,

ПРИЕ НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Приложение I към Директива 98/18/ЕО се замества с текста на приложението към настоящата директива.

¹ ОВ L 144, 15.5.1998 г., стр. 1.

² ОВ L 247, 5.10.1993 г., стр. 19.

³ ОВ L 276, 13.10.1998 г., стр. 7.

Член 2

1. Държавите-членки приемат необходимите закони, подзаконови и административни разпоредби, необходими, за да приведат законодателство си в съответствие с настоящата директива най-късно до 15 октомври 2002 г. Те незабавно уведомяват Комисията за това.

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

2. Държавите-членки уведомяват Комисията за текста на разпоредбите от националното законодателство в областта, обхваната от настоящата директива.

Член 3

Настоящата директива влиза сила от деня на публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейските общности*.

Тя се прилага от 1 януари 2003 г., освен ако в приложението не е предвидено друго.

Член 4

Адресати на настоящото решение са държавите-членки.

Съставено в Брюксел на 5 март 2002 година.

За Комисията:

Заместник-председател

LOYOLA DE PALACIO

“ПРИЛОЖЕНИЕ I

**ИЗИСКВАНИЯ ЗА БЕЗОПАСНОСТ ПО ОТНОШЕНИЕ НОВИТЕ И
СЪЩЕСТВУВАЩИ ПЪТНИЧЕСКИ КОРАБИ, КОИТО ИЗВЪРШВАТ
ВЪТРЕШНИ ПЪТУВАНИЯ**

СЪДЪРЖАНИЕ

	<i>Страница</i>
ГЛАВА I – ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ	7
ГЛАВА II-1 - КОНСТРУКЦИЯ - ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ И УСТОЙЧИВОСТ, ДВИГАТЕЛИ И ЕЛЕКТРИЧЕСКИ ИНСТАЛАЦИИ	8
ЧАСТ А – ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ	8
1. Определения, отнасящи се до част Б (правило 2)	8
2. Определения, отнасящи се до части В, Г и Д (правило 3)	9
ЧАСТ Б - ЦЯЛОСТНА УСТОЙЧИВОСТ, УСТОЙЧИВОСТ НА ПОДРАЗДЕЛЕНИЯТА И УСТОЙЧИВОСТ ПРИ ПОВРЕДИ	10
1. Резолюция А.749 (18) за цялостна устойчивост	10
2. Водонепроницаемо подразделение	11
3. Дължина на наводняване (правило 4)	11
4. Допустима дължина на отделенията (правило 6)	11
5. Пропускливост (правило 5)	11
6. Фактор на подразделяне	12
7. Специални изисквания относно подразделенията на корабите (правило 7)	12
8. Устойчивост при повреда (правило 8)	13
8-1. Устойчивост при повреда на ро-ро пътнически кораби (правило 8-1)	16
8-2. Специални изисквания за ро-ро пътнически кораби, превозващи 400 и повече пътници (правило 8-2)	17

8-3. Специални изисквания за пътнически кораби, различни от ро-ро пътническите кораби, превозващи 400 и повече пътници	17
9. Вертикални прегради на носа и машинното отделение (правило 10)	17
10. Двойни дъна (правило 12)	18
11. Определяне, маркиране и записване на подразделителните товарни водолинии (правило 13)	19
12. Изграждане и първоначални изпитвания за водонепроницаеми вертикални прегради и др. (правило 14)	19
13. Отвори във водонепроницаеми вертикални прегради (правило 15)	20
14. Кораби, пренасящи товарни транспортни средства и придружаващ персонал (правило 16)	25
15. Отвори във външната обшивка на корпуса под разделната линия (правило 17)	26
16. Непроницаемост на пътническите кораби над разделната линия (правило 20)	27
17. Затваряне на вратите на товарното помещение (правило 20-1)	28
17-1. Водонепроницаемост от ро-ро палубата (горна палуба) към помещенията под нея (правило 20-2)	28
17-2. Достъп до ро-ро палубите (правило 20-3)	29
17-3. Затваряне на вертикалните прегради на ро-ро палубата (правило 20-4)	29
18. Информация за устойчивостта (правило 22)	29
19. Планове за контрол на повредите (правило 23)	30
20. Непромокаемост на корпуса и надстройката, защита от повреди и контрола върху тях (правило 23-2)	30
21. Маркиране, периодична работа и проверка на непроницаемите врати и др. (правило 24)	30
22. Вписвания в корабния дневник (правило 25)	31
23. Платформи за повдигане на автомобили и рампи	31
24. Перила	31

Част В – Двигатели	31
1. Общи изисквания (правило 26)	31
2. Двигатели с вътрешно горене (правило 27)	32
3. Приспособления за изпомпване на вода от трюма (правило 21)	32
4. Брой и видове помпи за изпомпване вода от трюма (правило 21)	34
5. Средства за движение назад (правило 28)	35
6. Рулево устройство (правило 29)	35
7. Допълнителни изисквания за електрическото и електрохидравличното рулево устройство (правило 30)	37
8. Вентилационна система в машинните отделения (правило 35)	38
9. Връзка между щурманския мостик и машинното отделение (правило 37)	38
10. Инженерна сигнализация (правило 38)	38
11. Местоположение на аварийните инсталации (правило 39)	38
12. Органи за управление на двигателите (правило 31)	38
13. Парни тръбопроводни инсталации (правило 33)	40
14. Системи за въздушно налягане (правило 34)	40
15. Защита срещу шума (правило 36)	40
16. Асансьори	40
Част Г- Електрически инсталации	41
1. Общи изисквания (правило 40)	41
2. Основен източник на електрическа енергия и осветление (правило 41)	41
3. Аварийен източник на електрическа енергия (правило 42)	42
4. Спомагателно аварийно осветление за ро-ро кораби (правило 42-1)	43
5. Предпазни мерки срещу токов удар, пожар и други рискове от електрически характер (правило 45)	43
Част Д – Допълнителни изисквания, приложими към периодично обслужваните машинни отделения	45
Особена проверка (правило 54)	45

1. Общи изисквания (правило 46)	45
2. Противопожарни мерки (правило 47)	45
3. Защита срещу наводняване (правило 48)	45
4. Управление на задвижващия механизъм от щурманския мостик (правило 49)	46
5. Комуникации (правило 50)	46
6. Система за аварийна сигнализация (правило 51)	46
7. Системи за безопасност (правило 52)	47
8. Специални изисквания за двигателя, котлите и електрическите инсталации (правило 53)	47
9. Система за автоматично управление и аварийна сигнализация (правило 53.4)	47

ГЛАВА II-2 – ПРОТИВОПОЖАРНА ЗАЩИТА, ОТКРИВАНЕ И ПОТУШАВАНЕ НА ПОЖАР 48

Част А – Общи изисквания 48

1. Основни принципи (правило 2)	48
2. Определения (правило 3)	49
3. Противопожарни помпи, противопожарни тръбопроводи, хидранти, шлангове и накрайници (правило 4)	53
4. Стационарни пожарогасителни системи (правила 5, 8, 9 и 10)	57
5. Преносими пожарогасители (правило 6)	61
6. Пожарогасителни съоръжения в машинните отделения (правило 7)	62
7. Специални изисквания за машинните отделения (правило 11)	64
8. Автоматични системи за пръскачки, детектори за пожар и противопожарна аварийна сигнализация (правило 12)	65
9. Стационарни системи за детектори за пожар и противопожарна аварийна сигнализация (правило 13)	67
10. Организация за употребата на течно гориво, смазочно масло и други запалителни масла (правило 15)	70
11. Пожарникарска екипировка (правило 17)	73
12. Разни (правило 18)	74
13. Планове за борба с огъня (правило 20)	77
14. Оперативна готовност и поддръжка	77
15. Инструкции, бордова подготовка и противопожарни тренировки	78
16. Операции	79

Част Б - Противопожарни мерки за сигурност 80

1. Конструкция (правило 23)	80
2. Главни вертикални и хоризонтални зони (правило 24)	80
3. Вертикални прегради в основната вертикална зона (правило 25)	81
4. Противопожарна цялост на вертикалните прегради и палубите в новите кораби, превозващи повече от 36 пътници (правило 26)	82
5. Противопожарна цялост на вертикалните прегради и палубите в новите кораби, превозващи не повече от 36 пътници и в съществуващите кораби клас „Б”, превозващи повече от 36 пътници	87

(правило 27)	
6. Аварийни изходи (правило 28)	90
6-1. Аварийни изходи на ро-ро пътническите кораби (правило 28-1)	95
7. Достъпи и отвори в отделенията на клас „А” и „Б” (правило 30 и 31)	96
8. Защита на стълбищата и асансьорите в жилищните и сервизните помещения (правило 29)	99
9. Вентилационни системи (правило 32)	100
10. Прозорци и странични люкове (правило 33)	104
11. Ограничения за използване на запалителни материали (правило 34)	105
12. Конструктивни детайли (правило 35)	106
13. Стационарни системи за детектори за пожар и противопожарна аварийна сигнализация и автоматична система за пръскачките, детекторите за пожар и противопожарната аварийна сигнализация (правило 14) (правило 36)	106
14. Защита на специална категория помещения (правило 37)	108
15. Системи за противопожарни патрули, детектори, аварийна сигнализация и общокорабна високоговорителна уредба (правило 40)	112
16. Модернизиране на съществуващите кораби клас „Б”, превозващи повече от 36 пътници (правило 41-1)	112
17. Специални изисквания към кораби, пренасящи опасни товари (правило 41)	115
18. Специални изисквания за съоръженията за кацане на хеликоптери	115

ГЛАВА III – СПАСИТЕЛНИ СРЕДСТВА

1. Определения (правило 3)	115
2. Комуникации, спасителни съдове и спасителни лодки, лични животоспасяващи средства (правило 6, 7, 18, 21 и 22)	115
3. Аварийна сигнализация, оперативни инструкции, наръчник за обучение, поименни списъци за сбор и инструкции за аварийни ситуации (правила 6, 8, 9, 19 и 20)	117
4. Обслужване на спасителните съдове и контрол (правило 10)	118
5. Сборни пунктове и организиране качването в спасителните съдове (правила 11, 23 и 25)	119
5-1. Изисквания за ро-ро пътническите кораби (правило 26)	120
5-2. Площадки за приземяване и качване в хеликоптери (правило 28)	121
5-3. Система за подпомагане вземането на решения от капитаните (правило 29)	121
6. Станции за спускане на лодки (правило 12)	122
7. Съхраняване на спасителните съдове (правила 13 и 24)	122
8. Съхраняване на спасителните лодки (правило 14)	123
8а. Съхраняване на системите за морска евакуация (правило 15)	124
9. Съоръжения за спускане на спасителни съдове и за спасяване (правило 16)	124
10. Качване в спасителната лодка, съоръжения за спускане и спасяване (правило 17)	125

11. Инструкции за аварийни ситуации (правило 19)	126
12. Оперативна готовност, поддръжка и проверки (правило 20)	126
13. Обучение и тренировки за напускане на кораб (правило 19 и правило 30)	126

ГЛАВА I

ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

Изискванията на настоящото приложение се прилагат по отношение на новите и съществуващите пътнически кораби от класове „А”, „В”, „С” и „D”, извършващи крайбрежни плавания пътувания, само когато това е изрично предвидено.

Нови кораби от клас „В”, „С” и „D”, 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 когато администрацията на държавата на флага, под чийто флаг тези кораби имат право да плават, гарантира, че те отговарят на националните правила на държавата на флага, и че тези разпоредби гарантират еквивалентно равнище на безопасност.

Когато наредбите на настоящото приложение не се прилагат по отношение на новите кораби с дължина по-малка от 24 метра, администрацията на държавата на флага гарантира същото равнище на безопасност, по отношение на тези кораби, като се спазват националните правила.

Не се изисква съществуващите кораби от клас „С” и „D” да отговарят на наредбите 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 националните правила на държавата на флага, и че тези разпоредби гарантират еквивалентно равнище на безопасност.

В случаите, когато настоящото приложение изисква да се прилага някоя резолюция на ММО, по отношение на съществуващите кораби, корабите, построени до две години след датата на приемане на такава резолюция от ММО, не трябва да отговарят на изискванията на тази резолюция при условие, че те отговарят на предишната(ите) приложима(и) резолюция(и), ако има такава(ива).

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

- всяка промяна, която съществено променя измеренията на кораба, например: удължаването му чрез добавяне на ново средно тяло,
- всяка промяна, която съществено променя капацитета на кораба за превоз на пътници, например: когато палубата за превозни средства се преустройва в пътническа жилищна площ,
- всяка промяна, която съществено увеличава живота на кораба, например: подновяване на жилищните помещения на пътниците на една цяла палуба.

Обозначението „(правило ...)”, което е поставено след редица правила в настоящото приложение, се отнася до правилата на изменената Конвенция SOLAS от 1974 г., на които са базирани правилата на настоящото приложение.

ГЛАВА II-1

КОНСТРУКЦИЯ – ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ И УСТОЙЧИВОСТ, ДВИГАТЕЛИ И ЕЛЕКТРИЧЕСКИ ИНСТАЛАЦИИ

ЧАСТ А

ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ

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

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

1 .1 *Разделителна товарна водолиния* е водолинията, използвана за определяне подразделението на кораба;

.2 *Най-дълбока разделителна товарна водолиния* е водолинията, която съответства на най-дълбоката водоизместимост, която позволяват приложимите изисквания за подразделение.

2 *Дължина на кораба* е дължината, измерена между перпендикулярите при краищата на най-дълбоката подразделителна товарна водолиния.

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

4 *Водоизместимост* е вертикалното отстояние от профила на основната линия в средната част на кораба до съответната подразделителна товарна водолиния.

5 *Пълна товароподемност* е разликата в тонажа между водоизместимостта на кораба във вода с относително тегло от 1,025 при товарната водолиния, съответстваща на определения нетен свободен борд и минималното тегло на кораба.

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

7 *Горна палуба* е най-горната палуба, до която се простират напречните непромокаеми вертикални прегради.

8 *Разделна линия* е линията, очертана най-малко 76 мм под горната повърхност на горната палуба.

9 *Промокаемост на дадено помещение* е процентът от обема на това пространство, който може да се наводни. Обемът на пространството, което се простира над разделната линия се измерва само до височината на тази линия.

10 *Машинно отделение* е отделението между профила на основната линия до разделената линия, и между крайните основни напречни непромокаеми вертикални прегради, затварящи пространствата, в които са разположени основните и спомагателните двигатели и нагревателите, които служат за задвижването.

11 *Пътнически помещения* са помещенията, предвидени за настаняване и използване от пътниците, без предвидените за багажно, складовото, запасно и пощенско помещения.

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

13 *Непромокаемост* означава, че вода не може да преминава в кораба, при каквито и да било морски атмосферни условия.

14 *Пътнически ро-ро кораб* означава пътнически кораб с ро-ро товарни отделения или специална категория помещения, така както са определени в правило II-2/A/2.

2. Определения относно части В, Г, и Д (правило 3)

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

1 .1 *Система за управление на рулевото устройство* е оборудването, посредством което се изпращат заповеди от щурманския мостик към рулевите машинните отделения. Системите за управление на рулевото устройство се състоят от предаватели, приемници, хидравлични контролни помпи и свързаните с тях мотори, моторни регулатори, тръби и кабели.

2 *Основното рулево устройство* включва машините, рулевите задвижващи механизми, рулевите машинни отделения, ако има такива, и спомагателното оборудване и средствата за предаване момента на въртене на балера на руля (румפלел или квадрант), необходим за осъществяване задвижването на руля с цел направляване кораба в нормални условия на експлоатация.

2 *Рулево машинно отделение* е:

.1 при електрическо рулево устройство, един електрически мотор и съответното му електрическо оборудване;

2 при електрохидравлично рулево устройство, един електрически мотор и съответното му електрическо оборудване и свързаната към тях помпа;

3 при друг вид хидравлично рулево устройство – един задвижващ двигател и свързана помпа.

3 *Спомагателно рулево устройство* е оборудването, различно от която и да е част на основно рулево устройство, необходимо за направляване на кораба в случай на отказ на основното рулево устройство, но невключващо румпела, квадранта или компонентите, които изпълняват същата функция.

4 *Нормални условия на експлоатация и обитаване* са условията, при които корабът като цяло, механизмите, сервизните средства и помагала, осигуряващи задвижването и възможност за направляване, безопасната навигация, противопожарна безопасност и безопасност при наводнения, вътрешни и външни комуникации и сигнализация, аварийните средства, лебедките на аварийните лодки, както и проектните условия за удобство, са в изправност и функционират нормално.

5 *Извънредно състояние* е състоянието, при което едно от обслужващите средства, необходимо за осигуряване нормални условия на работа и живот, не е в режим на работа поради повреда в основния източник на електрическа енергия.

6 *Основен източник на електрическа енергия* е източникът, предвиден за снабдяване основното разпределително табло с електрическа енергия, за разпределяне между всички сервизни средства, необходими за поддържане нормални условия на експлоатация и обитаване на кораба.

7 *Мъртво състояние на кораба* е състоянието, при което основният задвижващ механизъм, нагревателите и спомагателните съоръжения не функционират поради липса на електроенергия.

8 *Основна електрическа станция* е помещението, в което е разположен основният източник на електрическа енергия.

9 *Основно разпределително табло* е разпределителното табло, което директно се захранва от основния източник на електрическа енергия и е предназначено да разпределя електрическата енергия между обслужващите средства на кораба.

10 *Аварийно разпределително табло* е разпределително табло, което в случай на прекъсване на основния източник на електрическа енергия, се снабдява директно от аварийния източник на електрическа енергия или от временния източник на електрическа енергия и е предназначено да разпределя електрическа енергия за аварийната поддръжка на кораба.

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

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

13 *Максимална скорост назад* е скоростта, която е изчислена, че корабът може да развива назад при максимална проектна мощ за скорост при най-дълбоко газене в море.

.14 а) *Машинни отделения* са всички машинни помещения от категория А и всички други помещения, съдържащи двигателен механизъм, нагреватели, отделения за течно гориво, парни двигатели и двигатели с вътрешно горене, генератори и главни електрически съоръжения, станции за зареждане с гориво, хладилни, стабилизиращи, вентилационни и климатични инсталации, и подобни помещения, както и шахтите към тях.

14 б) *Машинни отделения категория „А”* са тези помещения и шахтите към тях, които съдържат:

- 1 механизъм с вътрешно горене, използван за основното задвижване; или
- 2 механизъм с вътрешно горене, използван за цели, различни от основното задвижване, когато такъв механизъм има в агрегата си обща производствена мощност не по-малка от 375 кВт; или
- .3 всеки нагревател с гориво или отделение за течно гориво.

15 *Система с енергийно задвижване* е хидравличното оборудване, предназначено за осигуряване енергия за завъртане на балера, състоящ се от рулево устройство или механизми, заедно със свързаните тръби и принадлежности и рулеви задвижващи механизми. Енергийните задвижващи системи могат да имат общи механични компоненти, като румпела, квадранта и балера на руля, или други компоненти, изпълняващи същата функция.

16 *Пунктове за сигурност* са тези помещения, в които се намират радиоелектрическото оборудване на кораба или основното навигационно оборудване или аварийния източник на енергия или съоръженията за откриване или потушаване на пожари.

ЧАСТ Б

ЦЯЛОСТНА УСТОЙЧИВОСТ, УСТОЙЧИВОСТ НА ПОДРАЗДЕЛЕНИЯТА И УСТОЙЧИВОСТ ПРИ ПОВРЕДИ

1. Резолюция А.167 (18) за цялостна устойчивост

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ „А”, “В”, “С”, И “D” С ДЪЛЖИНА 24 МЕТРА И ПОВЕЧЕ:

Всички класове нови кораби с дължина 24 метра и повече трябва да отговарят на съответните изисквания за пътнически кораби на Кодекса за цялостна устойчивост, приети с Резолюция А.749 (18) на 4 ноември 1993 г. от ММО на 18-та сесия на нейната Асамблея.

Когато, според държавите-членки, приложението на критерия за силен вятър и клатене на Резолюция А.749 (18) на ММО е неподходящо, може да се прилага алтернативен подход, който гарантира нужната безопасност. Той се представя пред Комисията в доказателство, че може да се поддържа еквивалентно равнище на безопасност.

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

Всички съществуващи кораби класове „А” и “В”, при всички условия на натоварване, трябва да отговарят на следните критерии за устойчивост след надлежна корекция за ефекта от свободното движение на повърхността на течностите в резервоарите, в съответствие с изискванията на параграф 3.3 на Резолюция А.749 (18) на ММО или на друга съответстваща такава.

а) Пространството под кривата на лоста за изправяне (кривата GZ) не трябва да е по-малко от:

- (i) 0.055 метър-радиана до ъгъл на наклон от 30° ;
- (ii) 0.09 метър-радиана до ъгъл на наклон от или 40° , или ъгъла на наводняване, т.е. ъгълът на наклоняване, при който долните краища на всеки отвор в корпуса, надстройките или покритите палуби, които не могат да бъдат херметически затворени, се потопяват, ако този ъгъл е по-малък от 40° ;
- (iii) 0.03 метър-радиана между ъглите на наклон от 30° и 40° или между 30° и ъгъла на наводняване, ако този ъгъл е по-малък от 40° ;

б) Кривата на лоста за изправяне GZ трябва да е най-малко 0,20 метра при ъгъл на наклон, равен на или по-голям от 30° .

в) Максималната крива на лост за изправяне GZ трябва да е при ъгъл на наклона, който е препоръчителен да бъде повече от 30° , но не по-малко от 25° .

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

Условията за натоварване, които трябва да се вземат под внимание с оглед удостоверяване съответствието с горните критерии за устойчивост, трябва да включват минимум тези, изброени в параграф 3.5.1.1. от Резолюция А.749 (18) на ММО.

Всички съществуващи кораби от класове „А” и “В” с дължина 24 метра и повече също така трябва да отговарят на допълнителните критерии, така както те са формулирани в параграф 3.1.2.6. (допълнителни критерии за пътнически кораби) и параграф 3.2. (критерий за силен вятър и клатене) на Резолюция А.749 (18).

Когато според държавите-членки приложението на критерия за силен вятър и клатене на Резолюция А.749 (18) е неподходящо, може да се приложи

алтернативен подход, който гарантира задоволителна устойчивост. Това трябва да се подкрепи с доказателство пред Комисията, което потвърждава, че може да се постигне еквивалентно равнище на безопасност.

2 Водонепроницаемо подразделение

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

Всеки кораб се подразделя с водонепроницаеми стени до горната палуба като максималната дължина на водонепроницаемите отделения се изчислява в съответствие със специфичните изисквания, посочени по-долу.

Вместо тези изисквания могат да се прилагат правилата за подразделенията и устойчивостта на пътническите кораби, като равностойни на част Б от глава II от Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1960 г., както е формулирана в Резолюция А.265 (VIII) на ММО, но само ако се прилагат в своята цялост.

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

3 Дължина на наводняване (правило 4)

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

.1 Дължината на наводняване в определена точка е максималната част от дължината на кораба, чийто център е въпросната точка, която може да бъде наводнена при наличие на пропускливостта, посочена по-долу, без кораба да бъде потопен под разделната линия.

.2 При кораб, който няма непрекъсната горна палуба, дължината на наводняване във всяка точка може се определи спрямо една предполагаема непрекъсната разделна линия, която при никоя точка не е по-малко от 76 мм под върха на палубата, отстрани към която въпросните вертикални прегради и корпусът са продължени и трябва да са непроницаеми.

.3 Когато част от предполагаемата разделна линия е значително под нивото на палубата, към която има продължени вертикални прегради, администрацията на държавата на флага може да разреши ограничено отслабване на непромокаемостта в онези части от вертикалните прегради, които са над разделната линия и непосредствено под горната палуба.

4 Допустима дължина на отделенията (правило 6)

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

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

5 Пропускливост (правило 5)

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

Конкретните предположения, посочени в правило 3, се отнасят до пропускливостта в помещенията под разделната линия.

При определяне дължината на наводняването, предполагаемата средна пропускливост на помещенията, разположени под разделната линия, е определена в таблицата в правило 8.3.

6 Фактор на подразделяне

Факторът на подразделяне е:

ЗА НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D” И СЪЩЕСТВУВАЩИ РО-РО ПЪТНИЧЕСКИ КОРАБИ КЛАС „В”:

1,0, когато броят на пътниците, които корабът може да превозва, е по-малък от 400, и

0,5, когато броят на пътниците, които кораба може да превозва, е 400 или по-голям.

Съществуващите ро-ро кораби от клас “В” трябва да бъдат приведени в съответствие с това условие не по-късно от датата, определена за привеждане в съответствие с това изискване, посочена в правило II-1/Б/8-2, параграф 2.

ЗА СЪЩЕСТВУВАЩИТЕ РО-РО ПЪТНИЧЕСКИ КОРАБИ КЛАС “В”: 1,0

7 Специални изисквания относно подразделенията на корабите (правило 7)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D” И СЪЩЕСТВУВАЩИТЕ КОРАБИ КЛАС “В”:

.1 Когато в дадена част или части от кораба непроницаемите вертикални прегради са продължени до палуба, която е разположена по-високо от останалите части на кораба и е желателно да се извлече полза от по-високото продължение на вертикалните прегради при изчисляване дължината на наводняването, като за всяка такава част от кораба могат да се използват отделни разделни линии, при условие, че:

.1 страните на кораба са продължени изцяло по дължината на кораба до палубата, съответстваща на горната разделна линия и всички отвори в корпуса, обшити под тази палуба изцяло по дължината на кораба, се приемат, че са под разделната линия; по смисъла на правило 15, и

.2 и двете отделения, прилежащи към „прага“ на горната палуба, са в допустимата дължина, отговаряща на техните съответни разделни линии, и в допълнение, тяхната обща дължина не превишава два пъти допустимата дължина, определена в съответствие с по-ниската разделна линия.

.2 Дадено отделение може да надвишава допустимата дължина, определена от изискванията на правило 4 при условие, че общата дължина на всяка двойка прилежащи отделения, които са общи за въпросното отделение, не превишава по-малката от двете стойности или на дължината на наводняването или на два пъти допустимата дължина.

.3 Дадена основна напречна вертикална преграда може да бъде прекъсната при условие, че всички дължини на прекъсването се намират от вътрешната страна на борда на вертикалните повърхности от двете страни на кораба, разположени на разстояние от корпуса, обкован равномерно до една пета от широчината на кораба, и измерени под прав ъгъл към централната линия при нивото на най-дълбоката линия на натоварване на подразделението. Всяка част от прекъсването, която е извън тези граници, се счита за праг по смисъла на параграф 6.

.4 За определяне подразделението се използва еквивалентна вертикална преграда, когато дадена основна напречна вертикална преграда е прекъсната или прагова.

.5 Когато дадено основно напречно непроницаемо отделение се състои от локални подразделения и администрацията на държавата на флага е убедена, че при дадена предполагаема странична повреда, надвишаваща дължина от 3 метра плюс 3% от дължината на кораба или 11 метра, или 10 % от дължината на кораба, която от стойностите е по-малка, целият обем от основното отделение няма да се наводни, може да се допусне пропорционален толеранс за допустимата дължина, която се изисква по начало за такова отделение. В такъв случай обемът на ефективната плавателност, определен за неповредената страна, няма да бъде по-голям от този, допуснат за повредената страна.

Изключение от настоящия параграф се допуска единствено, ако то не пречи да се спазват изискванията на правило 8.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” И “D”:

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

.1 общата дължина на две отделения, разделени със съответната вертикална преграда, не превишава 90 % от дължината на наводняването или два пъти допустимата дължина, с изключение на случаи, когато в корабите с фактор на подразделяне равен на 1, общата дължина от двете въпросни отделения не превишава допустимата дължина;

.2 осигурява се допълнително подразделяне посредством прага, който поддържа същото равнище на безопасност, като при равнинна преграда;

.3 отделението, върху което се разпростира прагът, не превишава допустимата дължина, съответстваща на разделната линия, измерена 76 мм под прага.

.7 При корабите с дължина 100 метра и повече, една от основните напречни вертикални прегради зад форпика, се поставят на разстояние от предния перпендикуляр, което не превишава допустимата дължина.

.8 Когато разстоянието между две прилежащи основни напречни вертикални прегради, или еквивалентните равнинни прегради, или разстоянието между напречните плоскости, преминаващи през най-близките прагови части на вертикалните прегради е по-малко от 3 метра плюс 3 % от дължината на кораба, или 11,0 метра, или 10% от дължината на кораба, която от двете величини е по-малка, само една от тези вертикални прегради може да се счита, че съставлява част от подразделение на кораба.

.9 Когато необходимият фактор за подразделенията е 0,50, общата дължина на които и да е две прилежащи отделения не трябва да надвишава дължината на наводняването.

8 Устойчивост при повреда (правило 8)

НОВИ КОРАБИ КЛАС “В”, “С” и “D” И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС “В”:

.1.1 При всички експлоатационни условия се гарантира необходимата цялостност на устойчивост, която осигурява възможността корабът да устои на крайната фаза на наводняване на всяко едно от основните отделения, по отношение на което трябва да остане в границите на дължината на наводняване.

.1.2 Когато две прилежащи основни отделения са разделени от вертикална преграда, която е прагова, в съответствие с условията на правило 7.6.1, цялостната устойчивост трябва да устои на наводняването при тези две прилежащи отделения.

.1.3 Когато необходимият фактор за подразделенията е 0,50, цялостната устойчивост може да устои на наводняването на всяко от двете прилежащи отделения.

.2.1 Изискванията на алинея .1 се определят от изчисленията, които отговарят на алинеи .3, .4 и .6, и които отчитат частите и конструктивните особености на кораба и схемата и конфигурацията на повредените отделения. При извършване на тези изчисления се предполага, че корабът е във възможно най-лошо експлоатационно състояние по отношение на неговата устойчивост.

.2.2 Когато се предлагат да се монтират палуби, вътрешни обшивки или надлъжни вертикални прегради, които макар и водопроницаеми, са такива, че да ограничават наводнението, трябва да се обърне съответното внимание на изискванията за изчисленията им.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D” И СЪЩЕСТВУВАЩИ РО-РО ПЪТНИЧЕСКИ КОРАБИ КЛАС „В И СЪЩЕСТВУВАЩИ ПЪТНИЧЕСКИ КОРАБИ КЛАС “В”, РАЗЛИЧНИ ОТ ТИПА „РО-РО”, ПОСТРОЕНИ НА ИЛИ СЛЕД 29 АПРИЛ 1990 г.:

.2.3 Необходимата устойчивост за окончателното състояние на кораба след повреда и след балансиране, когато това се изисква, се определя, както следва:

.2.3.1 Положителната остатъчна крива на лоста за изправяне има минимален обхват от 15° извън ъгъла на равновесие. Този обхват може да бъде намален до 10° в случай, когато пространството под кривата на лоста за изправяне е това, което е посочено в параграф .2.3.2, умножено по коефициент 15/обхват, където обхватът е изразен в градуси.

.2.3.2 Пространството под кривата на лоста за изправяне е най-малко 0,015 метър-радиана, измерено от ъгъла на равновесие до по-малката от следните величини:

.1 ъгълът, под който възниква прогресивно наводняване;

.2 22° (измерени от отвеса), в случай на наводняване само в едно отделение, или 27° (измерени от отвеса) в случай на едновременно наводняване в две прилежащи отделения.

.2.3.3 В обхвата на положителната устойчивост трябва да се получи остатъчна крива на лоста за изправяне, като се отчита най-големия от следните моменти на наклоняване:

.1 струпване на всички пътници на едната страна;

.2 спускане от една страна на всички напълно натоварени спасителни плавателни съдове от балките;

.3 в резултат на налягането на вятъра:

изчислена по формулата:

$$GZ(\text{метри}) = \frac{\text{моментна наклоняване}}{\text{водоизместимост}} + 0.04$$

В никой случай обаче кривата на лоста за изправяне не трябва да е по-малка от 0,10 метра.

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

.1 Моментът, в резултат от струпване на пътници, се изчислява при:

.1.1. четири пътника на квадратен метър;

.1.2. тегло от 75 кг на всеки пътник;

.1.3. пътниците се разпределят по свободните палубни пространства към едната страна на кораба, където се намират сборните пунктове, по начин по който те предизвикват най-остър момент на наклоняване.

.2 Моментът, в резултат от спускане от едната страна на всички напълно натоварени спасителни плавателни съдове от балките, се изчислява при условие, че:

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

.2.2 за спасителните лодки, които са подготвени за спускане, напълно натоварени от прибрана позиция, се взема максималния момент на наклона по време на спускане;

.2.3 напълно натоварен спасителен сал, окачен на балката от страната, откъм която корабът е наклонен след претърпяна повреда, се счита, че е повесен навън и готов за спускане;

.2.4 лица, без спасителни средства, които са повесени навън не оказват допълнително влияние нито за момента на наклоняване, нито за изправяне;

.2.5 спасителните средства, разположени странично на кораба срещуположно на страната, към която корабът е наклонен, се считат, че са в прибрано положение.

.3 Моменти в резултат от налягането на вятъра:

.3.1 при клас "B": прилага се налягане на вятъра от 120 N/m²;

при класове "C" и "D": прилага се налягане на вятъра от 80 N/m²;

.3.2 приложимото пространство е издаденото странично пространство на кораба над водолинията, съответстващо на цялостното състояние;

.3.3 моментно рамо е вертикалното разстояние от точката на половина от основното газене, съответстваща на цялостното състояние, към центъра на тежестта на страничното пространство.

.2.4 При възникване на голямо прогресиращо наводняване, т.е. което причинява рязко намаляване на кривата на лоста за изправяне с 0,04 метра или повече, кривата на лоста за изправяне се счита за прекъсната при ъгъла, под който прогресиращото наводняване се появява, а обхватът и пространството, определени в .2.3.1 и .2.3.2 се измерват до този ъгъл.

.2.5 В случаи, при които прогресиращото наводняване е ограничено и не продължава неудържимо и причинява допустимо бавно намаляване на кривата на лоста за изправяне с по-малко от 0,04 метра, остатъкът от кривата частично се скъсява, като се предполага, че прогресиращо наводненото пространство е било наводнено по този начин от самото начало.

.2.6 При междинните стадии на наводняване, максималната крива на лоста за изправяне трябва да е най-малко 0,05 метра, а обхватът на положителните криви на лоста за изправяне трябва да е най-малко 7. Във всички случаи се предполага наличие само на едно пропукване в корпуса и ефект от само една свободна повърхност на течност.

НОВИ КОРАБИ КЛАС “В”, “С” и “D” И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС “В”:

.3 За изчисляване устойчивостта на повреди, обемът и повърхностната пропускливост са, както следва:

Пространства	Пропускливост (в %)
Предназначени за съхранение на товари	60
Предназначени за настаняване	95
Предназначени за двигателите	85
Предназначени за течности	0 или 95 (*)
(*) Който е резултат от по-строги изисквания	

Трябва да се предвиди по-висока повърхностна пропускливост по отношение пространствата, които в близост до водната повърхност, не съдържат значителен брой жилищни помещения или двигателни отделения, както и пространства, които по принцип не са заети от съществени количества товар или провизии.

.4 Предполагаемият размер на повредите е, както следва:

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

.2 напречно (измерени навътре от страната на кораба, под прави ъгли към централната линия на нивото на най-дълбокото подразделение на товарната линия): разстояние от една пета от ширината на кораба; и

.3 вертикално: от основната линия нагоре без ограничения;

.4 в случай, че повреда, по-незначителна от посочените по-горе в .4.1, .4.2, .4.3, доведе до по-сериозно състояние на наклона или до загуба на метацентрична височина, такава повреда следва да се отчете при изчисленията.

.5 Несиметричното наводняване трябва да се поддържа до минимума, съвместим с оперативната конструкция на кораба. Когато е необходимо да се коригират големи ъгли на наклон, приетите мерки трябва, при възможност, да бъдат самостоятелни, но във всеки случай, където има осигурени контролни средства за принадлежностите срещу напречно наводняване, те трябва да могат да се управляват от място над горната палуба. За новите кораби класове "В", "С" и "D", максималният ъгъл на наклон след наводняване, но преди уравнивяване не трябва да надвишава 15° . Когато се изискват принадлежности срещу напречно наводняване, времето за уравнивяване не трябва да превишава 15 минути. На капитана на кораба се предоставя необходимата информация относно използването на принадлежностите срещу напречно наводняване.

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

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

.2а освен, ако не е указано друго в параграф 6.2б, в случай на несиметрично наводняване, ъгълът на наклона на наводняване само в едно отделение не трябва да надвишава 7° за кораби клас "В" (нови и съществуващи) и 12° за кораби класове "С" и "D" (нови).

При едновременно наводняване на две прилежащи отделения, може да се допусне наклон от 12° за съществуващите и нови кораби клас "В" при условие, че факторът на подразделяне е не по-голям от 0,50 в тази част на кораба, която е наводнена;

.2б за съществуващите кораби от клас "В", различни от ро-ро пътнически кораби, построени преди 29 април 1990 г., в случай на несиметрично наводняване, ъгълът не трябва да надвишава 7° , освен в изключителни случаи, когато администрацията на държавата на флага може да разреши допълнителен наклон, предизвикан от несиметричното движение, но в никакъв случай крайният наклон не може да надвишава 15° .

.3 При никакви обстоятелства разделната линия не може да бъде потапяна в крайната фаза на наводняването. Ако се приеме, че разделната линия може да бъде потопена по време на междинната фаза на наводняването, администрацията на държавата на флага може да изиска съответните проверки и нареждания, каквито счита необходими за безопасността на кораба.

.7 Капитанът на кораба осигурява с нужната информация, за да поддържа необходимата цялостна устойчивост при работни условия, която гарантира издръжливостта на кораба срещу критични повреди. При кораби с напречно

наводняване, на капитана на кораба се предоставя информация за условията на устойчивост, въз основа на които се базират направените изчисления за наклона и се предупреждава, дали сериозните повреди на кораба при по-неблагоприятно условия биха довели до прекаленото му наклоняване.

.8 Данните, посочени в параграф .7, даващи възможност капитана да поддържа необходимата цялостна устойчивост, включват информацията, която определя максимално допустимата височина на центъра на тежестта над кила (KG) на кораба, или алтернативно минималната допустима метацентрична височина (GM), при обхват на газене или водоизместимост, достатъчен за да включва всички работни системи. Информацията съдържа влиянието на различни надлъжни наклони, като се отчитат работните ограничения.

.9 Всеки кораб трябва да има скали за водоизместимост, които са ясно отбелязани на носа и на кърмата. В случай, че маркировките за водоизместимостта не са посочени на място, където да са ясно четливи, или по оперативни съображения за конкретната дейност създават трудности за разчитането им, корабът трябва да се оборудва с надеждна система, която показва водоизместимостта, чрез която водоизместимостта на носа и кърмата могат да се определят.

.10 При приключване товаренето на кораба и преди неговото отплаване, капитанът на кораба определя правилното разпределение на товара и устойчивостта на кораба и също така удостоверява и вписва, че корабът отговаря на критериите за устойчивост, по съответните правила. Определянето устойчивостта на кораба се извършва винаги чрез изчисления. За целта могат да бъдат използвани електронни изчислителни системи за товарене и определяне устойчивостта или друго подобно средство.

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

.12 Отстъпки от изискванията за устойчивост на повреда се разрешава единствено в изключителни случаи и при условие, че администрацията на държавата на флага е убедена, че частите, организацията и другите характеристики на кораба са най-благоприятните за неговата устойчивост при повреда, което може да бъде практически и логично прието при определени обстоятелства.

8-1 Устойчивост при повреда на ро-ро пътнически кораби (правило 8-1)

СЪЩЕСТВУВАЩИ РО-РО ПЪТНИЧЕСКИ КОРАБИ , КЛАС “В”:

.1 Съществуващите ро-ро пътнически кораби клас “В” трябва да се приведат в съответствие с правило 8 не по-късно от датата на първата периодична проверка след датата на проверката за съответствие, определена по-долу, в съответствие със стойността на А/Атах, както е определена в Приложението към процедурата за изчисляване на оценката на характеристиките на оцеляване на съществуващите пътнически ро-ро кораби, при използване опростен метод, основаващ се на Резолюция А.265 (VIII), разработен от Комитета по морска безопасност на 59-то си заседание през юни 1991 г. (КМБ/Циркуляр 574):

<i>Стойност на А/Атах:</i>	<i>Дата на определяне съответствието</i>
Под 85%	1 октомври 1998 г.
85% или повече, но по-малко от 90%	1 октомври 2000 г.
90% или повече, но по-малко от 95%	1 октомври 2002 г.
95% или повече, но по-малко от 97,5%	1 октомври 2004 г.
97,5% или повече	1 октомври 2005 г.

8-2. Специални изисквания за ро-ро пътническите кораби, превозващи 400 и повече пътници (правило 8-2)

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

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

.1 новите ро-ро пътнически кораби, лицензирани да превозват 400 и повече пътници, трябва да отговарят на изискванията на параграф .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 ро-ро пътнически кораби, разрешени да се превозват 400 и повече пътници, трябва да отговарят на изискванията на параграф 1 не по-късно от датата на първата периодична проверка след датата за определяне на съответствие, определена в параграф .2.1, .2.2 или .2.3, която се явява последна:

.2.1

<i>Стойност на А/Атах:</i>	<i>Дата на определяне съответствието</i>
под 85%	1 октомври 1998 г.
85% или повече, но по-малко от 90%	1 октомври 2000 г.
90% или повече, но по-малко от 95%	1 октомври 2002 г.
95% или повече, но по-малко от 97,5%	1 октомври 2004 г.
97,5% или повече	1 октомври 2010 г.

.2.2 Брой на лицата, разрешени да се превозват:

1 500 или повече	1 октомври 2002 г.
1 000 или повече, но по-малко от 1 500	1 октомври 2006 г.
600 или повече, но по-малко от 1 000	1 октомври 2008 г.
400 или повече, но по-малко от 600	1 октомври 2010 г.

.2.3 Възраст на кораба, равна на 20 или повече години:

където възрастта на кораба е времето, отчетено от датата на която килът е бил положен или датата, на която е бил в подобна фаза на построяване или датата, на която корабът е бил реконструиран в ро-ро пътнически кораб.

8-3. Специални изисквания за пътнически кораби, различни от ро-ро пътническите кораби, превозващи 400 и повече пътници

КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” И “D”, ПОСТРОЕНИ НА ИЛИ СЛЕД 1 ЯНУАРИ 2003 Г., РАЗЛИЧНИ ОТ РО-РО ПЪТНИЧЕСКИТЕ КОРАБИ:

Независимо от изискванията на правило II-1/Б/8, пътнически кораби, различни от ро-ро пътнически кораби, лицензирани да превозват 400 и повече пътници, трябва да отговарят на изискванията на параграфи 2.3 и 2.6 от правило II-1/Б/8, при предположението, че повредата се намира, където и да е по дължината на кораба „L”.

9 Вертикални прегради на носа и машинното отделение (правило 10)

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

.1 Инсталира се носова или първа носова непроницаема преграда, която е непромокаема по вертикала до горната палуба. Тази вертикална преграда се разполага на разстояние от предния перпендикуляр, 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 простира напред от предния перпендикуляр, например вълнорез с носови булб, разстоянията, посочени в параграф 1, се измерват от една от следните точки:

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

.3 При наличие на дълга предна надстройка, носът или първата носова непроницаема преграда са непромокаеми до следващата цяла палуба над

горната палуба. Удължението се извършва по начин, по който се предотвратява възможността вратата на носа да причини повреди, в случай че носовата врата се повреди или откачи.

.4 Не е необходимо удължението по параграф .3 да бъде изградено директно над долната вертикална преграда при условие, че не всички части на удължението са разположени по-напред от предното ограничение, определено в параграф 1 или 2.

Независимо от това, в съществуващите кораби клас “В”:

.1 когато удължението на първата носова непроницаема преграда се състои от наклонена товарна рампа над горната палуба, частта от рампата, която е по-дълга от 2,3 метра над горната палуба, може да бъде удължена не повече от 1 метър напред пред предните ограничения, определени в параграфи .1 и .2;

.2 когато съществуващата рампа не отговаря на изискванията за удължението на първата носова непроницаема преграда и местоположението на рампата не позволява поставянето на такова удължение в рамките на ограниченията, посочени в параграф .1 или параграф .2, удължението може да се постави в рамките на определено разстояние зад кърмата при съобразяване с ограниченията за кърмата, посочени в параграф .1 или параграф .2. Ограниченото разстояние при кърмата не трябва да е повече от необходимото, за да се осигури несъприкосновение с рампата. Удължението към първата носова непроницаема преграда се разгръща напред и отговаря на изискванията на параграф .3, като предотвратява възможността рампата да й нанесе повреди, ако тя се повреди или отдели.

.5 Рампите, които не отговарят на горните изисквания, не се считат за удължение на първата носова непроницаема преграда.

.6 В съществуващите кораби клас “В”, изискванията на параграфи .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 се инсталира кърмова преграда, както и вертикални прегради, които отделят машинното помещение от багажното и от пътническото помещения съответно напред и към кърмата, които трябва да са непромокаеми по вертикала до горната палуба. Кърмовата преграда, обаче, може да има праг под горната палуба при условие, че това не понижава равнището на безопасност на кораба по отношение на подразделенията.

.8 Във всички случаи тръбопроводите на кърмата трябва да се разположат в непромокаеми пространства. Уплътнението на кърмата се разполага в непромокаем тунел на шахтата или в друго непромокаемо пространство, отделено от отделението с тръбопровода на кърмата. То трябва да има такъв обем, че в случай, че е наводнено от течове през уплътнението на кърмата, разделната линия да не бъде потопена.

10 Двойни дъна (правило 12)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D” И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС “В” И НОВИ КОРАБИ, ПОСТРОЕНИ НА ИЛИ СЛЕД 1 ЯНУАРИ 2003 Г., С ДЪЛЖИНА 24 МЕТРА И ПОВЕЧЕ:

.1 Двойно дъно се инсталира при новите кораби класове “В”, “С” и “D” и съществуващите кораби клас “В” и новите кораби, построени на или след 1 януари 2003 г., с дължина 24 метра и повече, от подпорната стена на носа до подпорната стена на кърмата, доколкото това е практически оправдано и съвместимо с дизайна и нормалното функциониране на кораба.

.1 При кораби с дължина 50 метра и повече, но по-малка от 61 метра дължина, двойно дъно се поставя най-малко от машинното отделение до вертикалната преграда на носа или възможно най-близо;

.2 При кораби с дължина 61 метра и повече, но по-малко от 76 метра, двойно дъно се поставя най-малко около машинното отделение и се простира до вертикалните прегради на носа и кърмата или възможно най-близо;

.3 При кораби с дължина 76 метра и повече, двойно дъно се поставя при средната част на кораба и се простира до вертикалните прегради на носа и кърмата или възможно най-близо;

.2 Когато е налице изискване да бъде изградено двойно дъно, неговата дълбочина отговаря на стандартите на призната организация и вътрешното дъно трябва да е продължено навън до страните на кораба по такъв начин, че да защитава дъното до завивката на трюма. Такава защита се приема, че е задоволителна, ако линията на пресичане на външния ръб на разделителната плоча с плочата на трюма не е по-ниска в нито една част от хоризонталната равнина, минаваща през точката на пресичане с правата на рамката на средата на кораба на напречна диагонална линия, наклонена под 25° към базовата линия и пресичаща я в точка на половина от модулираната ширина на кораба от средната линия.

.3 Малки шахти, конструирани в двойното дъно за дренажите на трюмовете и др. не трябва да превишават дълбочината повече от необходимото. Дълбочината на шахтата в никакъв случай не може да бъде по-голяма от дълбочината минус 460 мм от двойното дъно при централната линия, нито може шахтата да се простира под хоризонталната равнина, посочена в параграф .2. Допуска се, обаче шахтата, която се простира до външното дъно, да достига до задния край на шахтата на тунела. Администрацията на държавата на флага може да разреши и други шахти (напр. за смазочно масло под основните двигатели), ако е убедена, че осигуряваната защита е равностойна на тази, предоставяна от двойното дъно, отговарящо на изискванията на настоящото правило.

.4 Не е необходимо поставянето на двойно дъно в непромокаеми 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 Независимо от изискванията на параграф 1 на настоящото правило 10, администрацията на държавата на флага може да разреши премахването на двойно дъно, в която и да е част на кораба, която е подразделена с фактор, непревишаващ 0,5, ако счита, че поставянето на двойно дъно в тази част не би било съвместимо с конструкцията и нормалното функциониране на кораба.

11 Определяне, маркиране и записване на подразделителните товарни водолинии (правило 13)

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

.1 С оглед поддържане необходимата степен на подразделяне, товарната водолиния, съответстваща на одобреното подразделяне на водоизместимост, се определя и маркира по средата от двете страни на кораба. Кораб, който има отделения, които са специално пригодени за алтернативно настаняване на пътници и за пренасяне на товар, по желание на собствениците може да има една или повече допълнителни товарни водолинии, определени и маркирани като съответстващи на подразделенията на водоизместимостта, които администрацията на държавата на флага може да одобри, като алтернативни експлоатационни условия.

.2 Определените и маркирани подразделителни товарни водолинии се записват в сертификата за безопасност на пътнически корабни и се обозначават с С.1, ако е налице само една подразделителна товарна водолиния.

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

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

.4 Запасната височина, съответстваща на всяка одобрена подразделителна товарна водолиния и експлоатационните условия, за които е одобрена, трябва ясно да се посочат в сертификата за безопасност на пътнически корабни.

.5 В никакъв случай маркировките на подразделителната товарна водолиния не може да се поставя над най-дълбоката товарна водолиния в солена вода, както е

¹ Арабските цифри след буквата “В”, в обозначенията на подразделителната товарна водолиния, могат да бъдат заменени с римски цифри или букви, ако администрацията на държавата на флага счита това за необходимо, с оглед разграничаване от маркировките на международните подразделителни товарни водолинии.

определена според здравината на кораба или от действащата Международна конвенция за товарните водолинии.

.6 Независимо от местоположението на маркировката на подразделителната товарна водолиния, при никакви обстоятелства корабът не може да бъде товарен по начин, при който маркировката на товарната водолиния, определена за сезона и района от действащата Международна конвенция за товарните водолинии, се потопява.

.7 При никакви обстоятелства един кораб не може да бъде товарен по начин, при който подразделителната товарна водолиния, маркирана по надлежния начин за определеното пътуване и условия на работа, да бъде потапяна.

12 Изграждане и първоначални изпитвания за водонепроницаеми на вертикалните прегради и др. (правило 14)

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

.1 Всяка непромокаема подразделителна вертикална преграда, напречна или надлъжна, се изгражда така, че да издържа, в подходящите граници на устойчивостта, максималното водно налягане, на което тя трябва да устои в случай на повреда на кораба, и най-малко да устои на водното налягане до разделната линия. Конструкцията на тези непромокаеми вертикални прегради трябва да отговаря на стандартите на одобрена организация.

.2.1 Праговете и прекъсванията на вертикалните прегради са непромокаеми и толкова устойчиви, колкото самата вертикална преграда, към която принадлежат.

.2.2 Когато рамките или напречните корабни греди минават през непромокаема палуба или вертикална преграда, тази палуба или вертикална преграда трябва да е структурно непромокаема, без да се използва дървен материал или цимент.

.3 Не е задължително да се изпитват основните отделения, като се запълват с вода. Когато не се извършва изпитване посредством запълване с вода, където е практически възможно се извършва изпитване с шланг. Това изпитване се извършва в най-напредналата фаза на монтиране на инсталациите на кораба. Когато изпитването с шланг е неприложимо, поради опасност от причиняване повреди на двигателите механизми, izolацията на електрическото оборудване или на инсталираните отвън съоръжения, той може да се замени с подробен визуален преглед на споените връзки, и където се счита за необходимо, с помощта на средства, като изпитване за проникване на оцветител или изпитване за ултразвук, или с друго еквивалентно изпитване. При всички случаи се извършва задълбочена проверка на непромокаемите вертикални прегради.

.4 Носът, двойните дъна (включително каналните килове) и вътрешните обшивки се изпитват при напор на водата, който съответства на изискванията на параграф .1.

.5 Резервоарите, предназначени да съдържат течности, и които съставляват част от подразделенията на кораба, се изпитват за непромокаемост при напор на вода до височина, отговаряща на най-дълбоката подразделителна товарна водолиния или до напора, съответстващ на две трети от дълбочината от върха на кила до пределната линия за резервоарите, която е по-голяма при условие, че в никакъв случай напора на изпитването не е по-малък от 0,9 метра над най-високата част на резервоара; ако изпитването с вода е неприложимо, се прилага изпитване за изтичане на въздух, като резервоарите се изпитват под въздушно налягане от не повече от 0,14 бара.

.6 Описаните в параграфи .4 и .5 изпитвания служат, за да гарантират, че подразделителните структури са непромокаеми и не трябва да се използват за изпробване годността на което и да е отделение за съхраняване 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 в водонепроницаемите вертикални прегради (правило 15)

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

.1 Броят на отворите в непромокаемите вертикални прегради се свежда до минимума, който е съвместим с конструкцията и правилното функциониране на кораба; за затварянето на тези отвори се осигуряват надеждни средства.

.2.1 Когато тръбите, шпигатите, електрическите кабели и т.н., преминават през подразделителните непромокаеми вертикални прегради, се предвиждат средства, които гарантират цялостната непромокаемост на вертикалните прегради.

.2.2 Вентилите, които не съставляват част от тръбопроводната система, не могат да се използват в подразделителните непромокаеми вертикални прегради.

.2.3 Олово или други материали, чувствителни на нагряване, не се използват в системите, които преминават през подразделителните непромокаеми вертикални прегради, където повреждането на тези системи, в случай на пожар, би нарушило непромокаемата цялост на подразделителните вертикални прегради.

.3.1 Не се разрешават врати, люкове или отвори за достъп:

.1 в първата носова непроницаема преграда под разделната линия;

.2 в напречните непромокаеми вертикални прегради, разделящи товарното помещение от съседното товарно помещение, с изключение на случаите, предвидени в параграф 10.1 и в правило 14.

.3.2 Освен в случаите, определени в параграф .3.3, първата носова непроницаема преграда може да бъдат пробита под разделната линия, за провеждане на не

повече от една тръба за течност в резервоара на носа при условие, че тази тръба е осигурена с винтов вентил, който може да бъде управляван от горната страна на горната палуба, като клапанната кутия е обезопасена от вътрешната страна на носа към първата носова непроницаема преграда. Независимо от това, може да се допусне този клапан да бъде монтиран откъм задната страна на първата носова непроницаема преграда при условие, че клапанът е достъпен при всички работни условия, а местоположението му не е в товарно отделение.

.3.3 В случай, че носът е разделен, за да съдържа два различни вида течности, първата носова непроницаема преграда може да бъде пробита под разделителната линия, за преминаването на две тръби, всяка от която е инсталирана в съответствие с изискванията на параграф .3.1 при условие, че няма практическа алтернатива за инсталиране на втора такава тръба, и че безопасността на кораба е гарантирана, като се има предвид допълнителното подразделяне на носа.

.4 В отделенията на основния и допълнителния задвижващ механизъм, включително котлите, използвани за задвижване, при всяка основна отвесна вертикална преграда може да се инсталира не повече от една врата в допълнение към вратите на шахтите на тунела. Когато са инсталирани две или повече шахти, тунелите се свързват посредством вътрешен пасаж. Между машинното отделение и тунелните пространства има само една врата при наличие на две шахти и само две врати при наличие на повече от две шахти. Всички тези врати са плъзгащи и са разположени по начин, при който праговете им са практически възможно най-високо разположени. Работният ръчен механизъм на тези врати от горната горна палуба е 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:

Непромокаемите врати са плъзгащи или с панти или от подобен вид. Не се допускат таблени врати, захванати само с болтове и падащите врати и тези, които се затварят посредством падаща тежест.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D” С ДЪЛЖИНА 24 МЕТРА И ПОВЕЧЕ:

Непромокаемите врати, с изключение на определените в параграф .10.1 или правило 14, са електрически плъзгащи се врати, които отговарят на изискванията на параграф 7, и могат едновременно да се затварят от централния работен пулт за управление на щурманския 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 са или:

- ръчно задвижвани, или
- електрозадвижвани чрез ръчна команда.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D” С ДЪЛЖИНА 24 МЕТРА И ПОВЕЧЕ:

При кораби, където общият брой на непромокаемите врати е не повече от две и тези врати са разположени в машинното отделение или във вертикалните прегради, ограждащи това отделение, администрацията на държавата на флага може да разреши тези две врати да бъдат задвижвани само ръчно. Когато са монтирани ръчно задвижвани врати, те се затварят преди корабът да отплава, за да извърши превоз на пътници и остават затворени по време на плаването.

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

.5.3 Средствата за задвижване, независимо дали електрически или ръчни, на всяка непромокаема плъзгаща се врата, независимо дали се задвижва механично или не, са в състояние да затварят вратата на кораба под наклон от 15° към всяка от двете страни. Също така, се отчитат силите, които въздействат върху двете страни на вратите, когато водата преминава през отворите и упражнява статичен напор, равен на височина на водата от най-малко 1 метър върху прага на медианата на вратата.

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

.5.4 Органите за управление на непромокаемите врати, включително хидравличните тръбопроводи и електрическите инсталации, са колкото е възможно по-близо до вертикалната преграда, в която са инсталирани вратите, с оглед да се намали риска те да пострадат при повреда на кораба. Разположението на непромокаемите врати и органите за тяхното управление е такова, че ако корабът претърпи повреда в една пета от широчината си, като това разстояние се измерва перпендикулярно до медианата на нивото на най-дълбоката подразделителна товарна водолиния, да не се нарушава функционирането на непромокаемите врати, които са извън обсега на повредената част на кораба.

.5.5 На всички електрически и ръчно задвижвани плъзгащи се непромокаеми врати се инсталират индикатори, които показват на всички отдалечени работни станции дали вратите са отворени или затворени. Отдалечени работни станции са разположени единствено на шурманския мостик, според изискванията на параграф .7.1.5 и на местоположението за ръчно задвижване над горната палуба, съгласно параграф .7.1.4.

СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС “В” И НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D” С ДЪЛЖИНА ПО-МАЛКО ОТ 24 МЕТРА:

.5.6 Непромокаемите врати, които не отговарят на изискванията на параграфи от .5.1 до .5.5, се затварят преди началото на пътуването и остават затворени по време на плаването; часът на отваряне на тези врати в пристанището и на затварянето им преди отплаването на кораба от пристанището се вписва в корабния дневник.

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

.6.1 Ръчно задвижваните плъзгащи се врати могат да имат хоризонтален или вертикален ход. Механизмът на самата врата може да се задвижва от двете страни, както и от достъпно място над горната палуба, с едно напълно завъртащо се движение на колянов механизъм, или друг одобрен тип механизъм, който предоставя същата гаранция за безопасност. При използване 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”:

Електрическите плъзгащи се врати могат да имат вертикален или хоризонтален ход. Когато дадена врата е електрически задвижвана от централен контролен пункт за управление, механизмът трябва да е поставен по начин, при който вратата да може да се отваря механично при самата врата от двете ѝ страни. Локалните ръкохватки за управление във връзка със задвижващия механизъм се осигуряват от всяка страна на вертикалната преграда и са разположени по начин, при който дават възможност на преминаващите през вратите лица да държат и двете ръкохватки в отворено положение без неволно да приведат механизма в действие на затваряне. Електрическите плъзгащи се врати се оборудват с ръкохватен механизъм, който може да бъде приведен в действие на самата врата от двете ѝ страни, както и от достъпно място над горната палуба, с едно напълно завъртащо се движение на колянов механизъм, или друг одобрен тип механизъм, който предоставя същата гаранция за безопасност. Осигурява се предупредителна система чрез звукова сигнализация за затварянето на вратата, която действа до пълното затваряне. В допълнение, в пространствата с високо равнище на шума на околната среда се изисква звуковата сигнализация да се допълва от мигащ визуален сигнал при вратата.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D” С ДЪЛЖИНА 24 МЕТРА И ПОВЕЧЕ:

.7.1 Всяка електрическа плъзгаща се непромокаема врата:

.1 има вертикален или хоризонтален ход;

.2 в съответствие с параграф .11, обикновено е ограничена най-много до 1,2 метра свободно пространство в ширина. Администрацията на държавата на флага може да разреши да се използват по-големи врати само до размера, приет за нуждите на по-ефективната работа на кораба при условие, че се отчитат останалите мерки за безопасност, а именно:

.2.1 да се обръща специално внимание на устойчивостта на вратата и затварящите механизми, за да се предотвратят течове;

.2.2 вратата се разполага извън зоната на повреди В/5;

.2.3 вратата остава затворена, когато корабът е в морето, с изключение за кратките периоди, определени като абсолютно наложителни от администрацията на държавата на флага, те да бъдат отворени.

.3 е оборудвана с необходимите електрически механизми за отваряне и затваряне, хидравлична сила или всякаква друга форма на енергия, която е одобрена от администрацията на държавата на флага;

.4 е оборудвана с отделен механизъм за ръчно отваряне. Вратата трябва да може да се отваря и затваря с ръка от двете страни на самата врата и в допълнение, да може да се затваря от достъпно място над горната палуба, с едно напълно завъртащо се движение на колянов механизъм, или друг тип механизъм, който предоставя същата гаранция за безопасност, одобрен от администрацията на държавата на флага. Посоката на въртене или други движения се отбелязват ясно за всички работни положения. Времето, необходимо за пълното затваряне на вратата, при използване на ръчния механизъм, не трябва да превишава 90 секунди при изправено положение на кораба;

.5 е оборудвана с контролни устройства за електрическо отваряне и затваряне на вратата от двете страни на вратата, и също така и за електрическо затваряне на вратата от централния работен пулт за управление на щурманския мостик;

.6 е оборудвана със звукова сигнализация, която се отличава от всяка друга сигнализация в зоната, която се задейства при механично затваряне на вратата от разстояние и която трябва да звучи най-малко 5 секунди, но не повече от 10 секунди преди вратата да започне да се движи и ще продължава да звучи до окончателното затваряне на вратата. В случай на ръчно дистанционно задвижване е достатъчно звуковата сигнализация да звучи само, когато вратата е в движение. В допълнение, в пътническите помещения и в помещенията с високо ниво на шума на околната среда, администрацията на държавата на флага може да изиска звуковата сигнализация да се допълва от мигаща визуална сигнализация при вратата; и

.7 има приблизително постоянна скорост на механично затваряне. Времето за затваряне от момента, в който вратата започне да се движи до момента, в който достигне напълно затворено положение, в никакъв

случай не трябва да е по-малко от 20 секунди и не повече от 40 секунди при изправено положение на кораба.

.7.2 Електрическата енергия, необходима за механично задвижваните плъзгащи непромокаеми врати се осигурява от аварийното разпределително табло директно, или от специално разпределително табло, разположено над горната палуба; съответните вериги за управление, индикация и сигнализация се захранват от аварийното разпределително табло директно или от специално разпределително табло, разположено над горната палуба и също така могат, в случай на отказ на основния или на аварийния източник на електрическа енергия, автоматично да се зареждат от временния източник на аварийна електрическа енергия.

.7.3 Електрическите плъзгащи се непромокаеми врати трябва да имат или:

.1 централизирана хидравлична система с два независими източника на енергия, всеки състоящ се от мотор и помпа, в състояние да затворят всички врати едновременно. В допълнение, за цялата инсталация трябва да има хидравлични акумулатори с достатъчна мощност да се задвижват всички врати най-малко три пъти, т.е. затваряне-отваряне-затваряне, срещу напречен наклон от 15° . Този експлоатационен цикъл се извършва, когато налягането на акумулатора към помпата се включи. Течността, която се използва, се избира като се съобразява с температурата, която може да се развие в инсталацията по време на експлоатацията ѝ. Електрически задвижваната система се проектира така, че да се намалява възможността от възникване на отделна повреда в хидравличната тръбопроводна система, която неблагоприятно да засяга работата на повече от една врата. Хидравличната система трябва да се подсигури със сигнализация от ниско ниво за резервоарите за хидравлична течност, обслужващи електрическата система, и сигнализация за ниско налягане на газ или други ефикасни средства за следене на загуби на запасна енергия в хидравличните акумулатори. Тези сигнализации са звукови и визуални и се разполагат при централния работен пулт за управление на щурманския мостик; или

.2 независима хидравлична система за всяка врата, като всеки енергиен източник се състои от мотор и помпа, които имат капацитет да отворят и затворят вратата. В допълнение, трябва да има хидравличен акумулатор с достатъчна мощност да се задвижва вратата най-малко три пъти, т.е. затваряне-отваряне-затваряне, срещу напречен наклон от 15° . Този експлоатационен цикъл трябва да може да се извършва, когато се включи налягането на акумулатора към помпата. Течността, която се използва, се избира като се съобразява с температурата, която може да се развие в инсталацията по време на работата ѝ. Групова сигнализация за ниско налягане на газ или други ефикасни средства за следене на загуби на запасна енергия в хидравличните акумулатори се осигуряват при централния работен пулт за управление на щурманския мостик. Също така трябва да се осигури индикатор за загуба на запасна енергия към всяка локална работна станция; или

.3 независима електрическа система и мотор за всяка врата, като всеки енергиен източник се състои от мотор, който има капацитет да отваря и затваря вратата. Енергийният източник може автоматично да се зарежда от временния източник на аварийна електрическа енергия в случай на авария в основния или аварийния източник на електрическа енергия и да притежава достатъчна мощност да задвижва вратата най-малко три пъти, т.е. затваряне-отваряне-затваряне при напречен наклон от 15⁰.

За системите, определени в .7.3.1, .7.3.2 и .7.3.3 трябва да се осигури следното:

Енергийните системи за електрическите плъзгащи непромокаеми врати трябва да са отделени от всички други енергийни системи. Всяка отделна авария в електрическата или хидравлична механични системи, с изключение на хидравличния задвижващ механизъм, не трябва да пречи на ръчното задвижване на която и да е от вратите.

.7.4 От всяка страна на вертикалната преграда се осигуряват ръкохватки на минимална височина от 1,6 метра над пода и са разположени така, че да се дава възможност на преминаващите през вратите лица да държат и двете ръкохватки в отворено положение без неволно да приведат механизма в действие на затваряне. Посоката на движение на ръкохватките при отваряне и затваряне на вратата е в посока на движение на вратата и е ясно обозначена. Когато е необходимо само едно движение, за да започне вратата да се затваря, ръкохватките за хидравлично управление на непромокаемите врати в жилищните помещения са разположени така, че да не могат да бъдат задействани от деца, т.е. зад панелни врати с болтове, разположени най-малко 170 см над нивото на палубата.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D” И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС “В” С ДЪЛЖИНА 24 МЕТРА И ПОВЕЧЕ:

От двете страни на вратите трябва да има табела с инструкции за начина на използване на механизма на вратата. От двете страни на всяка врата трябва също да има табела с текст или илюстрации, предупреждаващи за опасността от останалия отвор във вратата, когато е започнало движението по затваряне на вратата. Тези табели са изработени от устойчив материал и са постоянно закрепени. Текстът на таблото с инструкции или с предупреждение включва информация за продължителността на затваряне на съответната врата.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D” С ДЪЛЖИНА 24 МЕТРА И ПОВЕЧЕ:

.7.5 Доколкото е приложимо, електрическото оборудване и съоръженията на непромокаемите врати се разполагат над горната палуба и извън рисковите зони и пространства.

.7.6 Загражденията на електрическите компоненти, които е необходимо да бъдат разположени под горната палуба, трябва да осигурят подходяща защита срещу нахлуване на вода.

.7.7 Веригите за енергоснабдяване, управление, индикация и сигнализация са защитени срещу авария по начин, при който отказът на една от схемите на вратите няма да предизвика отказ в схемата на някоя друга врата. Къси съединения или други повреди в сигнализацията или индикаторните схеми на дадена врата не трябва да предизвикват загуба на оперативна мощност на тази врата. Предвиждат се разпоредби, чрез които да се предотврати изтичането на вода в електрическото оборудване, разположено под горната палуба, за да не се предизвика отваряне на вратата.

.7.8 Една отделна повреда в електроснабдяването на електрическата система и системата за управление на електрическата плъзгаща непромокаема врата не води до отваряне на затворената врата. Непрекъснато следва да се наблюдава наличието на електроснабдяване при точката в електрическата схема, която е практически най-близо до всеки един от моторите, според изискванията на параграф .7.3. При електрическа повреда в тази точка следва да се активира звукова и визуална сигнализация при централния работен пулт за управление към щурманския мостик.

.8.1 Централният работен пулт за управление към щурманския мостик разполага с основен превключвател с два режима на управление: режим за „локално управление”, който дава възможност всяка врата да се отваря и затваря на място след използване, без автоматично затваряне, и режим „затворени врати”, който автоматично затваря всички отворени врати. Режимът „затворени врати” позволява вратите да се отворят на място и автоматично затваря вратата отново след освобождаване на механизма за управление от място. Основният превключвател обикновено е в режим „локално управление”. Режимът „затворена врата” следва използва само по спешност или при изпитвания.

.8.2 Централният работен пулт за управление към щурманския мостик е снабден със схема на разположението на всяка врата, с визуални индикатори, които показват дали всяка една врата е отворена или затворена. Червената светлина показва, че дадена врата е напълно отворена, а зелената, че дадена врата е напълно затворена. Когато дадена врата се затваря дистанционно, червената светлина обозначава междинното положение на вратата с премигване. Индикаторната верига е независима от веригата за управление на всяка отделна врата.

.8.3 Някоя врата не трябва да може да се отваря дистанционно от главния пулт за управление.

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

.9.1 Всички непромокаеми врати се държат затворени по време на плаване, с изключение, когато според изискванията на параграфи .9.2 и .9.3 могат да се отворят по време на плаване. Непромокаемите врати с широчина повече от 1,2 метра, които отговарят на изискванията на параграф 11, могат да се отворят само при обстоятелствата, посочени в същия параграф. Всяка врата, която е

отворена в съответствие с тази параграф, е в състояние незабавно да бъде затворена.

.9.2 Дадена непромокаема врата може да бъде отворена по време на плаване, за да се позволи преминаването на пътници или членове на екипажа, или когато извършването на работа в зоната, непосредствено разположена до вратата, налага тя да бъде отворена. Вратата трябва да бъде затворена незабавно, когато преминаването през вратата е приключено или когато работата, налагаща отварянето ѝ е приключила.

.9.3 Определени непромокаеми врати могат да останат отворени по време на плаване, само ако това се счита за абсолютно необходимо; т.е. когато безопасната и ефективна работа на двигателя на кораба или разрешаването достъпа на пътниците до обикновено неограничените пътнически части се считат, че зависят от отворената врата. Това се определя от администрацията на държавата на флага, единствено след внимателно обсъждане на последиците по отношение работата на кораба и възможностите за спасяване. Една непромокаема врата, на която е разрешено да остане отворена, трябва да бъде ясно посочена в информацията за устойчивостта на кораба и трябва винаги да бъде готова за незабавно затваряне.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”:

.10.1 Непромокаеми врати със задоволителна конструкция могат да се поставят в непромокаемите вертикални прегради, разделящи товарните палубни пространства, ако администрацията на държавата на флага счита, че такива врати са необходими. Тези врати могат да бъдат на панти, въртящи или плъзгащи, но не могат да се управляват с дистанционно. Те се поставят на най-високото ниво и колкото е възможно по-далече от външната обшивка 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 това разстояние се измерва перпендикулярно към медианата при нивото на най-дълбоката подразделителна товарна водолиния.

.10.2 Такива врати се затварят преди началото на пътуването и се държат затворени по време на плаването; часът на отваряне на тези врати в пристанището и на затварянето им преди отплаването на кораба от пристанището се вписва в корабния дневник. В случай, че по време на пътуването до тези врати има лесен достъп, те трябва да се оборудват с приспособление, което предотвратява неразрешеното им отваряне. Когато се предлага да се поставят такива врати, администрацията на държавата на флага дава специално разрешение за техния брой и разположение.

.11 Не се допуска използването на демонтируеми плоскости, като част от вертикалните прегради, с изключение в машинните отделения. Тези плоскости трябва винаги да се поставят по местата им преди корабът да напусне пристанището и не трябва да се местят по време на плаване, освен в случай на спешна нужда по нареждане на капитана. Администрацията на държавата на

флага може да разреши във всяка основна напречна вертикална преграда не повече от една електрическа плъзгаща се непромокаема врата, с по-големи размери от посочените в параграф .7.1.2, да замени тези подвижни плоскости при условие, че тези врати се затворят преди кораба да напусне пристанището и останат затворени по време на плаването, освен в случай на спешна нужда по нареждане на капитана. Не е необходимо тези врати да отговарят на изискванията на параграф .7.1.4 за пълно затваряне с ръчен механизъм за 90 секунди. Часът на отваряне и затваряне на тези врати, независимо дали корабът е в открито море или на пристанището, се вписва в корабния дневник.

14 Кораби, пренасящи товарни транспортни средства и придружаващ персонал (правило 16)

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

.1 Настоящото правило се прилага по отношение на пътническите кораби, предназначени или приспособени за пренасяне на товарни превозни средства и придружаващ персонал.

.2 Когато на борда на такъв кораб общият брой на пътниците, включително пътниците, придружаващи превозните средства, не трябва да превишава $N = 12 + A/25$, където A = общата палубна площ (в квадратни метри) на наличните пространства за складиране на товарни превозни средства и където безопасната височина на складовото помещение и на входа на тези помещения е не по-малка от 4 метра, се прилагат изискванията на правило13, параграф .10 по отношение на непромокаемите врати с изключението, че вратите може да бъдат разположени на всяко ниво в непромокаемите опорни стени, които разделят багажните пространства. В допълнение се изисква да има автоматични индикатори на щурманския мостик, за да показват дали всяка врата е затворена и всички заключалки на вратата са обезопасени.

.3 Когато се прилагат изискванията на настоящата глава по отношение на такъв тип кораб, N се приема за максималния брой пътници, за който корабът може да бъде лицензиран в съответствие с настоящото правило.

15 Отвори във външната обшивка на корпуса под разделната линия (правило 17)

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

.1 Броят на отворите в обшивката на корпуса трябва да се сведе до минимума, съвместим с конструкцията и надеждната работа на кораба.

.2.1 Подредбата и ефикасността на средствата за затваряне на всеки отвор в обшивката на корпуса отговаря на предназначението и местоположението, където отворът се намира.

.2.2 Съгласно изискванията на действащата Международна конвенция за товарните водолинии, не могат да се поставят странични люкове на места, при които прагът е под линията, очертана успоредно на горната палуба отстрани и чиято най-ниска точка е 2,5 % от ширината на кораба над най-дълбокото подразделение на товарната водолиния, или 500 мм, в зависимост от това коя от тези две стойности е по-голяма.

.2.3 При всички странични люкове, чиито прагове са под разделната линия са конструирани по начин, при който не могат да бъдат ефективно отворени без разрешението на капитана на кораба.

.2.4 Когато в междупалубното пространство праговете на страничните люкове, определени в параграф .2.3, са под линията, очертана успоредно на горната палуба отстрани и чиято най-ниска точка е 1,4 метра плюс 2,5 % от ширината на кораба над водата при отплаването на кораба, от което и да е пристанище, всички странични люкове в това междупалубно пространство са водонепроницаемо затворени и заключени преди кораба да напусне пристанището и не се отварят преди кораба да пристигне на следващото пристанище. При прилагането на настоящото правило, трябва да се предвиди подходящото количество питейна вода, ако това е необходимо.

.2.5 Страничните люкове и филистрините им, до които няма достъп по време на плаване, се затварят и обезопасяват преди корабът да напусне пристанището.

.3 Броят на шпигатите, преливниците и други подобни отвори в обшивката на корпуса се свежда до минимум, като или всеки отвор се приспособява да обслужва колкото се може повече преливници и други тръби, или по друг задоволителен начин.

.4 Всички всмукателни и отводни отвори в обшивката на корпуса се оборудват с ефикасни и достъпни уредби, които предотвратяват случайния достъп на вода в кораба.

.4.1 Съгласно изискванията на действащата Международна конвенция за товарните линии и с изключение на изискванията на параграф 5, всеки отделен отвод преминаващ през обшивката на кораба, от помещенията под разделната водолиния, се оборудва или с един автоматичен възвратен клапан за принудително затваряне от точка над горната палуба или с два автоматични възвратни клапана, без средство за принудително затваряне при условие, че бордовият клапан е разположен над най-дълбокото подразделение на товарната водолиния и е достъпен по всяко време за проверка в работни условия.

Когато е монтиран клапан за принудително затваряне, работното положение над горната палуба е винаги леснодостъпно и се осигуряват средства, които показват дали капанът е отворен или затворен.

.4.2 Изискванията на действащата Международна конвенция за товарните линии се прилагат по отношение на отводите, водещи към обшивката на корпуса от помещения над разделната линия.

.5 На основните и спомагателни морски всмукателни и отводни отвори в машинното отделение, свързани с работата на механизма, се монтират леснодостъпни клапани между тръбите и обшивката на кораба или между тръбите и фабричните кутии, закрепени за обшивката на кораба. Клапаните могат да се контролират локално и се оборудват с индикатори, показващи дали клапаните са отворени или затворени.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”:

.1 Ръчните колела или ръкохватките на морските кранове са леснодостъпни за работа. Всички клапани, които се използват за кранове се затварят чрез въртене на ръчните колела по посока на часовниковата стрелка.

.2 Изпускателните кранове или клапаните за отстраняване водата от нагревателите отстрани на кораба, са разположени на леснодостъпни места, но не се разполагат под обшивката на палубата. Крановете и клапаните са конструирани по начин, по който лесно може да се вижда дали те са отворени или затворени. Крановете се подсигурият със защиты, проектирани така, че клинът да не може да бъде повдигнат, когато кранът е отворен.

.3 Всички клапани и кранове в различните тръбопроводни системи, като системата в трюма и баластната система, системите за гориво и смазочни масла, противопожарните системи и шлюзовите системи, системите за охлаждане на водата и за санитарни нужди и т.н., се обозначават ясно за предназначението им.

.4 Всички други изпускателни тръби, които се подават под най-дълбокото подразделение на товарната водолиния, се осигуряват с подобни средства за затваряне отстрани на кораба; ако се подават над най-дълбокото подразделение на товарната водолиния, те се осигуряват с обикновен предпазен клапан. И в двата случая, клапаните могат да бъдат изпуснати, ако използваните тръби имат същата дебелина, като обшивката на индиректните отводи на тоалетните и мивките и подовите отвори на баните и т.н., които са снабдени с капаци или по друг начин са защитени срещу воден удар. Дебелината на стените на такива тръби обаче не е необходимо да е по-голяма от 14 мм.

.5 В случай, че е поставен клапан с механизъм за принудително затваряне, мястото от което той може да се контролира винаги е леснодостъпно и има обозначение, показващо дали клапанът е отворен или затворен.

.6 Достатъчно е, когато клапани с механизми за принудително затваряне са поставени в машинните отделения, те да могат да се контролират от мястото, където са разположени при условие, че това място е леснодостъпно при всякакви условия.

.6 Всички външни принадлежности и клапани по настоящото правило са изработени от стомана, бронз или друг одобрен ковък материал. Клапаните от обикновен чугун или друг подобен материал са неприемливи. Всички тръби, до

които се отнася настоящото правило, са изработени от стомана или от друг подобен материал, одобрен от администрацията на държавата на флага.

.7 Отворите за подвижните мостове и товарните входове, разположени под разделната водолиния, са достатъчно здрави. Те се затварят ефективно и са херметически обезопасени преди корабът да напусне пристанището и остават затворени по време на плаването.

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

16 Непроницаемост на пътническите кораби над разделната линия (правило 20)

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

.1 Всички основателни и практически мерки се предприемат, за да се ограничи притока или разпространението на вода над горната палуба. Тези мерки може да включват частични вертикални прегради или мрежи. Когато са поставени частични непроницаеми вертикални прегради или мрежи на горната палуба над или в непосредствена близост до основните подразделителни вертикални прегради, те имат водонепроницаема обшивка и връзки с горната палуба, за да се ограничи притока на вода по палубата, когато корабът е повреден в килнато състояние. Когато частичната водонепроницаема вертикална преграда не е изравнена с подпорната стена под нея, междинната вертикална преграда е ефективно водонепроницаема.

.2 Горната палуба или друга палуба над нея са защитени от атмосферни влияния. Всички отвори в изложената на атмосферни влияния палуба имат защитни прегради с достатъчна височина и здравина и са снабдени с ефикасни средства за експедитивното им и херметическо затваряне. Според нуждите, за бързото оттичане на водата от откритата палуба при всички метеорологични условия се поставят отвори за изтичане, отворени перила и шпигати.

.3 В съществуващите кораби клас “В”, отвореният край на въздухопроводите, завършващи в надстройка, са най-малко 1 метър над водолинията, когато корабът се наклони под ъгъл от 15° , или максималният ъгъл на наклон по време на междинните стадии на наводняване, определен с директно изчисляване, която от двете стойности е по-голяма. Алтернативно, всички въздушни тръби от резервоарите, различни от резервоарите за гориво, може да се изпразват от страните на надстройката. Разпоредбите на настоящия параграф не засягат разпоредбите на действащата Международна конвенция за товарните водолинии.

.4 Средствата за затваряне на отворите за страничните люкове, подвижните мостове, багажните входове, както и другите средства за затваряне на отвори във външната обшивка, разположени над разделната линия, имат ефикасен

дизайн и конструкция и са с достатъчна здравина по отношение пространствата, в които се монтират и местоположенията им спрямо най-ниското подразделение на товарната водолиния.

.5 За всички странични люкове, разположени в пространствата под първата палуба над горната палуба се осигуряват ефикасни вътрешни капаци, разположени по такъв начин, при който могат лесно и ефективно да бъдат затворени и херметически обезопасени.

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

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

.1 Следните врати, разположени над разделната линия се затварят и заключват преди корабът да отпътува и остават затворени и заключени до следващото закотвяне на кораба:

.1 врати на товарното отделение в корпуса или на границите от с допълнителни надстройки;

.2 предни козирки, разположени в съответствие с параграф .1.1;

.3 врати на товарното помещение към първата носова непроницаема преграда;

.4 херметическите рампи, съставляващи алтернативен начин за затваряне на тези, посочени в параграфи от .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, когато корабът се приближава или вдига котва, но само доколкото това е необходимо, за да се даде възможност вратата да се отвори незабавно. При всички случаи вътрешната носова врата се държи затворена.

.2 Независимо от изискванията на параграфи .1.1 и .1.4, администрацията на държавата на флага може да разреши определени врати да бъдат отваряни по решение на капитана на кораба, ако това е необходимо за работата на кораба, или за качването, или слизането на пътници, когато корабът е безопасно закотвен и при условие, че не се застрашава безопасността на кораба.

.3 Капитанът на кораба гарантира прилагането на ефективната система за контрол и отчет на затварянето и отварянето на вратите, посочена в параграф .1.

.4 Преди отпътуване на кораба, капитанът гарантира, че в корабния дневник, според изискванията на правило 22, се вписват часа на последното затваряне на вратите, посочени в параграф 1 и часа на всяко отваряне на определени врати в съответствие с параграф .2.

17-1 Водонепроницаемост от ро-ро палубата (горна палуба) към помещенията под нея (правило 20 -2)

НОВИ ПЪТНИЧЕСКИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D” ТИП РО-РО:

.1.1 при спазване изискванията на параграфи .1.2 и .1.3, всички достъпи до помещенията под горната палуба, имат най-ниска точка, която не е по-малко от 2,5 метра над горната палуба;

.1.2 когато монтираните рампи за превозните средства дават достъп до помещенията под горната палуба, техните отвори могат да се затварят херметически, за да се предотврати проникване на вода надолу, което се сигнализира и индикира на шурманския мостик;

.1.3 администрацията на държавата на флага може да разреши инсталирането на определен достъп до помещенията под горната палуба при условие, че такъв е необходим за основната работа на кораба, т.е. преместване на машини и запаси, когато този проход е безопасен за водонепроницаемост и е подсигурен със сигнализация и индикация на шурманския мостик;

.1.4 Достъпите, определени в параграфи .1.2 и .1.3, се затварят преди корабът да вдигне котва за отплаване и остават затворени до следващото пускане на котва; и

.1.5 капитанът на кораба гарантира прилагането на ефективната система за контрол и отчет на затварянето и отварянето на вратите, посочена в параграфи .1.2 и .1.3, и

.1.6 преди отпътуване на кораба, капитанът гарантира, че в корабния дневник, според изискванията на правило П-1/Б/22, се вписва часа на последното затваряне на проходите, посочени в параграфи .1.2 и .1.3;

.1.7. новите ро-ро пътнически кораби клас “С”, които са по-къси от 40 метра и новите ро-ро пътнически кораби клас “D”, вместо да отговарят на изискванията на параграфи .1.1 до .1.6, могат да отговарят на параграфи .2.1 до .2.4 при условие, че височината на защитните прегради и праговете са най-малко 600 мм при откритите багажни ро-ро палуби и най-малко 380 мм при вътрешните багажни ро-ро палуби.

СЪЩЕСТВУВАЩИ РО-РО ПЪТНИЧЕСКИ КОРАБИ, КЛАС “В”:

.2.1 Всички достъпи от ро-ро палубата, които водят до пространствата под горната палуба са защитени от атмосферни влияния и се подсигурят средства на шурманския мостик, които показват дали този достъп е отворен или затворен;

.2.2 всички такива достъпи се затварят преди вдигането на котва на кораба и остават затворени до следващото пускане на котва;

.2.3 независимо от изискванията на параграф .2.2, администрацията на държавата на флага може да разреши някои от достъпите да останат отворени по време на пътуването, но само за периода, необходим да се премине през тях и при нужда за основното функциониране на кораба; и

.2.4 Изискванията на параграф .2.1 се прилагат 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 палубите (правило 20 -3)

ВСИЧКИ РО-РО ПЪТНИЧЕСКИ КОРАБИ:

Капитанът на кораба или определен офицер гарантират, че без изричното разрешение на капитана на кораба или на определения офицер, не се допускат пътници до вътрешната ро-ро палуба, когато корабът е на път.

17 -3 Затваряне на вертикалните прегради на ро-ро палубата (правило 20-4)

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

.1 Всички напречни и надлъжни вертикални прегради, които са предвидени като ефективно средство за ограничаване на морската вода, стичаща се в ро-ро палубата, се поставят и монтират на мястото им преди отпътуване на кораба и остават монтирани на място до следващото пускане на котва на кораба.

.2 Независимо от изискванията по параграф .1, администрацията на държавата на флага може да разреши достъпите до вертикалните прегради по време на пътуването да се отворят, но само за период, достатъчен, за да позволи преминаването през тях и, ако това е необходимо, за основното функциониране на кораба;

18 Информация за устойчивостта (правило 22)

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

.1 След построяването му всеки пътнически кораб се накланя и се изпитва за устойчивост. На капитана на кораба се предоставя такава информация, каквато администрацията на държавата на флага преценява за необходима, за да му даде възможност, чрез бързи и опростени действия, да придобие точна представа за устойчивостта на кораба при различни условия на работа.

.2 Когато са извършени каквито и да са промени в кораба, които практически променят информацията за устойчивостта му, която се предоставя на капитана,

се предостави информация и за извършените промени относно устойчивостта. При необходимост, корабът се наклонява още веднъж.

.3 В периодични интервали, непревишаващи пет години, се извършват проверки за лекотата, за установяване на промени във водоизместимостта на кораба без товар и надлъжния център на тежестта. Корабът се наклонява всеки път, когато спрямо одобрената информация за устойчивостта, се установи или предполага отклонение във водоизместимостта без товар, превишаващо 2% или отклонение от надлъжния център на тежестта, превишаващо 1% от дължината на кораба.

.4 Администрацията на държавата на флага може да разреши на определен кораб да бъде освободен от изпитването за наклоняване, ако са на разположение основните данни за устойчивост при изпитването за наклоняване на идентичен кораб и се докаже пред администрацията на държавата на флага, че такива основни данни предоставят надеждна информация за устойчивост на корабът, който е освободен от изпитването.

19 Планове за контрол на повредите (правило 23)

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

Планове, които ясно показват границите на непромокаемите отделения, отворите в тях, заедно със средствата за затварянето им и местоположението на средствата за тяхното управление и организацията за коригиране на наклоняване, причинено от наводняване, са на постоянно разположение на дежурния корабен офицер. В допълнение се оставят листовки с горепосочената информация на разположение на офицерите на кораба.

20 Непроницаемост на корпуса и надстройката, защита от повреди и контрола върху тях (правило 23-2)

Настоящото правило се прилага по отношение на всички ро-ро пътнически кораби, с изключение, че параграф .2 по отношение на съществуващите кораби, се прилага не по-късно от датата на първата периодична проверка след датата, посочена в член 14, параграф 1 от настоящата директива.

.1 На щурманския мостик се поставят предупредителни индикатори за вратите на корпуса, за вратите на товарните помещения и за други съоръжения за затваряне, които ако се оставят отворени или не добре обезопасени, биха могли да причинят наводняване в дадена специална категория пространство или ро-ро товарно пространство. Системата за предупреждение се проектира на принципа за надеждност (специализирана система за осигуряване срещу преустановяване на действието поради повреда на отделни елементи) и посредством визуални сигнализации показва дали вратата е изцяло затворена или дали някои от частите на системите за безопасност не са на място и изцяло заключени, а посредством звукови сигнализации – дали вратата или затварящите съоръжения са се отворили, или дали системите за безопасност са несигурни. Индикаторният панел на щурманския мостик е оборудван с функция за избор на

режим „плаване пристанище / море”, който е така проектиран, че звуковата сигнализация се задейства от щурманския мостик, ако корабът напусне пристанището с незатворени носови врати, вътрешни врати, неприбрана рампа на кърмата или други врати в корпуса на кораба, или ако някои други механизми за затваряне не са в правилно положение. Енергийният източник на предупредителната система е независим от енергийния източника за задвижване и обезопасяване на вратите. Предупредителните системи, които са одобрени от администрацията на държавата на флага, инсталирани на борда на съществуващите кораби, не е необходимо да се подменят.

.2 Трябва да се осигури наблюдение с камери и система за откриване на водни течения, за предупреждаване на щурманския мостик и пункта за управление на машинното отделение за всеки теч през вътрешните и външни носови врати, вратите на кърмата и през които и да е други врати на корпуса, който би могъл да причини наводняване на специалните категории пространства и на товарните ро-ро пространства.

.3 Специалните категории пространства и товарните ро-ро пространства се обхождат постоянно или се следят с ефикасни средства, като телевизионно наблюдение, така че да се установи всяко движение на превозни средства при неблагоприятни метеорологични условия и всеки неразрешен достъп от страна на пътниците още по време на движение на кораба.

.4 Документираните работни процедури по затваряне и обезопасяване на всички врати на корпуса, вратите на товарните помещения и на останалите съоръжения за затваряне, които, ако са оставени отворени или ненадеждно обезопасени, биха причинили наводняване на специалната категория помещения или на ро-ро помещението, се пазят на борда и се изпращат по предназначение.

21 Маркиране, периодична работа и проверка на непроницаемите врати и др. (правило 24)

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

.1 Тренировки за работа с непромокаемите врати, страничните люкове и затварящите механизми на шпигатите се провеждат ежеседмично.

.2 Всички защитени от атмосферни влияния врати в основните напречни вертикални прегради, използване в открито море, се задействат ежедневно.

.3 Непроницаемите врати и всички механизми и индикатори, свързани с тях, всички клапани, чието затваряне е необходимо за да стане дадено отделение водонепропускливо, и всички клапани, чиято работа е необходима за контролиране взаимовръзките при повреда, се проверяват периодично в открито море най-малко веднъж седмично.

.4 Такива клапани, врати и механизми се маркират подходящо, за да гарантират правилното им използване за обезпечаване максимална безопасност.

22 Вписвания в корабния дневник (правило 25)

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

.1 Окачените врати, подвижните платформи, страничните люкове, подвижните мостове и товарните входове, както и останалите отвори, които са обект на настоящите наредби, се държат затворени по време на плаване и се затварят преди корабът да напусне пристанището. Часът на затваряне и часът на отваряне (когато се разрешава от настоящите правила) се записва в корабния дневник.

.2 Всички тренировки и упражнения съгласно по правило 21, се вписват в корабния дневник с изрична забележка за всички дефекти, които може да бъдат открити.

23 Платформи за повдигане на автомобили и рампи

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

На кораби, оборудвани с окачени палуби за пренос на пътнически превозни средства, конструирането, монтирането и работата се осъществяват в съответствие с мерките, определени от администрацията на държавата на флага. По отношение на конструкцията се прилагат съответните правила на призната организация.

24 Перила

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “А”, “В”, “С” и “D”, ПОСТРОЕНИ НА И СЛЕД 1 ЯНУАРИ 2003 Г.

1. При откритите палуби, до които на пътниците е разрешен достъп, и където липсва фалшборт с необходимата височина, перилата са с височина минимум 1100 мм над палубата и с дизайн и конструкция, които не позволяват пътниците да ги изкачват и да паднат от палубата по невнимание.

2. Стълбите и площадките на тези външни палуби се подсиgurяват с перила, които имат равностойна конструкция.

Част В

ДВИГАТЕЛИ

.1 Общи изисквания (правило 26)

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

.1 Двигателите, котлите и другите съдове под налягане, съответните тръбопроводни системи и принадлежности, се инсталират и предпазват по начин, при който се намалява до минимум всякаква опасност за пътниците на борда, като се вземат предвид и движещите се части, горещите повърхности и всякакви други опасности.

.2 Осигуряват се средства за поддържане или възстановяване на нормалното функциониране на двигателния механизъм дори в случай, че единият от основните спомагателни механизми откаже.

.3 Осигуряват се механизми за включване на двигателя без външна намеса или помощ.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, и “С”:

.4 Основният задвижващ механизъм и спомагателните механизми, необходими за задвижването и безопасността на кораба, при инсталирането им на кораба, са конструирани по начин, така че да работят, когато корабът е в изправено състояние или когато е наклонен под ъгъл от включително 15° към всяка от страните при статични условия и $22,5^{\circ}$ при динамични условия (клатене) към всяка от страните и едновременно динамично наклоняване (надлъжно клатене) $7,5^{\circ}$ към носа или кърмата.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ „А”, “В”, “С” и “D” И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС “В”:

.5 В случай на авария се осигуряват механизми за спиране на двигателния механизъм и витлото от съответните места извън машинното отделение /пункта за управление на машинното отделение, напр. от откритата палуба или от кабината на шурвала.

КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”, ПОСТРОЕНИ НА И СЛЕД 1 ЯНУАРИ 2003 Г.:

6. Местоположението и схемата на вентилационните тръби на работните резервоари за горивото, утаителя и резервоарите за смазочно масло в случай на повреда във вентилационната тръба, няма да причинят опасност от директно навлизане на морска или дъждовна вода. На всеки кораб се осигуряват два работни резервоара за гориво, за всеки тип гориво, които се използват на борда,

необходими за задвижващите и животоподдържащите системи на кораба, или други еквивалентни системи, с капацитет за най-малко 8 часа за кораби клас "В" и най-малко 4 часа за кораби клас "С" и "D", при максимална норма на задвижващия механизъм и нормално работно натоварване на генератора за открито море.

2 Двигатели с вътрешно горене (правило 27)

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

.1 Двигателите с вътрешно горене с диаметър на цилиндъра от 200 мм, или картер с обем от 0,6 м³ и повече, се осигуряват с предпазен клапан за освобождаване на кратера, от подходящ вид за съответния обем за освобождаване. Предпазните клапани се поставят по начин, или се оборудват със средства, които гарантират освобождаването да се извършва по начин, при който да се сведе до минимум вероятността от нараняване на персонала.

3 Приспособления за изпомпване вода от трюма (правило 21)

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

.1.1 Осигурява се ефективна система за изпомпване на водата от трюма, която да изпомпва и отводнява всяко непромокаемо отделение, различно от пространството, използвано за постоянно съхранение на питейна вода, воден баласт, гориво или горивен товар и течности, за които са предвидени други ефективни средства за изпомпване, съобразени с всички условия. Осигуряват се ефективни средства за отводняване на изолационните трюмове.

.1.2 Санитарните, баластните и помпите с общо предназначение могат да се считат за самостоятелни приспособления за изпомпване на вода, ако на тях са монтирани необходимите инсталации за свързване към системата за изпомпване на водата.

.1.3 Всички тръби за изпомпване на вода от трюма, използвани в или под резервоарите за съхраняване на гориво, или в помещенията с котлите или машинните отделения, включително помещенията, в които са горивните утаители или отделенията за изпомпване на гориво, са изработени от стомана или от друг подходящ материал.

.1.4 Системата за изпомпване на вода от трюма и на системата за изпомпване на баластната вода е разположена така, че да предотвратява възможността вода от морето и от баластните помещения да преминава към товарното и машинното помещения, или от едно помещение към друго. Предвиждат се мерки, които предотвратяват наводнения по невнимание от морето в дълбоките резервоари, които имат помпени и баластни връзки, когато са пълни с товар или когато се

отводняват посредством приспособлението за изпомпване на вода и в същото време съдържат баластна вода.

.1.5 Всички разпределителни кутии и ръчно управляеми клапани, отнасящи се до изпомпващите се системи, са леснодостъпни начин при нормални работни условия.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ „В”, „С” и „D”:

.1.6 Осигурява се отводняването на затворените товарни отделения, разположени на горната палуба.

.1.6.1 Когато запасната височина до горната палуба е такава, че краят на палубата се наводнява, когато корабът се наклони повече от 5° , отводняването се извършва с необходимия на брой шпигати с подходящ размер, разположени в съответствие с изискванията на правило 15, които директно отводняват отвъд борда.

.1.6.2 Когато запасната височина е такава, че краят на горната палуба се наводнява, когато корабът се наклони 5° или по-малко, отводняването на затворените товарни отделения на горната палуба се отвеждат до подходящо помещение или помещения със съответния капацитет, които имат сигнализация за високо ниво водата и са осигурени с подходящи механизми за отводняване зад борда. В допълнение следва да се подсигури, че:

.1 броят, размерът и разположението на шпигатите предотвратяват ненужното събиране на свободна вода;

.2 помпените съоръжения по настоящото правило, са съобразени с изискванията за противопожарната стационарна система за пръскане на вода под налягане;

.3 водата, замърсена с петрол или с други опасни вещества, не се оттича към машинните отделения или другите пространства, където може да има източници на запалване; и

.4 когато затвореното товарно помещение е защитено чрез система за потушаване на пожар, използваща въглероден двуокис, палубните шпигати се оборудват със средства, които предотвратяват изпускането на инертен газ.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ „А”, „В”, „С” и „D”:

.1.6.3 Дренажът от ро-ро палубите и палубите с автомобили има капацитета, необходим за шпигатите, дренажните отвори и т.н., на

десния и левия борд да се справят с количеството вода, идваща от дренчера и противопожарните помпи, като се отчитат наклона и разпределението на товара на кораба.

.1.6.4 Когато има инсталирани пръскащи инсталации и хидранти, общите помещения за пътниците и екипажа са оборудвани с необходимия брой шпигати, които имат нужния капацитет за количеството вода, идваща от пожарогасителните пръскачки, разположени в помещенията и от два противопожарни шланга с дюзи. Шпигатите са разположени 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 вода от трюма, по параграф .1.2 може да работи при всички практически условия след повреда, независимо от това дали корабът е изправен или наклонен. За тази цел, навсякъде се поставят странични смукателни помпи, с изключение в тесните помещения в края на кораба, където само една лопатка е достатъчна. Може да се налага поставянето на допълнителни лопатки в помещенията с особена форма. Осигурява се система, посредством която водата в помещенията сама да може да се източва към смукателните тръби на лопатките.

.2.2 Когато е възможно, електрическите помпи за вода в трюма се поставят в отделни защитени от атмосферни влияния отделения и се разпределят или разполагат по начин, при който помещенията няма да бъдат наводнени при една и съща повреда. Ако основният задвижващ механизъм, спомагателният механизъм и котлите са разположени в две или повече защитени от атмосферни влияния помещения, помпите на разположение за изпомпване вода от трюма се разпределят възможно най-отдалечени една от друга в тези помещения.

.2.3 С изключение на допълнителните помпи, които могат да се осигуряват единствено за помещенията на носа, всяка помпа, необходима за трюма, се разполага по начин, по който може да изсмуква вода от всяко помещение, което бъде отводнено, съгласно параграф .1.1.

.2.4 Всяка електрическа помпа за вода в трюма изпомпва водата през указаната основна тръба в трюма при дебит не по-малък от 2 м/сек. Самостоятелните електрически помпи се разполагат в машинните отделения, откъдето директно изпомпват вода, но не могат да се поставят повече от две такива помпи в едно помещение. Където са поставени две или повече такива смукателни помпи, има най-малко по една от всяка страна на кораба. Директните смукателни помпи се разполагат според нуждите, а тези в машинното отделение са с диаметър не по-малък от този, който се изисква за основното помпено съоръжение на трюма.

.2.5 В допълнение на помпата или помпите за директно изпомпване от трюма, по параграф .2.4, най-мощната налична самостоятелна електрическа помпа за директно изпомпване се свързва директно с дренажното ниво на машинното

отделение посредством аварийна смукателна помпа в трюма; смукателната помпа има същия диаметър, като основният смукателния отвор на използваните помпи.

.2.6 Шпинделите на смукателните отвори и клапаните за директно всмукване са удължени над площадката на машинното отделение.

.2.7 Всички тръбопроводни системи за изпомпване от трюма към помпите са независими от другите тръби.

.2.8 Диаметърът „d” на основната тръбопроводна система на смукателна помпа, както и на разклоненията, се изчислява по формулата, представена по-долу. Действителният вътрешен диаметър, обаче, може да се закръгли до най-близката стандартна големина, приемлива за администрацията на държавата на флага:

за основната тръба за изсмукване от трюма:

$$d = 25 + 1.68 \sqrt{L(B + D)};$$

за разклоненията на тръбите за изсмукване от трюма между колекторните кутии и помпите:

$$d = 25 + 1.68 \sqrt{L1(B + D)}$$

където:

d е вътрешният диаметър на основната помпа (в милиметри)

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

L1 е височината на отделението, и

D е профилната дълбочина на кораба до горната палуба (в метри) при условие, че на кораб със затворено товарно помещение на горната палуба с вътрешен дренаж, съгласно изискванията на параграф .1.6.2, и което се простира по пълната дължина на кораба, „D” се измерва до следващата палуба над горната палуба. Когато затворените товарни помещения покриват по-малка дължина, „D” се приема за профилната дълбочина до горната палуба плюс $l h/L$, където l и h са общата дължина и височина на съответните затворени товарни помещения.

.2.9 Помещението, което се обслужва от смукателната тръба на помпата за обезводняване на трюма не може да се наводни в случай на прекъсване или повреждане от удар или триене в друго помещение. За тази цел, когато тръбата е разположена някъде отстрани на кораба на разстояние по-малко от една пета от ширината на кораба (измерено под прави ъгли към централната линия на нивото на най-дълбокото подразделение на товарната водолиния), или се намира в канал на кила, се поставя възвратен клапан на тръбата в отделението, където е отвореният ѝ край.

.2.10 Разпределителните кутии, крановете и клапаните, свързани със системата за изпомпване на трюма, се разполагат по начин, така че в случай на наводняване, една от помпите може да е действаща във всяко отделение; в допълнение, повреда в помпата или на тръбата ѝ, която я свързва към основното помпено съоръжение на трюма отвъд борда на линия, очертана на една пета от широчината на кораба, не може да извади помпената система на трюма извън строя. В случай, че е налице само една система от тръби, която е обща за всички помпи, клапаните, необходими за управление помпите на трюмовете, се управляват от горната палуба. Когато в допълнение на основната помпена система в трюма има аварийна помпена система, то тя е независима от основната помпена система и е инсталирана, така че да може помпата да работи във всяко отделение при условия на наводняване, така както е посочено в параграф .2.1.; в такъв случай, единствено клапаните, необходими за работата на аварийната система, е необходимо да бъдат в състояние да се управляват от пространството от горната палуба.

.2.11 Органите на всички кранове и клапани, посочени в параграф .2.10, които могат да се управляват над горната палуба, са ясно отбелязани на работното им място дали са отворени или затворени.

4 Брой и видове помпи за изпомпване вода от трюма (правило 21)

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

до 250 пътници:	една основна помпа за двигателя и самостоятелна електрическа помпа, разположена и захранвана извън помещението, където се намират двигателите
над 250 пътници:	една помпа за основния двигател и две самостоятелни електрически помпи, една от които е разположена и захранвана извън помещението, където се намират двигателите.

Помпата на основния двигател може да бъде заменена от една самостоятелна електрическа помпа.

Много малки отделения могат да се оттичат с преносими ръчни помпи.

5 Средства за движение назад (правило 28)

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

.1 Осигурява се достатъчна енергия за движение назад, която обезпечава надлежното управление на кораба при всички нормални условия.

.2 Доказва се възможността на двигателя да обърне посоката на теглителната сила на витлото в необходимото време и по този начин да спре кораба в рамките на разумно разстояние при максимална скорост напред.

.3 Времената за спиране, тръгване и за пропътуваните разстояния, които се отбелязват по време на изпитванията, заедно с резултатите от изпитванията за определяне възможността на корабите с няколко витла да плават и маневрират с едно или повече неработещи витла, остават на разположение на борда в разпореждане на капитана на кораба или определените членове на екипажа.

6 Рулево устройство (правило 29)

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

.1 Всеки кораб се оборудва с едно ефективно главно и едно спомагателно рулево устройство. Главното рулево устройство и спомагателното рулево устройство се проектират по начин, при който отказът на единия от тях не води до отказ на другия.

.2 Главното рулево устройство и балерът на руля, ако има такъв:

.2.1 са изработени с необходимата здравина и могат да водят кораба с максимална скорост напред и са разположени по начин, при който не могат да бъдат повредени при максимална скорост назад;

.2.2 могат да извъртат руля от 35° в едната посока до 35° в другата посока, при най-дълбокото газене на кораба и движение напред, при максимална работна скорост напред и, при същите условия, от 35° в която и да е посока до 30° в другата посока за не повече от 28 секунди;

.2.3 се задвижват, когато е необходимо, за да се спазват изискванията на параграф .2.2.2, и при всички случаи, когато балерът на руля се изисква да е с диаметър над 120 мм от страната на румпела, в съответствие с изискванията на параграф .2.2.1, с изключение, когато се усилва здравината му за плаване в лед.

.3 Ако е монтирано, спомагателното рулево устройство отговаря на следните условия:

.1 да бъде с необходимата здравина и да може да направлява кораба при скоростта на плаване, а в случай на авария, да може бързо да се включва;

.2 да може да извърта руля от 15° в едната посока до 15° в другата посока за не повече от 60 секунди при най-дълбокото газене на кораба и движение напред при половината от максималната му работна скорост напред или 7 възела, която от двете стойности е по-голяма; и

.3 да се задвижва, когато това е необходимо, за да се спазват изискванията на параграф .3.2, и при всички случаи, когато балерът на руля е с диаметър над 230 мм от страната на румпела, с изключение, когато се усилва здравината му за плаване в лед.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”:

.4 Захранващият блок на рулевото устройство:

.1 се рестартира автоматично, когато електрическото захранване се възстановява след авария в захранването; и

.2 може да се пусне в действие от штурманския мостик. В случай на прекъсване на електрозахранването към която и да е част от захранващия блок на рулевото устройство, на штурманския мостик се задейства визуална и звукова сигнализация.

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

.5 Когато основното рулево устройство се състои от два или повече идентични захранващи блока, не е необходимо да се инсталира спомагателно рулево устройство при условие, че:

.1 основното рулево устройство е в състояние да управлява руля, според изискванията на параграф .2.2, по времето през което, която и да е от захранваните части не работят;

.2 основното рулево устройство е конструирано, така че след отделна авария в тръбопроводната му система или в някой от захранващите блокове, дефектът може да се изолира по начин, при който се запазва управляването на кораба или то веднага се компенсира.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”:

.6 Управлението на рулевото устройство е предназначено:

.1 за основното рулево устройство, както на штурманския мостик, така и в рулевото отделение;

.2 когато основното рулево устройство е конструирано според изискванията на параграф .4, с две отделни контролни системи, които се управляват от

щурманския мостик. Това не изисква дублиране на кормилния рул или лост. Не е необходимо да се инсталира втора независима система, когато системата за контрол се състои от един хидравличен телемотор;

3 за спомагателното рулево устройство в кормилното отделение, и ако е електрически задвижвано, може да се контролира от щурманския мостик и е независимо от системата за управление на основното рулево устройство.

.7 Всяка система за контрол на основно и спомагателно рулево устройство, която може да се управлява от щурманския мостик, отговаря на следните изисквания:

.1 ако е електрическа, има своя отделна верига, захранвана от електрическата верига на рулевото устройство от пункт в отделението на рулевото устройство, или директно от събирателните шини на разпределителното табло, захранващи електрическата верига на рулевото устройство в точката, където разпределителното табло е най-близо до електрическата верига за захранване на рулевото устройство;

.2 в отделението на рулевото устройство се предвиждат средства за отделяне на всяка система за управление от рулевото устройство, който тя обслужва, от щурманския мостик;

.3 системата трябва да е в състояние да може да се привежда в действие от щурманския мостик;

.4 в случай на авария в електрическото захранване на системата за управление, от щурманския мостик се задейства визуална и звукова сигнализация; и

.5 защита против късо съединение се осигурява за захранващите вериги за управление на рулевото устройство.

.8 Електрическите вериги и контролните системи на рулевото устройство, заедно със свързаните с тях компоненти, кабели и тръби, които се изискват по настоящото правило и по правило 7, са разделени, когато това е практически възможно, по тяхната дължина.

.9 Осигуряват се средства за комуникация между щурманския мостик и отделението с рулевото устройство, или друго алтернативно място за навигация.

.10 Разположението на балера(ите), разположен(и) под съответен ъгъл, осигурява(т):

.1 когато основното рулево устройство се задейства с електроенергия, обозначение на щурманския мостик. Обозначението за ъгъла на наклона на балера е независимо от контролната система на рулевото устройство;

.2 да се забелязва в отделението на рулевото устройство.

.11 За хидравличното рулево устройство се предвижда следното:

.1 схеми за поддържане чистотата на хидравличната течност, отчитайки вида и конструкцията на хидравличната система;

.2 сигнализация за ниско ниво на опасност за всеки резервоар с хидравлична течност, която дава възможност за възможно най-нова индикация за изтичане на хидравлична течност. Подават се визуални и звукови сигнализации до щурманския мостик и до машинното отделение, където могат да бъдат възприети веднага; и

.3 стационарен резервоар, с достатъчен капацитет за презареждане най-малко на една система за задвижване, включително резервоара, където основното рулево устройство е задължително да се задвижва с електрическа енергия. Резервоарът е постоянно свързан, посредством тръбопроводи, по начин при който хидравличните системи лесно се презареждат от местоположението им в отделението на рулево устройство, и е оборудван с обемен датчик.

.12 Отделенията на рулево устройство са:

.1 леснодостъпни и, доколкото е възможно, отделени от машинните отделения; и

.2 оборудвани с подходящи средства за гарантиране работния достъп до рулево устройство и контролните пунктове. Тези средства включват перила и решетки или други неплъзгащи се повърхности, които осигуряват подходящи работни условия в случай на изтичане на хидравлична течност.

7 Допълнителни изисквания за електрическото и електрохидравлично рулево устройство (правило 30)

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

.1 Средствата за обозначаване, че двигателите на електрическите и електрохидравличните рулеви устройства функционират, се инсталират на щурманския мостик и на подходящо място за управление на главното машинно отделение.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”:

.2 Всяка електрическо или електрохидравлично рулево устройство, състоящо се от един или повече захранващи блока, се осигурява най-малко от две допълнителни вериги, захранвани директно от основното разпределително табло. Спомагателно електрическо или електрохидравлично рулево устройство, към основното електрическо или електрохидравлично рулево устройство, може да бъде свързано с една от веригите, захранваща това основно рулево устройство. Веригите, захранващи електрическото или електрохидравличното

рулево устройство, притежават необходимия капацитет да захранват всички мотори, към които биха могли да бъдат едновременно свързвани и които може да се наложи да работят едновременно.

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

.3 Веригите и моторите на електрическите и електрохидравличните рулеви устройства се подсиуряват със защита против късо съединение, както и със сигнализация за токово претоварване. Защитата от електрически удар, включително срещу пусков ток, ако е предвидена такава, е за не по-малко от два пъти пълния ток на натоварване на защитения мотор или верига, и се регулира, за да позволява преминаването на необходимия пусков ток.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”:

Сигнализациите съгласно настоящия параграф са едновременно звукови и визуални и се разполагат на видни места в основното машинно отделение или в контролната зала, откъдето основният механизъм обикновено се контролира, или както се изисква по правило 6 от част Д на настоящата глава.

.4 Когато спомагателното рулево устройство, което съгласно правило 6.3.3 трябва да се захранва с енергия, не се захранва с електрическа енергия или се захранва от електрически източник, който е предназначен предимно за друга цел, основното рулево устройство може да се захранва само от една верига от основното разпределително табло. Когато такъв електрически двигател, предназначен предимно за други цели, е приспособен да захранва спомагателното рулево устройство, администрацията на държавата на флага може да отмени изискванията на параграф .3, ако е удовлетворена от съществуващата защита, както и че изискванията на правила 6.4.1 и .4.2, приложими по отношение на спомагателното рулево устройство, се спазват.

8 Вентилационна система в машинните отделения (правило 35)

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

Машинните отделения от категория „А” се вентилират по начин, по който, при работа на двигателя или котлите в тях при пълна мощност при всякакви метеорологични условия, включително при лошо време, въздухът, който се подава в тези помещения обезпечават сигурността и удобството на екипажа и работата на двигателя.

9 Връзка между шурманския мостик и машинното отделение (правило 37)

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

За предаване на нарежданията от шурманския мостик до машинното отделение или до контролната зала, откъдето скоростта и посоката на теглителната сила на витлото обикновено се контролират, се осигуряват най-малко две независими средства за комуникация: едното е машинен предавател, който осигурява визуална индикация за нарежданията и реакциите, както в машинното отделение, така и на шурманския мостик. Подходящи средства за комуникация се осигуряват и на всяко друго място, от което може да бъде контролирана скоростта или посоката на теглителната сила на витлата.

10 Инженерна сигнализация (правило 38)

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

В контролното машинно отделение или на площадката за маневриране се осигурява инженерна сигнализация, в зависимост от това къде е по-подходящо, която трябва ясно да се чува в инженерното помещение и/или на шурманския мостик, според нуждите.

11 Местоположение на аварийните инсталации (правило 39)

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

Пред първата носова непроницаема преграда не се инсталират аварийните източници на електрическа енергия, противопожарните помпи, помпите за трюма, с изключение на тези, които специално обслужват пространствата пред първата носова непроницаема преграда и стационарната противопожарна система, предмет на глава II-2, както и другите аварийни инсталации, които са необходими за безопасността на кораба, с изключение на първата носова непроницаема преграда.

12 Органи за управление на двигателите (правило 31)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”:

.1 Главният и спомагателните двигатели, необходими за задвижване и за безопасността на кораба, са оборудвани с ефективни средства за управление и контрол.

.2 При дистанционно управление на задвижващия механизъм от щурманския мостик и когато машинните отделения са предназначени да бъдат обслужвани, се прилага следното:

.1 от щурманския мостик се контролират изцяло корабоплаването, включително и при маневриране, върху скоростта, посоката на теглителната сила и, ако е необходимо, върху тангажа на витлото;

.2 дистанционното управление за всяко независимо витло се упражнява от контролно устройство, което е проектирано и изградено да работи без необходимост от специално внимание към оперативните данни на механизма. От едно контролно устройство могат да се управляват няколко витла, които работят едновременно.

.3 основният задвижващ механизъм е оборудван с устройство за аварийно спиране от щурманския мостик, което е независимо от системата за управление на щурманския мостик.

.4 нарежданията от щурманския мостик към основния задвижващ механизъм се сигнализират съответно в главната зала за управление на машинното отделение или на площадката за извършване на маневри;

.5 дистанционно управление на машинното отделение е възможно само от едно място едновременно; от такива места, от които се разрешават взаимосвързани пунктове за управление. На всяко такова място има един индикатор, който сигнализира от къде се управлява задвижващия механизъм. Прехвърлянето на контрола между щурманския мостик и машинните отделения е възможно единствено от главното машинно отделение или от главната зала за управление на машинното отделение. Тази система включва средствата за предотвратяване на значителни изменения в теглителната сила на витлото, когато се прехвърля управлението от едно място на друго.

.6 задвижващият механизъм може да се управлява от място, дори и в случай на отказ на която и да е част от системата за дистанционно управление.

.7 системата за дистанционно управление е проектирана да задейства аварийната сигнализация в случай на авария. Когато се упражнява локален контрол, се поддържа предварително зададената скорост и посока на теглителната сила на витлата.

.8 на щурманския мостик се поставят индикатори за:

.1 скоростта на витлото и посоката на ротация на витлата, в случай на постоянно надлъжно люлеене на витлата;

.2 скоростта на витлото и положението на тангажа, в случай на контролирано надлъжно люлеене на витлата;

.9 осигурява се сигнализация на шурманския мостик и в машинното отделение, която показва ниско пусково въздушно налягане, което се задава на такова ниво, което позволява по-нататъшния пуск на главния двигател. В случай че системата за дистанционно управление на двигателят е предназначена за автоматичен пуск, броят на неуспешните последователни автоматични пускови опити се намаляват, за да се съхрани достатъчно пусково въздушно налягане за локално стартиране.

.3 Когато главният задвижващ механизъм и свързаните с него други механизми, включително източниците на основно електрическо захранване, са оборудвани с различни нива на автоматичен и дистанционен контрол и са под постоянно ръчно управление от контролната зала, схемата и органите за управление са проектирани, оборудвани и инсталирани така, че функционирането на двигателя да бъде толкова безопасно и ефективно, както би било в случай на директен контрол; за целта се прилагат правила от II-1/Д/1 до II-1/Д/5 според случая. Специално внимание се обръща на защитата на такива помещения срещу пожар и наводняване.

.4 Като цяло, системите за автоматичен пуск, работа и контрол включват възможност за ръчна отмяна на автоматичното управление. Отказът на която и да е част от тези системи не може да попречи на използването на ръчен контрол.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “B”, “C” и “D”, ПОСТРОЕНИ НА ИЛИ СЛЕД 1 ЯНУАРИ 2003 Г.:

.5 Корабите отговарят на изискванията на параграфи от .1 до .4 със следните изменения:

.1 параграф 1 се заменя със следното:

„1. Главният и спомагателните двигатели, необходими за задвижване, контролиране и безопасност на кораба са оборудвани с ефективни средства за управлението и контрола му. Всички системи за управление, необходими за задвижване, контрол и безопасност на кораба, са независими или проектирани по начин, при който отказ на една от системите не нарушава работата на друга система”.

.2 в първия и втори ред на параграф 2, думите „и когато машинните отделения са предназначени да бъдат обслужвани” се заличават.

.3 първото изречение на параграф .2.2 се заменя със следното:

„2 контрол се упражнява от единично контролно устройство за всяко отделно витло, което работи автоматично с всички свързани механизми, включително, при необходимост, със средствата за предпазване от пренатоварване на задвижващия механизъм”.

.4 параграф 2.4 се заменя със следното:

„4 маневрите на задвижващия механизъм, подавани от щурманския мостик, се обозначават съответно в главното машинно контролно отделение и на площадката за извършване на маневри”.

.5 в края на параграф 2.6 се добавя ново изречение, което гласи:

„Възможно е да се контролира спомагателния механизъм, необходим за задвижването и безопасността на кораба, при или близо до въпросния двигателен механизъм”; и

.6 параграфи .2.8, .2.8.1 и .2.8.2 се заменят със следното:

„8 на щурманския мостик в главното машинно контролно отделение и на площадката за извършване на маневри се поставят индикатори за:

.8.1 скоростта на витлата и посоката на ротация на витлата в случай на постоянно надлъжно люлеене на витлата, и

.8.2 скоростта на витлата и крачката на винта в случай на контролирано надлъжно люлеене на витлата.”

13 Парни тръбопроводни инсталации (правило 33)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”:

.1 Всеки парен тръбопровод и всички принадлежности, свързани към него, по който може да преминава пара, се проектират, изграждат и инсталират така, че да устоят на максималното работно натоварване, на което може да са подложени.

.2 Осигуряват се средства за отгичането на всеки парен тръбопровод, в който може да се предизвика действие на опасно водно налягане.

.3 В случай, че през паропровода или принадлежността преминава пара от източник с по-високо налягане от това, за което е предназначена, се инсталира съответния редукиционен вентил, предпазен вентил и манометър.

14 Системи за въздушно налягане (правило 34)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”:

.1 Осигуряват се средства за предотвратяване на свръхналягане във всички части на системите под въздушно налягане и там, където водните кожуси или обшивките на въздушните компресори и охладители могат да бъдат подложени на опасно свръхналягане, поради теч в тях, от частите подложени на въздушно налягане. За всички системи се осигуряват подходящи средства за освобождаване на парата.

.2 Основните пускови въздушни средства на главните двигатели с вътрешно горене са подходящо защитени срещу ефекта на обратната дъга и вътрешна експлозия в пусковите въздухопроводи.

.3 Всички изпускателни тръби от пусковите въздушни компресори водят директно до пусковите въздухосъбирателни резервоари, а всички пускови тръби от въздухосъбирателните резервоари до главния и спомагателните двигатели са изцяло отделени от системата на изпускателните тръби.

.4 Трябва максимално да се ограничи навлизането на масло в системите под въздушно налягане, както и да осигурява оптималното оттичане от тях.

15 Защита срещу шума (правило 36)¹

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”:

Предприемат се мерки да се намали шума от двигателите в машинните отделения до допустимите норми. В случай, че този шум не може да се намали в допустимите мерки, източникът на наднормения шум се изолира или отделя по подходящ начин или се осигурява способ за избягването му, когато помещението е обитаемо. Персоналът, който влиза в такива помещения, се екипира със шлемофони.

16 Асансьори

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”:

.1 Пътническите и товарни асансьори, по отношение на размерите, конструкцията, капацитета за превоз на пътници и/или стоки, съответстват на изискванията, посочени от администрацията на държавата на флага за всеки отделен случай или за всяко едно съоръжение.

.2 Инсталационните схеми и инструкциите за поддръжка, включително разпоредбите за периодични прегледи, се одобряват от администрацията на държавата на флага, която проверява и одобрява съоръжението, преди то да бъде пуснато в експлоатация.

.3 Администрацията на държавата на флага, след като одобри съоръжението, издава удостоверение, което се съхранява на борда.

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

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

ЧАСТ Г

ЕЛЕКТРИЧЕСКИ ИНСТАЛАЦИИ

1 Общи изисквания (правило 40)

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

.1 Електрическите инсталации подсигурият:

.1 всички спомагателни електрически дейности, необходими за поддържане кораба в нормални работни и жилищни условия без прибегване до аварийния източник на електрическа енергия;

.2 подаването на електрическата енергия, необходима за безопасността на кораба при различни аварийни ситуации; и

.3 безопасността на пътниците, екипажа и кораба срещу токови удари.

.2 Администрацията на държавата на флага предприема всички необходими мерки, за да осигури еднообразното въвеждане и прилагане на разпоредбата на настоящата част по отношение на електрическите инсталации¹.

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

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

.1 Новите кораби класове “С” и “D”, в които електрическата енергия е единствената енергия за поддържане на спомагателните дейности, които са от основно значение за безопасността на кораба, както и новите и съществуващи кораби клас “В”, в които електрическата енергия е единствената енергия за поддържане на спомагателните дейности, които са от основно значение за безопасността и задвижването на кораба, се подсигурият с два или повече агрегати за такава енергия, за да могат да се извършват горепосочените дейности, когато един от агрегатите не функционира.

При новите кораби класове “С” и “D”, с дължина по-малка от 24 метра, един от главните агрегати може да се пуска от главния задвижващ двигател при

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

условие, че осигуряваната енергия е такава, която може да захранва гореспоменатите дейности, когато някой от другите агрегати не функционира.

.2.1 Основната електроосветителна система е конструирана, така че тези части от кораба, които обикновено са достъпни и се използват от пътниците или екипажа, се захранват от основния източник на електроенергия.

.2.2 Основната електроосветителна система е конструирана, така че при възникване на пожар или друга повреда в помещенията, съдържащи основния източник на електроенергия, съответното трансформаторно оборудване, ако има такова, главното разпределително табло и главния превключвател на осветлението, аварийната система за осветление, по правило 3, да продължава да функционира.

.2.3 Аварийната електроосветителна система е така конструирана, че при възникване на пожар или друга повреда в помещенията, съдържащи аварийен източник на електроенергия, съответното трансформаторно оборудване, ако има такова, аварийното разпределително табло и аварийния превключвател за осветлението, основната електрическа система за осветление, по настоящото правило, да продължава да функционира.

.3 Основното разпределително табло се разполага по такъв начин, по отношение на основния генераторен агрегат, при който, доколкото е практически възможно, целостта на обикновеното електрическо захранване, да бъде повлияно единствено от пожар или от друга повреда в помещението, където са инсталирани генераторния агрегат и разпределителното табло.

3 Аварийен източник на електрическа енергия (правило 42)

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

.1 Всеки кораб се оборудва със самозареждащ се аварийен източник на електроенергия с аварийно разпределително табло, разположено над горната палуба, на леснодостъпно място, без допир с границите на машинните отделения от категория „А” или с отделенията, където е разположен основния източник на електрическа енергия или основното разпределително табло.

.2 Аварийният източник на електроенергия може да съставлява или акумулаторна батерия, която отговаря на изискванията на параграф .5, без да се презарежда или да претърпява прекомерен спад в напрежението, или генератор, който отговаря на изискванията на параграф .5, задвижван от механизъм с вътрешно горене със самостоятелно зареждане на гориво, с точка на възпламеняване, не по-ниска от 43⁰ С, с автоматични пускови устройства за новите кораби и одобрени пускови устройства за съществуващите кораби, и с временен източник за аварийна електрическа енергия, в съответствие с параграф .6, с изключение, когато на новите кораби от клас “С” и “D”, с дължина по-малка от 24 метра, се инсталира, за конкретния консуматор и за срока,

определен от тези правила, независим акумулаторен механизъм на подходящото място.

.3 Аварийният източник на електроенергия се разполага по начин, при който да може да работи ефективно, при наклон на кораба от $22,5^{\circ}$, и при надлъжен наклон на кораба от 10° от равен кил. Аварийният(те) генераторен(и) агрегат(и) е(са) в състояние на готовност при всякакви вероятни студени условия, а при новите кораби - в състояние за автоматичен пуск.

.4 Аварийното разпределително табло е разположено практически възможно най-близо до аварийния източник на електроенергия.

.5 Аварийният източник на енергия съгласно параграф .1:

.1 е в състояние да работи по принцип за срок от:

12 часа в кораби клас "В" (нови и съществуващи)

6 часа в кораби клас "С" (нови)

3 часа в кораби клас "D" (нови);

.2 в частност, да може едновременно да захранва консуматорите, както са определени в рамките на дейностите, посочени по-долу, според нуждите за класа на корабите, за сроковете, определени по-горе:

а) аварийната помпа в трюма и една от противопожарните помпи;

б) аварийното осветление

.1 на всеки сборен пункт или станция за качване на кораба, както и отстрани;

.2 по всички коридори, стълбища и изходи, водещи до сборния пункт или станциите за качване на кораба;

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

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

.5 според изискванията на правила II-2/Б/16.1.3.7 и II-2/Б/6.1.7;

.6 във всички складови помещения за противопожарна екипировка;

.7 при аварийната помпа в трюма и при една от противопожарните помпи, посочени в параграф (а) и при пусковия пункт на техните мотори;

в) навигационните светлини на кораба;

г)1. цялото оборудване за комуникация,

.2 общата сигнална система,

.3 противопожарна детекторна система,

.4 всички сигнали, необходими в случай на авария, ако се захранват с електричество от основните генератори на кораба;

(д) помпата за пожарогасителните пръскачки на кораба, ако има такава и ако работи с електричество; и

(е) дневната сигнална лампа на кораба, ако се захранва от основния източник на електроенергия на кораба.

.3 да бъде в състояние да захранва, за период от половин час, електрическите защитени от атмосферни влияния врати, заедно със съответните вериги за контрол, обозначение и сигнализация.

.6 Временният източник на аварийна електроенергия, в съответствие с параграф .2, се състои от акумулаторна батерия, разположена на подходящо място за използване в аварийна ситуация, която може да захранва, без да е необходимо да се презарежда или без да претърпява прекомерен спад в напрежението за половин час:

а) осветлението по параграф .2.(б).1 от настоящото правило,

б) непроницаемите врати по параграфи .7.2 и .7.3 на правило II-1/Б/13, но не е необходимо по всички от тях едновременно, освен ако е предвиден независим временен източник на запасна енергия, и

в) веригите за контрол, обозначение и сигнализация по параграф 7.2 на правило II-1/Б/13.

.7 НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”, ПОСТРОЕНИ НА ИЛИ СЛЕД 1 ЯНУАРИ 2003 Г.:

Когато е необходима електрическа енергия, за да се възстанови задвижването на кораба, мощността е достатъчна, за да се възстанови задвижването на кораба във връзка с другите механизми, според случая, от мъртво състояние на кораба до 30 минути след прекъсване на електрозахранването.

4 Спомагателно аварийно осветление за ро-ро кораби (правило 42-1)

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

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

.1 всички общи пътнически помещения и коридори се подсигуряват със спомагателно електрическо осветление, което може да работи най-малко три часа, когато всички други източници на електроенергия са отказали и при всяко наклонено състояние. Осветлението се инсталира, така че достъпът до аварийните средства да се вижда лесно. Източникът на енергия за аварийното осветление се състои от акумулаторни батерии, разположени в осветените отделения и се зарежда постоянно, когато това

е възможно, от аварийното разпределително табло. Алтернативно, администрацията на държавата на флага може да разреши всякакво друго средство за осветление, което притежава най-малко същите възможности. При аварийното осветление, всеки отказ на лампата трябва веднага да стане видно. Всяка инсталирана акумулаторна батерия се сменя периодично в зависимост от конкретната продължителност на действието ѝ в условията на заобикалящата я околна среда, и

.2 освен в случаите, когато е осигурено спомагателно аварийно осветление, в съответствие с изискванията на параграф .1, във всеки коридор в помещенията на екипажа, във всяко помещение за отпих и във всяко работно помещение, в което обикновено има хора, се поставя преносима лампа с презареждаща се батерия.

5 Предпазни мерки срещу токов удар, пожар и други рискове от електрически характер (правило 45)

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

.1 Незащитените метални части на електрическото оборудване или съоръженията, които не се захранват с електрическа енергия, но които, при авария, биха могли да бъдат захранвани, се заземяват, освен ако оборудването или съоръженията са:

.1 захранвани с напрежение, което не надвишава 50 V прав ток или 50 V средна квадратична стойност на корен, между проводниците; за получаването на това напрежение не могат да се използват автотрансформатори; или

.2 захранвани с напрежение, което не надвишава 250 V от обезопасени изолиращи трансформатори, захранващи само едно консумиращо устройство; или

.3 произведени в съответствие с принципа за двойната изолация.

.2 Всички електрически апаратури се произвеждат и инсталират, така че да не причиняват повреди, когато се транспортират или допират при нормални условия на експлоатация.

.3 Обезопасяват се страните, задната част и, при необходимост, предната част на разпределителните табла. Откритите заземени части, със заземяващо напрежение над това, определено в .1.1, не се инсталират в предната част на тези разпределителни табла. При необходимост се използват пластири или решетки в предната и в задната част на разпределителното табло.

.4 Незаземените разпределителни системи се оборудват с устройство, контролиращо нивото на заземяващата изолация, което издава звукова или визуална сигнализация при недопустими ниски стойности на изолация.

.5.1 Всички метални обшивки и предпазни обвивки на кабелите са прави и заземени.

.5.2 Всички електрически кабели и инсталации, външни за оборудването, са най-малко от противопожарен тип и се инсталират по начин, при който да не се нарушават техните противопожарни свойства. При необходимост за дадена 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, осигуряващи основната или аварийна електроенергия, осветлението, вътрешните комуникации или сигнали трябва, доколкото е възможно, да не преминават през камбузите, пералните, машинните отделения от категория “А” и обшивки и другите огнеопасни помещения. В новите и съществуващите ро-ро пътнически кораби, кабелите за аварийната сигнализация и високоговорителната уредба, инсталирани на или след датата, определена в член 14, параграф 1 от настоящата директива, се одобряват от администрацията на държавата на флага, като се взимат предвид препоръките на ММО. Кабелите, свързващи пожарните помпи с аварийното разпределително табло, са огнеупорни, ако преминават през високо пожароопасни помещения. Когато това е практически възможно, такива кабели се разполагат, така че да предотвратят възможността да бъдат повредени вследствие висока температура на вертикалните прегради, която може да се предизвика от пожар в съседно помещение.

.6 Кабелите и електрическата мрежа се инсталират и поддържат по начин, при който се избягва прегряването им или други повреди. Връзките и съединенията на всички проводници са изработени, така че да запазват първоначалната си електрическа и механична противопожарна защита и, когато е необходимо, огнеупорност.

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

.7.1 Всяка отделна верига е защитена срещу късо съединение и срещу претоварване, с изключение на случаите, разрешени в правила II-1/V/6 и II-1/V/7.

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

.7.2 Разположението на осветителните тела е такова, че да не предизвиква повишаване на температурата, което би могло да повреди кабелите и електрическата мрежа, или прекалено нагорещяване на заобикалящия материал.

.8.1 Аккумуляторните батерии се поставят в подходящи корпуси, а помещенията, в които предимно се ползват, са правилно конструирани и добре вентилирани.

.8.2 В тези помещения не се разрешава електрическо или друго оборудване, което могло да бъде източник на възпламеняване на запалителни изпарения.

.9 Системите за разпределение се разполагат по начин, при който всяка главна вертикална зона, определена в правило П-2/А/2.9, да не може да пречи на работата за осигуряване безопасността на всяка друга такава зона. Това изискване се счита, че е спазено, ако основната и аварийната хранващи линии, преминаващи през всяка такава зона, са отделени както вертикално, така и хоризонтално, колкото е възможно повече.

ЧАСТ Д

ДОПЪЛНИТЕЛНИ ИЗИСКВАНИЯ, ПРИЛОЖИМИ КЪМ ПЕРИОДИЧНО ОБСЛУЖВАНИТЕ МАШИННИ ОТДЕЛЕНИЯ

Особена проверка (правило 54)

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

Всички нови кораби класове “В”, “С” и “D” и съществуващите кораби клас “В” се взимат под специално внимание от страна на администрацията на държавата на флага, с оглед дали техните машинни отделения могат периодично да се оставят необслужвани и ако е така, дали към настоящите изисквания са необходими допълнителни изисквания за гарантиране на същото ниво на сигурност, каквото обикновено се оказва на обслужваните машинни отделения.

1 Общи изисквания (правило 46)

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

.1 Предвидените мерки гарантират, че безопасността на кораба при всякакви условия на корабоплаване, включително при маневриране, е като тази на кораб, на който машинните отделения са обслужвани.

.2 Предприемат се мерки за гарантиране на надеждното функциониране на оборудването и за задоволителната организация на редовните инспекции и рутинни проверки, които гарантират постоянното правилно функциониране.

.3 Всеки кораб се снабдява с документи, доказващи неговата годност за работата на периодично необслужваните машинни отделения.

2 Противопожарни мерки (правило 47)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”:

.1 Осигуряват се средства за установяване и сигнализиране във възможно най-ранен стадий на пожар:

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

.2 в изпускателните въздушни джобове на цилиндъра на задвижващия механизъм, освен когато се счита, че за конкретния случай това не е необходимо.

.2 Двигателите с вътрешно горене с 2 250 кВт и повече или тези, с цилиндри с диаметър от повече от 300 мм се оборудват с детектори за горивно оросяване на картера или с датчици за температурата на лагерите на двигателите или с други подобни приспособления.

3 Защита срещу наводняване (правило 48)

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

.1 Помпите в трюма на кораба в периодично необслужваните машинни отделения се разполагат и контролират по начин, по който акумулирането на течности се установява под нормален ъгъл на уравнивяване и наклон и имат достатъчен капацитет лесно да побират обичайния дренаж по време на периода на необслужване.

.2 Когато помпите в трюма на кораба са с автоматичен пуск, се предвиждат средства за сигнализиране кога притокът на течност е по-голям от капацитета на помпата или дали помпата се включва по-често, отколкото е нормално да се очаква. В тези случаи, в трюмовете могат да се допускат помпи с по-малък капацитет, за да покрият определен разумен период от време. Когато са инсталирани автоматично контролирани помпи в трюма на кораба, специално внимание се обръща на изискванията за предотвратяване на замърсяване с гориво.

.3 Контролните команди на всеки всмукателен клапан, изпускателен клапан под водолинията или на впръскваща инжекционна система на трюма се разполагат по начин, при който да позволяват необходимото време за работа, в случай на наводняване на помещението, като се предвиди времето, необходимо за достигане и осъществяване на тези команди. Предвиждат се устройства активиране на командите, разположени над нивото, до което помещението може да бъде наводнено, когато корабът е с пълен товарен капацитет.

4 Управление на задвижващия механизъм от щурманския мостик (правило 49)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”:

.1 От щурманския мостик се осигурява пълен контрол при всички условия на корабоплаване, включително и при маневриране, върху скоростта, посоката на теглителната сила и, ако е необходимо, върху тангажа на витлото.

.1 Дистанционното управление се осъществява от отделно устройство за управление за всяко отделно витло, с автоматично задвижване на всички

свързани дейности, включително, когато това е необходимо, средства за предотвратяване претоварването на двигателния механизъм.

.2 Основният задвижващ механизъм е оборудван с устройство за аварийно спиране от щурманския мостик, което е независимо от системата за управление на щурманския мостик.

.2 Маневрирането от щурманския мостик към задвижващия механизъм се сигнализира съответно в главната зала за управление на двигателя или в станцията за управление на задвижващия механизъм, според случая.

.3 Дистанционното управление на машинното отделение е възможно само от едно място едновременно; от такива места, от които се разрешават взаимосвързани контролни устройства. На всяко такова място се разполага индикатор, който сигнализира от къде се управлява задвижващия механизъм. Прехвърлянето на контрола между щурманския мостик и машинните отделения е възможно единствено от главното машинно отделение или от главната зала за управление на машинното отделение. Системата включва средства за предотвратяване значителни изменения в теглителната сила на витлото, когато се прехвърля управлението от едно място на друго.

.4 Всички механизми, необходими за безопасната експлоатация на кораба, могат да се управляват от място дори и в случай на отказ, на която и да е част от системите за автоматичен или дистанционен контрол.

.5 Системата за дистанционно автоматично управление е проектирана да задейства аварийната сигнализация, в случай на авария. Ако е практически подходящо, когато се упражнява локален контрол, се поддържа предварително зададената скорост и посока на теглителната сила на витлата.

.6 На щурманския мост се монтират индикатори за:

.1 скоростта на витлото и посоката на ротация на витлата, в случай на постоянно надлъжно люлеене на витлата; или

.2 скоростта на витлото и положението на тангажа, в случай на контролирано надлъжно люлеене на витлата.

.7 Броят на неуспешните последователни автоматични пускови опити се намаляват, за да се съхрани достатъчно пусково въздушно налягане. Осигурява се сигнализация, която показва ниско пусково въздушно налягане на ниво, което все още позволява стартиране на работата на задвижващия механизъм.

5 Комуникации (правило 50)

НОВИ И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС “В” И НОВИ КОРАБИ КЛАС “С” И “D” С ДЪЛЖИНА 24 МЕТРА И ПОВЕЧЕ:

Осигуряват се надеждни средства за устна комуникация между главната зала за управление на двигателя или станцията за управление на задвижващия механизъм, според случая, щурманския мостик и помещенията на инженерите.

6 Система за аварийна сигнализация (правило 51)

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

.1 Осигурява се система за сигнализация, показваща всяка повреда, изискваща внимание, и която:

.1 може да издава звуков сигнал в главната зала за управление на двигателя или в станцията за управление на задвижващия механизъм и визуално да показва всяко отделно значение на сигнализацията на подходящо място;

.2 има връзка с общите помещения на инженерите и с каютите на всеки инженер посредством ключ за селективно превключване, който гарантира връзка с най-малко една от каютите. Допускат се и алтернативи, но само когато те са равностойни;

.3 активира визуална и звукова сигнализация при щурманския мостик при всяка ситуация, която изисква действие или внимание от страна на вахтения офицер;

4. при необходимост, е проектирана на принципа на надеждност, и

.5 активира инженерната сигнализация, която се изисква по правило П-1/В/10, в случай че някоя от сигнализацията не бъде забелязана на място в определения срок от време.

.2.1 Алармената система се захранва постоянно и има автоматичен превключвател за аварийно енергийно захранване, в случай на повреда на нормално енергийно захранване.

.2.2 Всяка повреда в нормалното енергийно захранване на сигналната система се отбелязва със сигнал.

.3.1 Алармената система е в състояние да сигнализира едновременно повече от една повреда и приемането на всяка сигнализация не възпрепятства друга сигнализация.

.3.2 Приемане от мястото, определено в параграф .1, на всяко алармено събитие се отбелязва на местата, където то е било показано. Сигнализацията продължават да действат докато бъдат приети, а визуалните индикатори на индивидуалните сигнализации - до отстраняване на дефекта, след което сигналната система автоматично се задава отново в нормално работно състояние.

7 Система за безопасност (правило 52)

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

Осигурява се система за безопасност, която гарантира, че всяка сериозна повреда в двигателите или в котлите, която представлява непосредствена опасност, води до автоматично спиране на тази част от механизма, след което се подава сигнал. Спирането на задвижващия механизъм не се активира автоматично, освен в случаите, когато това би довело до сериозна повреда, цялостна повреда или експлозия. Когато е инсталирана система за отмяна на спирането на главния задвижващ механизъм, тя е конструирана, така че да не може да се активира по невнимание. Чрез индикатор се обозначава, че системата е активирана. Автоматичното управление за безопасно спиране и забавяне на двигателите е отделено от алармената система.

8 Специални изисквания за двигателите, котлите и електрическите инсталации (правило 53)

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

.1 Главният източник на електроенергия отговаря на следните изисквания:

.1 когато електроенергията се осигурява обикновено от един генератор, се предвиждат подходящи средства за защита срещу токов удар, които да обезпечат непрекъснато захранване на задвижващия и навигационен механизми, както и на системите за безопасност на кораба. В случай на повреда на генератора, се предвижда адекватно автоматично задействане и свързване към главното разпределително табло на аварийен генератор с капацитет, който осигурява задвижващия и навигационен механизми, както и системата за безопасност на кораба, посредством автоматично рестартиране на най-важните спомагателни механизми, включително, при необходимост, и на последващите операции.

.2 когато електроенергията се осигурява обикновено от повече от един генератора едновременно, които работят паралелно, се предвиждат мерки, примерно за защита срещу токов удар, които гарантират, в случай на отказ на единия от генераторните агрегати, че работата на останалите се поддържа без свръхнатоварване и осигурява функционирането на задвижващия и навигационен механизъм, както и на системата за безопасност на кораба.

.2 Когато са необходими аварийни двигатели за пускане на други спомагателни задвижващи механизми, се осигуряват автоматични превключватели.

9 Система за автоматично управление и аварийна сигнализация (правило 53.4)

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

.1 Системата за контрол обезпечава дейностите, необходими за функционирането на главния задвижващ механизъм и на спомагателните му механизми, посредством съответните автоматични системи.

.2 При автоматично превключване се задейства сигнализацията.

.3 За всички показатели за налягане, температури и ниво на течностите, както и за всичките други важни индикации, се осигурява система за сигнализация, която отговаря на правило 6.

.4 Създава се централизиран пункт за управление, с всички необходими сигнални панели и средства, които предупреждават за алармено събитие.

.5 Осигуряват се средства за поддържане на въздушното налягане на нужното ниво, когато двигателите с вътрешно горене, необходими за основното задвижване на кораба, се пускат с въздух под налягане.

ГЛАВА II - 2

ПРОТИВОПОЖАРНА ЗАЩИТА, ОТКРИВАНЕ И ПОТУШАВАНЕ НА ПОЖАР

ЧАСТ А – ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ

1 Основни принципи (правило 2)

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

.1 Настоящата глава относно противопожарната безопасност цели:

.1 да се предотвратят пожари и експлозии;

.2 да се намалят рисковете, които представлява пожарът за човешки живот;

.3 да се намалят рисковете от нанасяне на щети на кораба, товара и околната среда, вследствие на пожар;

.4 пожарът и експлозията да се задържат, да се овладеят и да се потушат при източника; и

.5 да се осигурят надеждни и леснодостъпни средства за евакуирането на пътниците и екипажа.

.2 За постигане на целите относно противопожарната безопасност, определени в параграф 1, следните основни принципи, базирани на правилата в настоящата глава, се инкорпорират в тези правила, в съответствие с нуждите, типа на кораба и евентуалните рискове от пожар:

.1 разделяне на кораба по основни вертикални термични и структурни прегради;

.2 отделяне на жилищните помещения от останалите на кораба посредством термични и структурни прегради;

.3 ограничено използване на запалителни материали;

.4 откриване на пожар в зоната на възникването му;

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

.6 защита на изходите и средствата за достъп с цел борба с огъня;

.7 бърз достъп до средства за потушаване на пожар;

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

3. Целите на противопожарната безопасност, определени в параграф 1 по-горе, се постигат чрез изпълнение на изискванията, изложени в настоящата глава, или чрез алтернативна концепция и договорености, които съответстват на част Е от изменената глава II-2 на SOLAS от 1974 г., за корабите, построени на или след 1 януари 2003 г. Един кораб отговаря на функционалните изисквания, определени в параграф .2 и е постигнал целите на противопожарна безопасност, определени в параграф .1, когато:

.1 конструкцията и схемите на кораба, като цяло, отговарят на съответните препоръчителни изисквания на настоящата глава;

.2. конструкцията и схемите на кораба, като цяло, са прегледани и одобрени в съответствие с част Е от изменената глава II-2 на SOLAS от 1974 г., за корабите, построени на или след 1 януари 2003 г.

.3 част(и) на конструкцията и схемите са прегледани и одобрени в съответствие с гореспоменатата част Е от изменената глава II-2 на SOLAS и останалите части на кораба отговарят на съответните препоръчителни изисквания на настоящата глава.

4. Всички кораби, които подлежат на ремонт, промяна и модификации и свързаното с това оборудване, продължават да отговарят поне на по-горните изисквания към тези кораби.

Ремонтите, промените и модификациите, които съществено изменят параметрите на кораба или на пътническите жилищни помещения, или значително увеличават експлоатационната годност кораба и на свързаното с това оборудване, отговарят на най-новите изисквания за нови кораби, доколкото администрацията на държавата на флага счита това за необходимо и практично.

СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС “В”:

.3 Независимо от изискванията на параграф .4, съществуващите кораби клас “В”, превозващи повече от 36 пътници, в случаите когато подлежат на ремонт, промяна или модификации и свързаното с това оборудване, отговарят на следните изисквания:

.1 всички материали, използвани за тези кораби, отговарят на изискванията по отношение на материала, използван в новите кораби клас “В”;
и

.2 всички ремонти, модификации, изменения и свързаното с това оборудване, включващи подмяна на материал от 50 тона или повече от изисквания в правило II-2/Б/16, отговарят на изискванията за новите кораби клас “В”.

2 Определения (правило 3)

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

.1 *Незапалим материал* е материал, който не може да гори и не може да произвежда запалителни изпарения в количества, достатъчни да се самозапалят, когато бъдат загрети приблизително до 750⁰С, като това се определя с изпитване за определяне температурата на възпламеняване, в съответствие с Резолюция А.799 (19) на ММО, „Ревизирани препоръки за методите на изпитване за определяне като незапалими на строителни материали за кораби”. Всеки друг материал се счита за запалим материал.

.1а ЗА КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”, ПОСТРОЕНИ НА ИЛИ СЛЕД 1 ЯНУАРИ 2003 Г.:

Незапалим материал е материал, който не гори и не произвежда запалителни изпарения в количества, достатъчни да се самозапалят, когато бъде загрети до приблизителна температура от 750⁰С, като това се определя в съответствие с

Кодекса за методите за изпитване на температурата на възпламеняване. Всеки друг материал се счита за запалим материал.

.2 *Стандартно изпитване за определяне температурата на възпламеняване* е това, при което образци на съответните вертикални прегради или палуби се излагат в изпитателна пещ на температури, съответстващи приблизително на стандартната времева и температурна крива. Образците имат открита повърхност не по-малко от $4,65^2$ м и височина (или дължина на палубата) от 2,44 метра, като наподобяват възможно най-близко предвидената конструкция и включват, при необходимост, най-малко една връзка. Стандартната времева и температурна крива се определя от плавна крива, преминаваща през следните точки на вътрешна температура на пещта:

Първоначална вътрешна температура на пещта:	20 ⁰ C
След първите 5 минути:	576 ⁰ C
След 10 минути:	679 ⁰ C
След 15 минути:	738 ⁰ C
След 30 минути:	841 ⁰ C
След 60 минути:	945 ⁰ C

2а. ЗА КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”, ПОСТРОЕНИ НА ИЛИ СЛЕД 1 ЯНУАРИ 2003 Г.:

Стандартно изпитване за определяне температурата на възпламеняване е това, при което образци на съответните вертикални прегради и палуби се излагат в изпитателна пещ при температури, съответстващи приблизително на стандартната температурна крива. Методите за изпитване отговарят на изискванията на Кодекса за методите за изпитване на температурата на възпламеняване.

.3 *Отделения от клас „А”* са отделенията, които са изградени от вертикалните прегради и палубите и отговарят на следните условия, когато те:

.1 са изградени от стомана или от друг еквивалентен материал;

.2 са подходящо подсилени;

.3 са изградени по начин, при който могат да предотвратят преминаването на дим и пламъци до края на едночасовото стандартно изпитване за определяне температурата на възпламеняване;

.4 са изолирани с одобрени незапалими материали, така че средната температура на неоткритата страна да не превиши повече от 140⁰С над първоначалната температура, нито да превишава в никоя точка или съединение 180⁰С над първоначалната температура, в рамките на времето, определена 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 изисква изпитване на прототип на подпорната стена или палубата, за да се увери, че отговарят на горните изисквания за цялост и увеличаване на температурата, в съответствие с изискванията на Резолюция А.754 (18) на ММО.

За корабите от класове “В”, “С” и “D”, построени на или след 1 януари 2003 г., „Резолюция А.754 (18) на ММО” се чете, като „Кодекс за методите за изпитване за температурата на възпламеняване”.

.4 *Отделения от клас “В”* са отделенията, които са изградени от вертикални прегради, палуби, тавани или вътрешнобордови обшивки и отговарят на следните изисквания:

.1 са изградени по начин, при който могат да предотвратят преминаването на пламъци до края на първия половин час от стандартно изпитване за изпитване на температурата на възпламеняване;

.2 имат капацитет за изолация, при който средната температура на неоткритата страна да не превиши повече от 140⁰С над първоначалната температура, нито да превишава в никоя точка или съединение 225⁰С над първоначалната температура, в рамките на времето, определена по-долу:

клас „Б-15”:	15 минути
клас „Б-0”:	0 минути

.3 са изградени от одобрени незапалими материали, както и всички останали материали, използвани за построяване и изграждане на отделения от клас “В” са незапалими, с изключение на

възпламенителните покрития, които могат да бъдат разрешени при условие, че те отговарят на други изисквания на тази глава;

.4 администрацията на държавата на флага изисква изпитване на прототип на отделението, за да се увери, че то отговаря на горепосочените изисквания за цялост и увеличаване на температурата, в съответствие с Резолюция А.754 (18) на ММО.

За корабите от класове "В", "С" и "D", построени на или след 1 януари 2003 г., „Резолюция А.754 (18) на ММО” се чете, като „Кодекс за методите за изпитване на температурата на възпламеняване”.

.5 *Отделения клас "С"* са отделения, построени от одобрени незапалими материали. За тях не е необходимо да отговарят нито на изискванията, отнасящи се до преминаването на дим и пламък, нито на ограниченията за увеличаването на температурата. Допускат се възпламенителни покрития при условие, че те отговарят на останалите изисквания на настоящата глава.

.6 *Непрекъснати тавани и вътрешнобордови обшивки в отделения клас "В"* са тези тавани и вътрешнобордови обшивки в отделения клас "В", които свършват до отделението на клас „А”.

.7 *Стомана или друг еквивалентен материал.* Думите „еквивалентен материал” в израза „стомана или друг еквивалентен материал”, означават всеки незапалим материал, който сам по себе си или в изолация, притежава структурни цялостни свойства, които са еквивалентни на стоманата след подлагане на действително изпитване на температурата на възпламеняване (например алуминиева сплав с подходяща изолация).

.8 *Ниска скорост на разпространение на пламъка* означава, че описаната по този начин повърхност има адекватно съпротивление на разпространяването на пламъка, което се определя от изпитването за определяне температурата на възпламеняване, в съответствие с изискванията на Резолюция А.653 (16) на ММО, за довършителните материали за подпорната стена, тавана и палубата.

.8a ЗА КОРАБИ КЛАСОВЕ "В", "С" и "D", ПОСТРОЕНИ НА ИЛИ СЛЕД 1 ЯНУАРИ 2003 Г.:

Ниска скорост на разпространение на пламъка означава, че описаната по този начин повърхност има адекватно съпротивление на разпространяването на пламъка, което се определя в съответствие с Кодекса за методите за изпитване на температурата на възпламеняване.

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

.10 *Жилищни помещения* са тези помещения, които се използват като общи, коридори, тоалетни, кабинни, канцеларии, лазарети, кина, стаи за игри и развлечения, бръснарници, килери за провизии, без уреди за готвене, и други подобни помещения.

.11 *Общи помещения* са тази част от жилищните помещения, които се използват като зали, трапезарии, всекидневни и други подобни постоянно самостоятелни помещения.

.12 *Обслужващи помещения* са тези помещения, които се използват като кухня, трапезария с готварски принадлежности, лични шкафчета, багажни отделения за писма и ценности, складове, помещения за пазене на лични вещи, работилници, различни от тези, които са част от машинните отделения и други подобни помещения и складове към тях.

.13 *Багажни отделения* са всички помещения, които се използват за съхраняване на товар (включително танкерите с гориво) и складовете към тях.

.13-1 *Помещения за превозни средства* представляват багажните отделения, предназначени за превоза на моторни превозни средства, заедно с горивото в резервоарите им, предназначено за задвижването им.

.14 *Товарни помещения тип ро-ро* са помещенията, които обикновено не се подразделят и се простират или по основната дължина или по цялата дължина на кораба, в които моторните превозни средства, заедно с горивото в резервоарите им, предназначено за задвижването им, и/или стоките [опаковани или в насипно състояние, във или върху вагони или коли, превозни средства (включително сухопътни или железопътни танкери), ремаркета, контейнери, палети, разглобяеми резервоари или в подобни отделения за съхранение или други контейнери могат обикновено да бъдат натоварвани и разтоварвани в хоризонтално положение.

.15 *Открити товарни помещения тип ро-ро* са товарни помещения тип ро-ро, които са или отворени в двата края или само в единия край, и са оборудвани с необходимата естествена вентилация за ефективно действие по цялата дължина, чрез постоянно открити отвори от страни на корпуса или палубата, или отгоре, а за корабите, построени на или след 1 януари 2003 г., те са с обща площ от най-малко 10 % от общата площ на страните на помещенията.

.15-1 *Открити помещения за превозни средства* са помещенията за превозни средства, които са или отворени в двата края или с отвор само в единия край, и са оборудвани с необходимата естествена вентилация за ефективно действие по цялата дължина, чрез постоянно открити отвори, разпределени от страни на корпуса или палубата, или отгоре, а за корабите, построени на или след 1 януари 2003 г., те са с обща площ от най-малко 10 % от общата площ на страните на помещенията.

.16 *Закрити товарни помещения тип ро-ро* са товарните ро-ро помещения, които не са нито открити товарни помещения тип ро-ро, нито открити палуби.

.16-1 *Закрити помещения за превозни средства* са помещенията за превозни средства, които не са нито открити помещения за превозни средства, нито открити палуби.

.17 *Открита палуба* е палуба, която е изцяло изложена на атмосферните влияния отгоре и най-малко от две страни.

.18 *Специална категория помещения* са тези закрити помещения за превозни средства, над или под горната палуба, в които могат да се закарват и откарват такива превозни средства, и до които пътниците имат достъп. Специалните категории помещения могат да бъдат разположени на повече от една палуба при условие, че общата безопасна височина за превозните средства не надвишава 10 метра.

.19.1 *Машинни отделения категория „А”* са тези отделения и помещения към тях, които съдържат:

.1 двигатели с вътрешно горене, използвани за основното задвижване; или

.2 двигатели с вътрешно горене, използвани за други цели, освен за основното задвижване, при които тези механизми имат капацитет за обща агрегатна мощност не по-малък от 375 кВт; или

.3 котли, ползващи гориво, или отделение за съхраняване на течно гориво;

.19.2 *Машинни отделения* са всички машинни отделения категория „А” и всички други отделения, в които се намират двигателния механизъм, котлите, отделенията за течно гориво, парните двигатели и двигателите с вътрешно горене, генераторите и основните електрически механизми, станциите за подаване на горива, механизмите за замразяване, стабилизиране, вентилиране и климатичните инсталации и други подобни отделения, заедно с помещенията към тях.

.20 *Отделение за мазут* е оборудването, използвано за подготовката на мазут, който се доставя на котела, или оборудването, използвано за подготовка за доставяне загрялото на мазута на двигател с вътрешно горене, и включва всички горивни помпи под налягане, филтри и нагреватели за гориво под налягане по-високо от $0,18 \text{ N/mm}^2$.

.21 *Пунктовете за управление* са тези помещения, в които са разположени радиото на кораба или основното навигационно оборудване или аварийния източник на енергия или където е съсредоточено оборудването за откриване и борба с пожари.

.21.1 *Главен пункт за управление* е пунктът за управление, където са съсредоточени следните контролни и сигнални функции:

.1 стационарни противопожарни и сигнални системи;

.2 автоматични пръскачки и системи за откриване и известяване на пожар;

.3 индикаторни панели за огнеупорни врати;

.4 заграждения за огнеупорни врати;

.5 индикаторни панели за водонепроницаеми врати;

- .6 заграждения за водонепроницаеми врати;
- .7 вентилационни витла;
- .8 общи/противопожарни предупредителни сигнализации;
- .9 система за комуникации, включително и телефонни; и
- .10 микрофон за общокорабната високоговорителна уредба.

.21.2 *Постоянно обслужван главен пункт за управление* е главеният пункт за управление, който е постоянно обслужван от дежурен член на екипажа.

.22 *Помещения, съдържащи мебели и обзавеждане с ограничен пожарен риск*, за целите на правило П-2/Б/2, са помещенията, в които има мебели и обзавеждане с ограничен риск от пожар (каюти, общи помещения, канцеларии и други видове жилищни помещения), в които:

.1 цялото корпусно обзавеждане, като бюра, гардероби, тоалетки, скринове, е изцяло направено от одобрени незапалими материали, с изключение на възпламенимата облицовка, непревишаваща 2 мм, която може да бъде използвана за работната повърхност на това обзавеждане;

.2 всички бързо подвижни мебели, като столове, дивани, маси с рамки от незапалими материали;

.3 всички завеси, пердета и друг вид окачени текстилни материали, с устойчивост на разпространение на пламъци, не по-малка от тази на вълна с тегло $0,8 \text{ kg/m}^2$, в съответствие с Резолюция А.471 (XII) на ММО и приетите с Резолюция А.563 (14) изменения към нея.

За корабите от класове "В", "С" и "D", построени на или след 1 януари 2003 г., „Резолюция А.471 (XII) на ММО” и приетите с Резолюция А.563 (14) изменения към нея се чете, като „Кодекс за методите за изпитване на температурата на възпламеняване”;

.4 всички подови настилки с устойчивост на разпространение на пламъка не по-малка от тази на еквивалентен вълнен материал, използван за същата цел;

За корабите от класове "В", "С" и "D", построени на или след 1 януари 2003 г., настоящата алинея се чете, както следва:

всички подови настилки имат ниски свойства за разпространение на пламък;

.5 за всички открити повърхности на вертикалните прегради, вътрешнобордовата обшивка и таваните е характерно бавно разпространение на пламъка; и

.6 цялата тапицирана мебелировка притежава свойства на устойчивост на възпламеняване и разпространяване на пламъците, в съответствие с

методите за изпитване на температурата на възпламеняване на тапицирана мебелировка, приети с Резолюция А.652 (16) на ММО.

За корабите от класове “В”, “С” и “D”, построени на или след 1 януари 2003 г., „Резолюция А.652 (16) на ММО” се чете като „Кодекс за методите за на температурата на възпламеняване”.

ЗА КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”, ПОСТРОЕНИ НА ИЛИ СЛЕД 1 ЯНУАРИ 2003 Г.:

.7 всички постелки и завивки притежават свойства на устойчивост на възпламеняване и разпространяване на пламъци, които се определят в съответствие с Кодекса за методите за изпитване на температурата на възпламеняване.

.23 Ро-ро пътнически кораб означава пътнически кораб с товарни отделения ро-ро или специална категория помещения, в съответствие с настоящото правило.

.24 Кодекс за методите за изпитване на температурата на възпламеняване означава „Международен кодекс за прилагане на методите за изпитване на температурата на възпламеняване”, както е приет от Комитета за морска безопасност на ММО с Резолюция № 61 (67), както е изменена от ММО.

.25 Кодекс за системите за противопожарна безопасност означава „Международен кодекс за системите за противопожарна безопасност”, приет от Комитета за морска безопасност към ММО, с Резолюция № 98 (73), според измененията и на ММО при условие, че тези изменения се приемат, одобряват и влизат в сила, в съответствие с изискванията на член VIII на действащата Конвенция на SOLAS, относно процедурите за изменение, приложими към приложението, с изключение на Глава I.

.26 Точка на възпламеняване е температурата по Целзий (изпитване при затворен тигел), при която даден продукт изпуска възпламенителни изпарения, които, според одобрен апарат за установяване точката на възпламеняване, са достатъчни да предизвикат възпламеняване.

.27 Нормативни изисквания са конструктивните свойства, граничните размери или системите за противопожарна безопасност, определени в настоящата глава.

3 Противопожарни помпи, противопожарни тръбопроводи, хидранти, шлангове и накрайници (правило 4)

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

.1.1 Всеки кораб се оборудва с противопожарни помпи, противопожарни тръбопроводи, хидранти, шлангове и накрайници, в съответствие с изискванията на настоящото правило.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D” И ПОСТРОЕНИ КОРАБИ ПРЕДИ 1 ЯНУАРИ 2003 Г.:

.1.2 Когато се изискват повече от една отделна противопожарна помпа, се поставят изолиращи клапани на лесно достъпно и защитено място извън машинното отделение, които да отделят противопожарните тръбопроводи в самото машинно отделение, съдържащо главната противопожарна помпа или помпи, от останалата част на противопожарните тръбопроводи. Противопожарните тръбопроводи са разположени така, че когато изолиращите клапани са затворени, всички хидранти на кораба, с изключение на тези в машинното отделение, посочени по-горе, могат да бъдат захранвани с вода от противопожарната помпа, която не се намира в същото машинно отделение, през тръби, които не преминават през това помещение. По изключение, къси дължини от всмукателния и изпускателен тръбопровод на аварийната противопожарна помпата, могат да имат достъп до машинното отделение, ако не е възможно да го заобикалят отвън при условие, че целостта на противопожарните тръбопроводи се поддържа, като тръбите са защитени в солидна стоманена обшивка.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”, ПОСТРОЕНИ НА И СЛЕД 1 ЯНУАРИ 2003 Г.:

.1.3 Изолиращите клапани, които отделят противопожарните тръбопроводи в самото машинно отделение, съдържащо главната противопожарна помпа или помпи, от останалата част на противопожарните тръбопроводи, са разположени на лесно достъпно и защитено място извън машинното отделение. Противопожарният тръбопровод се инсталира, така че когато изолиращите клапани са затворени, всички хидранти на кораба, с изключение на тези в машинното отделение, посочени по-горе, могат да бъдат захранвани с вода от друга помпа или аварийна противопожарна помпа. Аварийната помпа, смукателният, изпускателен и захранващ тръбопровод, както и съответните предпазни клапани, се разполагат извън машинното отделение. При невъзможност това да се осигури, солената връзка се осъществява в машинното отделение, при положение че клапанът може да се управлява дистанционно от място в същото отделение, като това на отделението на аварийната помпа, или на смукателната помпа, според това кое се намира най-близо. Къс всмукателен или изпускателен тръбопровод може да има достъп до машинното отделение при условие, че целостта на противопожарните тръбопроводи са затворени в стоманена обшивка, или са изолирани по стандарт „А-60”. Тръбите са с необходимата дебелина, но не по-малка от 11 мм и са заварени, с изключение на тези, които са свързани към клапана за вход от морето.

ВСИЧКИ 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 За потушаването на пожар, при налягането посочено в параграф .4.2, противопожарните помпи осигуряват дебит на вода, който е не по-малък

от две трети от количеството, което помпите на трюма могат да изтласкат, когато те се използват за изпомпване на вода от трюма.

.2 На всеки кораб, за който се изисква от настоящото правило, да бъде снабден с повече от една електрическа противопожарна помпа, всяка от необходимите противопожарни помпи е с капацитет не по-малък от 80% от общия необходим капацитет, разделен на минималния брой необходими противопожарни помпи, но при всички случаи не по-малко от 25 м³/час и всяка такава помпа е винаги в състояние да осигурява най-малко двете изискващи се струи вода. Тези противопожарни помпи са в състояние да зареждат противопожарните тръбопроводи при определените условия.

.3 На корабите, построени на или след 1 януари 2003 г., когато са поставени повече помпи, от минималния брой помпи, който се изисква, допълнителните помпи имат капацитет от не по-малко от 25 м³/час и са в състояние да осигуряват най-малко две струи вода, в съответствие с параграф .5 на настоящото правило.

.3 Разположение на противопожарните помпи, противопожарните тръбопроводи и налична готовност за снабдяване с вода

.1 Корабите се оборудват с електрически противопожарни помпи, както следва:

.1 за корабите, лицензирани да превозват повече от 500 пътници: най-малко три, едната от които може да бъде електрическа главна помпа;

.2 за корабите, лицензирани да превозват до 500 пътници или по-малко: най-малко две, едната от които може да бъде електрическа главна помпа;

.2 Санитарните, баластните и осушителните помпи или помпите за обща употреба могат да се считат за противопожарни помпи при условие, че не се използват обикновено за изпомпване на гориво, но ако случайно се използват за прехвърляне или изпомпване на течно гориво, те са оборудвани със съответните превключватели.

.3 Разположението на тръбопроводите към морето, противопожарните помпи и енергийните им източници на корабите, лицензирани да превозват повече от 250 пътници, гарантират, че в случай на пожар в което и да е отделение, не всички противопожарни помпи ще бъдат извадени от строя.

В новите кораби клас "С", лицензирани да превозват до 250 пътници или по-малко, в случай на пожар, в което и да е отделение, който може да извади от строя всички противопожарни помпи, алтернативните средства за осигуряване с вода за борба с огъня представляват самостоятелно

задвигвана електрическа аварийна противопожарна помпа с енергийния източник и тръбопроводите към морето, разположени извън машинното отделение. Такава самостоятелно задвигвана електрическа аварийна противопожарна помпа отговаря на изискванията на „Кодекса за системите за противопожарна безопасност” за корабите, построени на или след 1 януари 2003 г.

.4 В новите кораби клас “В”, лицензирани да превозват повече от 250 пътници, системата за снабдяване с вода е такава, че най-малко една ефективна струя вода е на разположение, от който и да е хидрант, разположен вътре в кораба, така че да осигури постоянно водоподаване след автоматичен пуск на съответната противопожарна помпа.

.5 В кораби с периодично необслужвано машинно отделение, или когато за обслужването му е необходимо само едно дежурно лице, се осигурява незабавно водоснабдяване от системата на противопожарния тръбопровод при подходящо налягане, или чрез дистанционен пуск на една от главните противопожарни помпи от шурманския мостик и пункта за управление на пожара, ако има такъв, или чрез осигуряване на постоянно налягане в системата на противопожарния тръбопровод от една от главните противопожарни помпи.

.6 Подаващият клапан на всяка противопожарна помпа е снабден с възвратен клапан.

.4 Диаметър и налягане на противопожарните тръбопроводи

.1 Диаметърът на противопожарния тръбопровод и на обслужващия водопровод осигурява ефективното разпределение на необходимото максимално отводняване от две противопожарни помпи, когато работят едновременно.

.2 Количествата вода, посочени в параграф .4.1, които се осигуряват с помощта на две помпи, които едновременно използват крайниците, определени в параграф .8, както и необходимия брой хидранти, се поддържат следните минимални налягания за всички хидранти осигуряват количествата вода през крайниците определени в параграф 8, и необходимия брой хидранти .4.1.

.2 С помощта на две помпи, които едновременно осигуряват, посредством крайниците, определени в параграф 8, и посредством съответния брой хидранти, необходими за осигуряване количествата вода, определени в параграф .4.1, се поддържат следните минимални налягания за всички хидранти:

Кораби клас “В”, лицензирани за превоз на:	Нови	съществуващи
Повече от 500 пътници	0,4 N/mm ²	0,3 N/mm ²
до 500 пътници	0,3 N/mm ²	0,2 N/mm ²

.3 Максималното налягане при всеки хидрант не надвишава налягането, при което може да се осъществява ефективен контрол върху противопожарния шланг.

.5 Брой и разположение на хидрантите

.1 Броят и разположението на хидрантите е такъв, че най-малко две струи вода, осигурявани от отделни хидранти, едната от които се осигурява с една дължина на шланга, могат да достигат до всяка част на кораба, която е винаги достъпна за пътниците или екипажа, когато корабът плава, и до всяка част от всяко товарно помещение, когато то е празно, и до всяко товарно ро-ро помещение или която и да е друга специална категория помещение, като в последния случай двете водни струи винаги достигат всяка част на такова помещение с една дължина на шланга. Също така, такива хидранти се разполагат близо до достъпите към защитените помещения.

.2 В жилищните помещения, обслужващите помещения и машинните отделения, броят и разположението на хидрантите съответства на изискванията на параграф .5.1, когато всички водонепроницаеми врати и всички врати в основната вертикална подпорна зона са затворени.

.3 Когато е предвиден достъп до долната част на машинно отделение от съседен тунел на шахта, от външната страна, но в близост до входа на машинното отделение, се осигуряват два хидранта. Ако до това отделение има достъп от други помещения, в едно от тези помещения се предвиждат два хидранта в близост до входа на машинното отделение. Това не е необходимо, когато тунелът или съседните помещения не са част от аварийния изход.

.6 Тръби и хидранти

.1 Материали, които са неефективни срещу топлина, не се използват в противопожарните тръбопроводи, освен ако не са адекватно защитени. Тръбите и хидрантите са разположени, така че противопожарните шлангове да могат лесно да се свържат с тях. Тръбите и хидрантите са така разположени, че да се избегне риска от замръзване. При корабите с палубен товар, разположението на хидрантите е такова, че винаги има лесен достъп до тях, а тръбите са разположени, възможно най-отдалечено, за да се избегнат повредите от такъв товар.

.2 На всеки противопожарен шланг се инсталира вентил, с който всеки шланг може да бъде отделен, когато противопожарните помпи са включени.

.3 Върху корабите, построени на 1 януари 2003 г. или след тази дата, се инсталират изолиращи клапани на всички разклонения на основния

противопожарен тръбопровод, които се използват за други цели, а не за борба с огъня.

.7 Противопожарни шлангове

.1 Противопожарните шлангове са изработени от негниещ материал, който е одобрен от администрацията на държавата на флага, с необходимата дължина да осигурява водна струя за всяко от помещенията, в които може да се наложи да бъдат използвани. Всеки шланг е оборудван с накрайник и нужните съединителни елементи. Съединителните елементи и накрайниците са напълно взаимозаменяеми. Шланговете, определени по настоящата глава като „противопожарни шлангове”, заедно с всички необходими принадлежности и инструменти, се съхраняват в готовност за използване на видно място в близост до водните хидранти или връзки. В допълнение, във вътрешността на корабите, лицензирани да превозват повече от 36 пътници, противопожарните шлангове остават постоянно свързани към хидрантите.

.2 При всеки хидрант, според изискванията на параграф 5, се осигурява най-малко един противопожарен шланг. Дължината на противопожарния шланг е не повече от 20 метра за палубата и надстройките и не повече от 15 метра в машинните отделения, а при по-малки кораби съответно 15 и 10 метра.

.8 Накрайници

.1.1 За целите на настоящата глава, стандартните размери накрайници са 12, 16 и 19 мм, или колкото се може по-близки до тези размери. В случаите, когато се използват други системи – като „системи за мъгла” – се допуска друг диаметър за накрайниците.

.1.2 Всички накрайници са от одобрен комбиниран тип (т.е. от типа спрей/струя) и имат клапан за спиране.

.2 Не е необходимо в жилищните и сервизните помещения, да се използват накрайници с размер по-голям от 12 мм.

.3 За машинните отделения и откритите места, диаметърът на накрайниците осигурява максималния възможен капацитет за отводняване с две струи вода при налягането, определено в параграф .4, на най-малката помпа, като не е необходимо да се използват накрайници с по-голям размер от 19 мм.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “С” и “D”, С ДЪЛЖИНА ПО-МАЛКА ОТ 24 МЕТРА:

.9 Противопожарни помпи, противопожарни тръбопроводи, хидранти, шлангове, накрайници и готовност за доставяне на вода

.1 За противопожарните цели е необходима една самостоятелна помпа да осигурява минимум една струя вода от всеки противопожарен хидрант при посоченото по-долу налягане. Количеството на доставяната по този начин вода не е по-малко от две трети от количеството, необходимо за работата на помпите в трюма, когато се използват за изпомпване на водата от трюма. Такава противопожарна помпа може при отводняване на максималния обем, посочен по-горе, през хидранти с накрайници от 12 или 16 или 19 мм, да поддържа при всеки хидрант минималното налягане според изискванията за корабите клас "В".

.2 Всеки кораб, превозващ повече от 250 пътници, разполага с допълнителна противопожарна помпа, постоянно свързана с противопожарния тръбопровод. Тази помпа е електрическа. Тя и енергийният ѝ източник не се разполагат в едно и също отделение с помпата в съответствие с параграф .9.1, и разполагат с постоянна връзка с морето, разположена извън машинното отделение. Такава помпа може да осигурява най-малко една струя вода, от който и да е от корабните хидранти, като поддържа най-малко $0,3 \text{ N/mm}^2$.

.3 Санитарните, баластните, осушителните помпи или помпите за обща употреба могат да се считат за противопожарни помпи.

.4 Всеки кораб е снабден с противопожарен тръбопровод, с диаметър с достатъчен капацитет за ефективно разпределение на максималното отводняване, определено по-горе. Броят и разположението на хидрантите е такова, че най-малко една струя вода да може да достигне всяка част от кораба, като се използва една максимална дължина на шланга, каквато е определена за корабите клас "В" в параграф .7.2.

.5 Всеки кораб се оборудва с най-малко един шланг за всеки монтиран хидрант.

.6 В кораби с периодично необслужвано машинно отделение, или когато за обслужването му е необходимо само едно дежурно лице, се осигурява незабавно водоснабдяване от системата на противопожарния тръбопровод при подходящо налягане, или чрез дистанционен пуск на една от главните противопожарни помпи от шурманския мостик и пункта за управление на пожара, ако има такъв, или чрез осигуряване на постоянно налягане в системата на противопожарния тръбопровод от една от главните противопожарни помпи.

.7 Подаващият клапан на всяка противопожарна помпа е снабден с възвратен клапан.

4 Стационарни пожарогасителни системи (правила 5, 8, 9 и 10)

.1 Стационарни пожарогасителни системи: Общи положения (правило 5.1)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”, ПОСТРОЕНИ ПРЕДИ 1 ЯНУАРИ 2003 Г. И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС “В”:

.1 Тръбите, необходими за пренос на пожарогасителни вещества към защитените помещения се оборудват с регулиращи клапани, отбелязани за да показват ясно помещенията, към които водят тръбите. Монтират се подходящи средства за предизвикване на теч на тези вещества в някое помещение по невнимание.

.2 Местоположението на тръбите и на крайниците за пренос на пожарогасителния вещества осигурява равномерно разпределение на пожарогасителния агент.

.3 За всички отвори на защитените помещения, които могат да пропускат въздух или да позволят да изтече газта от защитеното помещение, се осигуряват средства за затваряне от външната страна.

.4 Във всяко помещение, в което обикновено персоналот работи или до което има достъп, се осигурява автоматична звукова сигнализация за предупреждение за освобождаването на пожарогасително вещество в помещението. Сигнализацията е активна за определен период преди освобождаването на веществото.

.5 Средствата за контрол на всяка стационарна газова пожарогасителна система са леснодостъпни и лесно се задействат, и са групирани заедно на колкото е възможно по-малко места, които е слабо вероятно да бъдат изолирани от пожар в защитеното помещение. На всяко място са разположени ясни инструкции за експлоатацията на системата по отношение безопасността на персонала.

.6 Не се допуска автоматично освобождаване на пожарогасителния агент, освен когато това се разрешава по отношение на инсталираните локални автоматични отделения, поставени в допълнение и независими от всички необходими стационарни противопожарни системи, в машинното отделение, над оборудване с висок риск от запалване, или в затворени пространства към машинното отделение с висок риск от запалване.

.7 Когато противопожарното вещество предпазва повече от едно помещение, количеството на наличното вещество не е повече от най-голямото количество, необходимо за защитата на всяко така защитено помещение.

.8 Освен ако не е указано друго, контейнерите под налягане за съхраняване на пожарогасителния агент, се разполагат извън защитените помещения в съответствие с параграф .1.11 по-долу.

.9 Осигуряват се средства на екипажа или наземния персонал за безопасно проверяване на количествата вещества в контейнерите.

.10 Контейнерите за съхраняване на пожарогасителните агенти и свързаните с тях компоненти под налягане се изграждат в съответствие с необходимата практика, като се отчита местонахождението им и максималните температури на околната среда, които могат да се очакват по време на работата им.

.11 Когато пожарогасителният агент се съхранява извън защитено помещение, той се съхранява в помещение, което е разположено на безопасно и леснодостъпно добре проветрявано място. Всеки достъп до такова помещение за съхранение е желателно да става от открита палуба и при всички случаи да е отделен от защитеното помещение.

Вратите за достъп се отварят навън, като вертикалните прегради и палубите с врати и други средства за затваряне на отворите в тях, които съставляват разделенията между тези помещения и прилежащите към тях затворени помещения, са херметично отделени. С цел прилагане таблиците за противопожарна цялост на вертикалните прегради и палубите на правила П-2/Б/4 или П-2/Б/5, според случая, тези помещения за съхранение се считат за пунктове за управление.

.12 Не се допуска използването на пожарогасителен агент, което само по себе си или при предполагаеми работни условия, изпуска токсични газове в такива количества, които да застрашат хората или да изпуска газове, които са вредни за околната среда, в пожарогасителните системи на борда на нови кораби и в такива нови инсталации на борда на съществуващи кораби.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”, ПОСТРОЕНИ НА ИЛИ ПРЕДИ 1 ЯНУАРИ 2003 Г.:

.13 Стационарните газови системи за потушаване на пожар отговарят на изискванията на Кодекса за системата за противопожарна безопасност.

.14 За всички отвори на защитените помещения, които могат да пропускат въздух или да позволят да изтече газта от защитеното помещение, се осигуряват средства за затваряне от външната страна.

.15 Когато пожарогасителният агент се съхранява извън защитеното помещение, той се складира в помещение, което е разположено зад предната първа носова непроницаема преграда и не се използва за никакви други цели. Всеки достъп до такова помещение за съхранение е желателно да става от открита палуба и при всички случаи да е отделен от защитеното помещение. Когато мястото за съхранение се намира под палубата, то е разположено една палуба под откритата палуба и има директен достъп по стълба или подвижна стълба от откритата палуба.

Помещенията, които са разположени под палубата или помещенията, до които няма достъп откъм откритата палуба, се оборудват с електрическа

вентиляционна система, пригодена да изсмуква замърсения въздух от дъното на помещението, с капацитет, който осигурява най-малко 6 въздухообмена на час. Вратите за достъп се отварят навън, като вертикалните прегради и палубите с врати и други средства за затваряне на отворите в тях, които съставляват разделенията между тези помещения и прилежащите към тях затворени помещения, са херметично отделени. С цел прилагане на таблици 4.1, 4.2, 5.1 и 5.2, тези помещения за съхранение се считат за пунктове за управление на пожара.

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

.16 Когато обемът на свободния въздух, съдържащ се във въздушните приемници на 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 стационарната противопожарна система, се осигурява допълнително количество пожарогасителен агент.

.17 Доставчиците на стационарни противопожарни инсталации предоставят описание на инсталацията, включващо контролен списък за поддръжка, на английски език и на официалния(ите) език(ци) на държавата на флага.

.18 Количеството пожарогасителен агент се проверява най-малко веднъж годишно или от експерт, упълномощен от администрацията на държавата на флага, от доставчика на инсталацията или от призната организация.

.19 Периодичната инспекция, извършвана от главния механик на кораба, или която се организира от ръководството на кораба, се вписва в корабния дневник, като се посочва обхвата и времето на инспекцията.

.20 Инсталираното противопожарно оборудване, което не е описано, но ако е разположено примерно в помещенията за съхранение, конструкцията и размерите на това оборудване, съответстват на изискванията на настоящото правило по отношение типа на въпросната инсталация.

.21 Всички врати към помещенията, снабдени с инсталация за защита с CO₂/халон, се обозначават със следното: „Това помещение е снабдено с инсталация за защита с CO₂/халон и се евакуира, ако алармената сигнализацията се задейства”.

.2 Системи с въглероден двуокис (правило 5.2)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”, ПОСТРОЕНИ ПРЕДИ 1 ЯНУАРИ 2003 Г. И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС “В”:

.1.1 Количеството CO_2 в товарните помещения, освен ако не е предвидено друго, е достатъчно, за да осигури минимален обем от свободен газ, равен на 30 % от общия обем на най-голямото товарно помещение на кораба, което е така защитено.

Когато връзката между две или повече товарни помещения се осигурява посредством вентилационни тръби, тези помещения се считат за едно помещение. В корабите, използвани за превоз на превозни средства, необходимото количество CO_2 представлява 45% от общия обем на най-голямото товарно помещение на кораба.

.1.2 Количеството въглероден двуокис за машинните отделения, е достатъчно, за да осигури минимален обем свободен газ, равен на най-големия от следните обеми:

.1 40% от общия обем на най-голямото машинно помещение, което е така защитено, обемът на който, изключващ тази част от корпуса над нивото, при което хоризонталната площ на обшивка е 40% или по-малко от хоризонталната площ на съответното пространство, измерено по средата между върха на резервоара и най-ниската част на обшивката; или

.2 35% от общия обем на най-голямото защитено машинно помещение, включително и обшивката при условие, че ако две или повече машинни отделения не са изцяло разделени, те се считат за едно помещение.

.2 За целите на настоящия параграф, обемът на свободния въглероден двуокис се изчислява на $0,56 \text{ м}^3/\text{кг}$.

.3 Стационарната тръбопроводна система осигурява освобождаването на 85% от газта в помещението в рамките на 2 минути.

.4 Механизъм за освобождаване на въглеродния двуокис:

.1 За освобождаването на въглероден двуокис в защитено помещение и за гарантиране на работата на предупредителната сигнализацията се осигуряват два органа за управление. Единият се използва за освобождаване на газ от неговите контейнери за съхранение. Вторият се използва за отваряне клапана на тръбопровода, който отвежда газта в защитеното помещение.

.2 Двете командни устройства се разполагат в кутията, която е ясно обозначена за конкретното помещение, от която се освобождава газта. Ако кутията, съдържаща командните устройства се заключва, ключът се пази в друга кутия със стъкло, което се чупи, за да се вземе ключа, и е разположена на видно място непосредствено до кутията на командните устройства.

.5 Администрацията на държавата на флага осигурява правилната организация по отношение достъпа, вентилацията и комуникационното оборудване в помещенията, в които са разположени акумулаторните батерии с CO_2 . Тя предприема необходимите мерки за сигурност по отношение на конструкцията, инсталирането, маркирането, запълването и изпитването на цилиндрите, тръбопроводите и принадлежностите за CO_2 , и на съоръженията за управление и предупреждение на тези инсталации.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”, ПОСТРОЕНИ НА ИЛИ СЛЕД 1 ЯНУАРИ 2003 Г.:

.6 Системите за освобождаване на въглеродния двуокис отговарят на изискванията на Кодекса за системите за противопожарна безопасност.

.7 Администрацията на държавата на флага осигурява правилната организация по отношение на достъпа, вентилацията и комуникационното оборудване в помещенията, в които са разположени акумулаторните батерии с CO_2 . Тя предприема необходимите мерки за сигурност, по отношение конструкцията, инсталирането, маркирането, запълването и изпитването на цилиндрите, тръбопроводите и принадлежностите за CO_2 , и на съоръженията за управление и предупреждение на тези инсталации.

.3 Стационарни системи за потушаване на пожар с пяна с малък коефициент на разширение в машинните отделения (правило 8)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”, ПОСТРОЕНИ ПРЕДИ 1 ЯНУАРИ 2003 Г. И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС “В”:

.1 Когато в допълнение на изискванията на правило 6, някое машинно отделение е оборудвано със стационарна система за пяна с малък коефициент на разширение, тази система е в състояние да отвежда, през постоянно поставени изпускателни отвори, за не повече от пет минути, количество пяна, достатъчно да покрие с дълбочина от 150 мм най-голямото ограничено пространство, в което може да се разпространи течно гориво. Системата е в състояние да осигури пяна за потушаване на пожар на течно гориво. Осигуряват се средства за ефективно разпространяване на пяната чрез непрекъснатата тръбопроводна система и контролни вентили или кранове, към подходящи изпускателни отвори, както и за ефективно направляване на пяната чрез постоянни пръскачки към останалите основни пожароопасни зони в защитеното помещение. Коефициентът на разширение на пяната не надвишава 12 към 1.

.2 Командните устройства на тези системи са леснодостъпни и лесни за боравене и са групирани заедно на колкото е възможно по-малко места, които е слабо вероятно да бъдат отрязани от пожар в защитеното помещение.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”, ПОСТРОЕНИ НА ИЛИ СЛЕД 1 ЯНУАРИ 2003 Г.:

.3 Стационарните пожарогасителни системи със пяна с малък коефициент на разширение съответстват на Кодекса за системите за противопожарна безопасност.

.4 Стационарни пожарогасителни системи с пяна с висок коефициент на разширение в машинните отделения (правило 9)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”, ПОСТРОЕНИ ПРЕДИ 1 ЯНУАРИ 2003 Г. И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС “В”:

.1 Всяка задължителна стационарна пожарогасителна система с пяна с висок коефициент на разширение в машинните отделения може, през постоянните си изпускателни отвори, бързо да освобождава количеството пяна, което е необходимо, за да се запълни най-голямото защитено пространство при най-малка норма от 1 м в дълбочина в минута. Количеството налична пенообразуваща течност е достатъчно за образуване на пяна, обемът на която е равен на пет пъти обема на най-голямото помещение. Съотношението на нарастване на пяната не надвишава 1 000 към 1.

.2 Тръбопроводите за пяна, въздухопроводите към генератора за пяната и броят на пенообразуващите агрегати осигуряват ефективно производство и разпределение на пяната.

.3 Каналите за пяната, подавана от генератора, са така разположени, че пожар в защитеното помещение да не може да засегне оборудването за генериране на пяна.

.4 Генераторът на пяна, енергийните му източници, пенообразуващата течност и командните устройства на системата са леснодостъпни и лесни за боравене и са групирани заедно на колкото е възможно по-малко места, които е слабо вероятно да бъдат изолирани от пожар в защитеното помещение.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”, ПОСТРОЕНИ НА ИЛИ СЛЕД 1 ЯНУАРИ 2003 Г.:

.5 Стационарните пожарогасителни системи с пяна с пяна за висок коефициент на разширение съответстват на „Кодекса за системите за противопожарна безопасност“.

.5 Стационарни пожарогасителни системи за разпръскване на вода под налягане в машинните отделения (правило 10)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”, ПОСТРОЕНИ ПРЕДИ 1 ЯНУАРИ 2003 Г. И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС “В”:

.1 Всяка задължителна стационарна пожарогасителна система за разпръскване на вода под налягане в машинните отделения е оборудвана с накрайници за разпръскване на вода от одобрен вид.

.2 Броят и разпределението на накрайниците осигуряват ефективно средно разпределение на вода от най-малко 5 л/м² за една минута в защитените помещения. В случай на необходимост в особено рискови пространства, тази норма може да се увеличи. Накрайници се поставят над трюмовете, върху резервоарите и в други пространства, където е възможно да се разлее гориво и също така над други специфични пожароопасни места в машинните отделения.

.3 Системата може да бъде разделена на сектори, като разпределителните вентили на всеки могат да се управляват от леснодостъпни места извън защитените помещения, които не могат да бъдат изолирани от огъня в тези помещения.

.4 Системата се поддържа при необходимото налягане, а помпата за доставяне на вода се задейства автоматично при спадане на налягането в системата.

.5 Помпата може да захранва едновременно всички сектори на системата във всяко едно отделение, което е защитено с необходимото налягане. Помпата и командните устройства се инсталират извън защитеното помещение или помещения. Пожар в помещението или помещенията, защитени със системата за пръскане на вода, не може да наруши функционирането на системата.

.6 Предприемат се мерки да не се запушват накрайниците с нечистотии във водата или от корозия в тръбопровода, накрайниците, клапаните и помпата.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”, ПОСТРОЕНИ ПРЕДИ 1 ЯНУАРИ 2003 Г.:

.7 Помпата може да се задвижва от самостоятелен двигателен механизъм с вътрешно горене, но ако е зависима от енергозахранването от аварийния генератор, инсталиран в съответствие с изискванията на част Г от глава II-1, този генератор може да се задвижва автоматично в случай на отказ на главното енергийно захранване, така че енергията, необходима за помпата по параграф .5, да се предостави веднага. Когато помпата се задвижва от самостоятелен двигателен механизъм с вътрешно горене, той се разполага, така че пожар в защитеното помещение да не може да засегне подаването на въздух за механизма.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”, ПОСТРОЕНИ НА ИЛИ СЛЕД 1 ЯНУАРИ 2003 Г.:

8. Стационарната пожарогасителна система за разпръскване на вода под налягане в машинните отделения съответства на „Кодекса за системите за противопожарна безопасност”.

5 Преносими пожарогасители (правило 6)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”, ПОСТРОЕНИ ПРЕДИ 1 ЯНУАРИ 2003 Г. И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС “В”:

.1 Видът конструкцията на всички пожарогасители се одобряват.

.2 Капацитетът на задължителните преносими пожарогасители с течност не е по-голям от 13,5 литра и не по-малък от 9 литра. Капацитетите на другите пожарогасители са най-малко, като на преносимите пожарогасителите с вместимост 13,5 литра и на пожарогасителите с капацитет най-малко равен на този 9 литровите пожарогасители с течност.

.3 Осигурява се резервно зареждане за 50% от общото за всеки вид пожарогасител на борда. Всеки друг пожарогасител от същия тип се счита за резервен пожарогасител, който не може веднага да се презареди на борда.

.4 По принцип, в жилищните помещения не се допускат пожарогасители с CO_2 . Когато такива пожарогасители се поставят в радиосвързочни зали, при разпределителни табла, или на други подобни помещения, обемът на всяко помещение, съдържащо един или повече пожарогасители е такова, че да ограничава концентрацията на изпаренията, които могат да се причинят при освобождаване на не повече от 5% от нетния обем на помещението, в съответствие с изискванията на настоящото правило. Обемът CO_2 се изчислява при $0,56 \text{ м}^3/\text{кг}$.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”, ПОСТРОЕНИ НА ИЛИ СЛЕД 1 ЯНУАРИ 2003 Г.:

.5 Преносимите пожарогасители отговарят на изискванията на „Кодекса за системите за противопожарна безопасност”.

.6 В жилищните помещения не се поставят пожарогасители с въглероден двуокис. В пунктовете за управление и в другите помещения, в които има електрическо или електронно оборудване или съоръжения, необходими за безопасността на кораба, се осигуряват пожарогасители, чиито пожарогасителни агенти не са нито проводници на ток, нито са вредни за оборудването или съоръженията.

.7 Пожарогасителите се разполагат на леснодостъпни и видими места, където могат по всяко време да се пуснат в действие, в случай на пожар, и по начин, при който обслужването им не може да се предотврати от атмосферното влияние, вибрациите или други външни фактори. Преносимите пожарогасители се осигуряват заедно с устройства, които показват дали са били използвани досега.

.8 Осигурява се резервно зареждане за 100% на първите 10 пожарогасителя и 50 % от останалите пожарогасителя, които могат да се презареждат на борда.

.9 За пожарогасителите, които не могат да се презареждат на борда, се осигуряват допълнителни пожарогасители със същите вместимост, вид, капацитет и брой, според изискванията на параграф .1.3 по-долу, вместо резервното зареждане.

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

.10 Не се допускат пожарогасители, които съдържат пожарогасителен агент, които само по себе си или при неблагоприятни условия изпускат токсични газове, в количества, които застрашават човешкия живот, или изпуска газове, които са вредни за околната среда.

.11 Пожарогасителите са подходящи за потушаване на пожари, които са в близост до пожарогасителите.

.12 Най-малко един от преносимите пожарогасители, предназначен за употреба във всяко едно помещение, се поставя в близост до входа на това помещение.

.13 Минималният брой на пожарогасителите е, както следва:

.1 в жилищни и сервизни помещения:

един пожарогасител, е разположен така, че разстоянието от всяка една точка до него не е повече от 10 метра пеша.

.2 един пожарогасител, подходящ за пространствата с високо напрежение, в близост до електрическото табло или до монтажното табло, с напрежение 20 кВт или повече.

.3 пожарогасителите в камбузите са на разстояние от всяка една точка до него не повече от 10 метра пеша.

.4 един пожарогасител в близост до помещенията с бои, които съдържат запалителни материали.

.5 най-малко един пожарогасител на шурманския мостик и във всеки пункт за управление.

.14 Преносимите пожарогасители, предназначени за ползване в жилищните или в сервизните помещения, доколкото е възможно, имат еднакъв метод на работа.

.15 Периодична инспекция на пожарогасителите:

Администрацията на държавата на флага гарантира провеждането на периодична проверка, изпитване за функционалност и проверка на налягането.

6 Пожарогасителни съоръжения в машинните отделения (правило 7)

Машинните отделения категория „А” се оборудват с:

ПРИ 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 параграфи .1 и .2 от правило 4, или друга равностойна водна система, като алтернативна на халогенната система, отговаряща на изискванията на КМБ/Циркуляр 668 от 30 декември 1994 г. и КМБ/Циркуляр 728 от юни 1996 г, като се отчита датата на построяване на кораба;

.2 система с пена с висок коефициент на разширение, отговаряща на изискванията на параграф .4, правило 4, като се отчита датата на построяване на кораба;

.3 система за пръскане на вода под налягане, отговаряща на съответните изисквания на параграф .5 на правило 4, като се отчита датата на построяване на кораба.

.2 най-малко един комплект преносимо оборудване с въздух и пяна, с накрайник за въздух и за пяна от индукторен тип, който може да се свързва с противопожарния тръбопровод чрез пожарогасителен шланг, заедно с преносим резервоар, съдържащ най-малко 20 литра течност за пяна и един резервен резервоар. Накрайникът е в състояние да произвежда ефективна пяна, подходяща за потушаване на пожар от гориво при норма най-малко 1.5 м³ в минута.

.3 във всяко едно такова помещение, одобрени пожарогасители за потушаване с пяна, всеки с капацитет най-малко 45 литра, или равностойността му, достатъчни на брой, за да може пяната или нейния еквивалент, да се насочва към която и да е част от системите по налягане за горивото и смазочно масло, трансмисиите и другите пожароопасни части. В допълнение, има достатъчен брой одобрени преносими пожарогасители с пяна, или неин еквивалент, които да бъдат разположени така, че разстоянието от всяка една точка до него не е повече от 10 метра пеша и да има най-малко два такива пожарогасителя във всяко такова помещение.

ПРИ НОВИТЕ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D” С ДЪЛЖИНА ПО-МАЛКА ОТ 24 МЕТРА И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС “В”:

.4 една от стационарните пожарогасителни системи, посочени в параграф .1 по-горе, и в допълнение във всяко помещение, в което има двигатели с вътрешно горене, или утайтели за течно гориво или отделения с гориво, с един пожарогасител с пяна с капацитет най-малко 45 литра или един пожарогасител с въглероден двуокис с капацитет най-малко 16 кг и

.5 един преносим пожарогасител, подходящ за потушаване на пожар на гориво за всеки 736 кВт или част от него, в 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 стационарна система за пожарогасене с пяна с малък коефициент на разширение в зоната на някои от шестте подвижни пожарогасителя в съответствие с изискванията на настоящите правила.

ПРИ НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D” И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС “В”, ПРЕВОЗВАЩИ ПОВЕЧЕ ОТ 36 ПЪТНИЦИ:

.6 Всяко машинно отделение се оборудва с два подходящи пожарогасителя с воден прах, състоящи се от метална L-образна тръба,

като дългата страна е с дължина около два метра, която може да се свърже към пожарникарски шланг, а късата страна, около 250 мм, има постоянен шланг с воден прах или на който може да се постави крайник за воден спрей.

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

.7 Когато се използва нагрятото гориво за загряване, допълнително може да се изисква помещенията с котлите да се оборудват с постоянно инсталирано или преносимо оборудване за локалните системи за пръскане с водни струи под налягане или за разпространяване на пяна над и под пода с пожарогасителна цел.

ПРИ НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”, ПОСТРОЕНИ НА ИЛИ СЛЕД 1 ЯНУАРИ 2003 Г. С ДЪЛЖИНА 24 МЕТРА И ПОВЕЧЕ:

.8.1 Машинните отделения от категория „А” с обем над 500 м³, в допълнение на стационарните пожарогасителни системи, определени в настоящото правило, се защитава от одобрен тип стационарна противопожарна система за локално приложение на водна основа или друга равностойна система, на базата на насоките, разработени от ММО, виж КМБ/Циркуляр 913 „Насоки за одобряване на стационарни противопожарни системи на водна основа за локално приложение, за употреба в машинни отделения от категория „А”.

При периодично необслужвани машинни отделения, противопожарните системи имат възможности за автоматично и ръчно освобождаване. В случай на постоянно обслужвани машинни отделения, противопожарната система има единствено възможност за ръчно освобождаване.

.2 Стационарните противопожарни системи за локално приложение служат да защитават райони като следните, без необходимост от спиране на двигателя, евакуация на персонала или отцепване на помещения:

.1 пожароопасните участъци на двигателя с вътрешно горене, използвани за основното задвижване на кораба и захранване с енергия,

.2 предните страни на котлите,

.3 пожароопасните участъци на пещите за изгаряне на отпадъци, и

.4 пречиствател за нагрятото течно гориво.

.3 Активирането на някоя локална пожарогасителна система предизвиква визуална и отчетлива звукова сигнализация в защитеното помещение и в постоянно обслужваните пунктове. Сигнализацията показва, че конкретните системи са активирани. Изискванията към сигнализацията на системата,

описани в настоящия параграф, са в допълнение към, а не заместител на системите за откриване и предупреждаване за пожар, които се изискват от другите разпоредби на настоящата глава.

ПРИ НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”, ПОСТРОЕНИ ПРЕДИ 1 ЯНУАРИ 2003 Г., СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС “В” И ВСИЧКИ КОРАБИ, СЕРТИФИЦИРАНИ ДА ПРЕВОЗВАТ ПОВЕЧЕ ОТ 400 ПЪТНИЦИ:

9. Стационарните локални противопожарни системи се инсталират в съответствие с параграф .8 от настоящото правило не по-късно от 1 октомври 2005 г.

7 Специални изисквания за машинните отделения (правило 11)

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

.1 Броят на остъклените покриви, вратите, вентилаторите, отворите на комините за вентилация и други отвори на машинните отделения се свеждат до минимум в съответствие с нуждите за вентилация и надеждната и безопасна работа на кораба.

.2 Остъклените покриви са от стомана и не съдържат стъклени плотове. Предвижда се подходяща организация за освобождаване на дима от защитените помещения в случай на пожар.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”:

.3 Врати, различни от електрическите водонепроницаеми врати, се разполагат по начин, при който се осигурява плътното им затваряне в случай на пожар в помещението, посредством система за механично затваряне или посредством монтиране на самозатварящи се врати, които могат да се затварят при противоположен на затварянето наклон от $3,5^{\circ}$, и които имат надеждно задържащо устройство, снабдено с дистанционно управление 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 забранява използването на прозорци в контролните пунктове в самите машинни отделения.

.5 Осигуряват се командните устройства за:

.1 отваряне и затваряне на стъклени покриви, затваряне на отворите на комините, които обикновено вентилират отработените газове и затваряне на вентилаторните регулатори;

.2 димоотводите;

.3 затваряне на електрическите врати или задействане на механизма за затваряне на вратите, различни от електрическите водонепроницаеми врати;

.4 спиране на вентилационните витла; и

.5 спиране нагнетателните и смукателните вентилатори, помпите за прехвърляне на гориво, помпите за горивните отделения и други подобни горивни помпи. Други подобни горивни помпи означава за корабите, построени на или след 1 януари 2003 г., смазочни спомагателни помпи, циркулационни термомпомпи и маслоотделители. Не е необходимо обаче, изискванията на параграф .6 на настоящото правило, да се прилагат за маслените водоотделители.

.6 Командните устройства съгласно параграф .5 и правило II-2/A/10.2.5 се разполагат извън съответното помещение, където те не могат да бъдат изолирани в случай на пожар в помещението, което те обслужват. Тези командни устройства, както и командните устройства за всяка задължителна пожарогасителна система се разполагат в един контролен пункт или се групират в колкото е възможно по-малко пунктове. Осигурява се безопасен достъп до тези пунктове от откритата палуба.

.7 Когато е осигурен достъп до някое машинно отделение от категория „А” в долната част от прилежаща шахта на тунел, в близост до водонепроницаемата врата в този тунел се осигурява огнеупорна врата от лека стомана, която може да се оперира от двете страни.

8 Автоматични системи за пръскачки, детектори за пожар и противопожарна аварийна сигнализация (правило 12)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”, ПОСТРОЕНИ ПРЕДИ 1 ЯНУАРИ 2003 Г. И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС “В”:

.1 Всяка задължителна автоматична система за пръскачката, детектора за пожар и противопожарната аварийна сигнализация е в изправно състояние и се задейства по всяко време, без за това да е необходимо действие от страна на екипажа. Тя е изградена от мокър тип връзки, но някои отделни открити къси сектори могат да бъдат изградени от сух тип връзки, когато това е наложителна предпазна мярка. Всички части на системата, които по време на експлоатацията могат да бъдат изложени на температури на замръзване, са подходящо защитени срещу замръзване. Системата се поддържа да функционира при необходимото налягане и се взимат всички необходими мерки, за да се подsigури постоянно доставяне с количествата вода в съответствие с настоящото правило.

.2 Всеки сектор, в който има пръскачки, съдържа механизми за автоматично задействане на визуален и звуков предупредителен сигнал, в едно или повече сигнални отделения, винаги когато някоя пръскачка е задействана. Тези индикатори показват в кой сектор, обслужван от системата, е възникнал пожар и следва да бъде централизиран на штурманския мостик. В допълнение се

поставят визуални и звукови сигнализации на места, различни от шурманския мостик, така че те да бъдат незабавно забелязани от екипажа. Системата за сигнализация е така проектирана, че да показва всяка повреда в системата.

.3 Пръскачките се групират в отделни сектори, всеки от които се състои от не повече от 200 пръскачки. Всеки сектор с пръскачки обслужва не повече от две палуби и не се разполага в повече от една главна вертикална зона, освен ако може да се докаже, че организацията на сектора с пръскачки, която обслужва повече от две палуби, или който е разположен на повече от една главна вертикална зона, няма да намали противопожарната защита на кораба.

.4 Всеки сектор, в който има пръскачки, трябва да може да бъде изолиран само с един спирателен клапан. Спирателният клапан във всеки сектор е леснодостъпен, а местоположението му винаги е ясно и постоянно обозначено. Предприемат се мерки срещу неправомерно боравене със спирателния клапан.

.5 Към спирателния клапан на всеки сектор и при всеки контролен пункт се осигурява манометър за измерване налягането в системата.

.6 Пръскачките са устойчиви на корозията на морския климат. В жилищните и сервизни помещения, пръскачките се задействат при температурен обхват от 68 до 79⁰С с изключения като сушилните помещения, в които могат да се очакват високи температури на околната среда, работната температура може да бъде повишена с не повече от 30⁰С над максималната температура на горната палуба.

.7 При всеки пункт за обозначение се показва списък или план на обхванатите места и местоположението на зоната по отношение на всеки един сектор. Осигуряват се нужните инструкции за изпитване и поддръжка.

.8 Пръскачките се разполагат отгоре и се разпределят по начин, при който се запазва средна норма на работа, не по-малка от 5 литра/м² на минута за номиналното пространство, което те обслужват.

Пръскачките се разполагат, колкото е възможно по-далеч от гредите или другите обекти, които могат да попречат на впръскването на вода и места, където леснозапалимият материал в помещението, ще бъде добре обливан с вода.

.9 Осигурява се резервоар под налягане с обем, равен на най-малко два пъти на този, необходим за зареждането с вода, определен в настоящия параграф. Резервоарът трябва постоянно да се зарежда с необходимото количество прясна вода, равно на количеството вода, което може да се осигурява за една минута от помпата, определена в параграф .12, и се осигурява система за поддържане въздушното налягане в резервоара, което независимо от необходимото количество използвана прясна вода от резервоара, налягането няма да е по-малко от това от работното налягане на пръскачите, плюс налягането, упражнявано от напора на водата, измерен от дъното на резервоара до пръскачката, разположена най-високо в системата. Осигуряват се подходящи средства за поддържане с въздух под налягане и прясна вода на резервоара.

Осигурява се стъклен манометър за измерване на точното ниво на водата в резервоара.

.10 Осигуряват се средства за предотвратяване преминаването на морска вода към резервоара. Резервоарът под налягане се оборудва с ефикасен предпазен вентил и с манометър. При всички съединения на манометъра се инсталират спирателни вентили и кранове.

.11 Инсталира се една електрическа помпа единствено за осигуряване на постоянно автоматично изпомпване на водата от пръскачките. Помпата се задейства автоматично при спад в налягането в системата преди количеството прясна вода в резервоара по налягане да е напълно изчерпано.

.12 Помпата и тръбопроводната системата са в състояние да поддържат необходимото налягане на нивото на най-високия пръскач, за да се осигури постоянно подаване на вода, достатъчно едновременно да покрие пространство от 280 м² при условията, предвидени в параграф .8. За новите кораби класове "С" и "D", с дължина по-малка от 40 метра и с обща защитена площ по-малка от 280 м², администрацията на държавата на флага може да определи съответната площ, която отговаря на капацитета на помпите и на алтернативните хранващи съоръжения.

.13 Върху помпата, откъм страната на зареждането, се поставя пробен кран с къс отворен край на изпускателната тръба. Ефективната част на вентила и тръбата е достатъчна, за да позволи отводняването, което се изисква от помпата, като същевременно се поддържа налягането в системата, определено в параграф .9.

.14 Всмукателният отвор на помпата откъм морето, доколкото е възможно, се монтира в помещението, където е помпата и се разполага по начин, при който, когато корабът плава, да не е необходимо да се спира зареждането с морска вода към помпата с друга цел, освен проверка или ремонт на помпата.

.15 Помпата и резервоарът за пръскачките се поставят на място, което е достатъчно отдалечено от всяко машинно отделение и не се поставят в помещение, за което се изисква да е защитено от системата на пръскачките.

.16 Осигуряват се не по-малко от два енергийни източника за помпата за морска вода, автоматичната сигнализация и детекторната система. Когато помпата се хранва с електрическа енергия, се предвиждат основен генератор и един аварийен енергиен източник. Помпата се включва към главното разпределително табло и към аварийното разпределително табло през отделни фидери, предвидени единствено за тази цел. Фидерите се инсталират, така че да не минават през камбузите, машинните отделения и другите затворени помещения, които са пожароопасни, освен доколкото е необходимо, когато се осигурява достъп до съответните разпределителни табла, и се свързват към автоматичен превключвател, разположен в близост до помпата на пръскачките. Този превключвател осигурява енергийното хранване от разпределителното табло, доколкото хранването е възможно да се осигурява оттам, и е така проектиран, че при авария в хранването, автоматично да превключва на хранване от аварийното разпределително табло. Превключвателите на главното и на

аварийното разпределително табло се обозначават ясно и обикновено се държат затворени. Не се допуска друг превключвател при въпросните фидери. Единият от източниците на енергийно захранване на системата за сигнализация и откриване на пожар е аварийен енергиен източник. Когато единият от енергийните източници на помпата е двигател с вътрешно горене, той съответства на изискванията на параграф .15 и се инсталира, така че пожар в някое защитено помещение да не повлияе върху подаването на въздух в машинното отделение.

.17 Системата за пръскачките е свързана с противопожарния тръбопровод на кораба посредством заключващ се надолу винт на възвратен клапан, поставен при съединението, за да се предотврати изтласкване на вода от системата на пръскачките към противопожарния тръбопровод.

.18 За изпитване автоматичната сигнализация на всеки сектор с пръскачки се поставя пробен кран и се разпръсква количество вода, равно на работния обем на пръскачката. Пробният кран за всеки сектор се разполага в близост до спирателния клапан в този сектор.

.19 Осигуряват се средства за изпитване на автоматичното функциониране на помпата за намаляване на налягането в системата.

.20 В сигналните отделения, посочени в параграф .2, се осигуряват превключватели, които позволяват сигнализацията и индикаторите на всеки сектор с пръскачки да се изпитват.

.21 Във всеки сектор се монтират най-малко шест отделни разпръскващи глави.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”, ПОСТРОЕНИ НА ИЛИ СЛЕД 1 ЯНУАРИ 2003 Г.:

.22 Автоматичните системи за пръскачките, детектори за пожар и противопожарна аварийна сигнализация се одобряват и отговарят на изискванията на „Кодекса за системите за противопожарна безопасност”.

.23 За новите кораби класове “С” и “D”, с дължина по-малка от 40 метра и с обща защитена площ по-малка от 280 м², администрацията на държавата на флага може да определи съответната площ, която отговаря на капацитета на помпите и на алтернативните съоръжения.

9 Стационарни системи за детектори за пожар и противопожарна аварийна сигнализация (правило 13):

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

.1 *Общи положения*

.1 Всяка задължителна стационарна система за откриване на пожар и за противопожарна аварийна сигнализация с пунктове за ръчни противопожарни кранове, може да се включва незабавно по всяко време.

.2 Енергийните източници и електрическите вериги, необходими за функционирането на системата, се следят съответно за загуба на енергия или за аварии. Наличието на авария предизвиква визуална и звукова аварийна сигнализация за авария в пулта за управление, която се отличава от тази за пожар.

.3 Осигуряват се не по-малко от два енергийни източника за електрическото оборудване, използвано за функционирането на системата за детекторите за пожар и противопожарната аварийна сигнализация, като единият е аварийен източник. Захранването се осигурява от самостоятелни фидери, предвидени единствено за тази цел. Тези фидери се свързват към автоматичен превключвател, разположен в или непосредствено до пункта за управление на системата за детекторите за пожар.

.4 Детекторите и пунктове за ръчни противопожарни кранове се групират в сектори. Активирането на всеки детектор или пункт за ръчни противопожарни кранове предизвиква визуална и звукова противопожарна аварийна сигнализация в пулта за управление и в индикаторните отделения. Ако на сигналите не се обърне внимание в рамките на 2 минути, в жилищните и сервизните помещения на екипажа, в пунктовете за управление и в машинните отделения автоматично се включва звукова сигнализация. Тази алармена звукова система не е необходимо да съставлява интегрална част от детекторната система.

.5 Контролният пулт е разположен на щурманския мостик или в главния команден противопожарен пункт.

.6 Индикаторите обозначават поне сектора, в който детектор или пункт за ръчни противопожарни кранове се е задействал. Поне един индикатор се разполага, така че да е леснодостъпен за отговорните членове на екипажа по всяко време, в открито море или в пристанище, с изключение, когато корабът не работи. Един индикатор се разполага на щурманския мостик, ако контролният пулт е в главния пожарогасителен пункт.

.7 Върху или до всеки индикатор се предоставя ясна информация за пространствата, които се обхващат и местонахождението на секторите.

.8 Когато системата за детектор за пожар не включва средства за дистанционно разпознаване на всеки отделен детектор, обикновено не се разрешава нито един сектор, който обхваща повече от една палуба в жилищните и сервизните станции и пунктовете за управление, с изключение на сектора, който обхваща някое обградено стълбище. За да се избегне забавяне при идентифициране на източника на пожара, броят на обградените помещения, включени във всеки сектор, се ограничават

от администрацията на държавата на флага. При никакви обстоятелства не могат да бъдат разрешени повече от 50 обградени пространства в който и да е сектор. Ако детекторната система е снабдена с дистанционни детектори за пожар, които могат да индивидуално да го разпознаят, секторите могат да обхващат няколко палуби и да обслужват всякакъв брой обградени помещения.

.9 В случай, че няма детекторна система за дистанционно определяне на всеки отделен детектор за пожар, даден сектор с детектори не може да обслужва пространствата от двете страни на кораба, нито на повече от една палуба, и не може да се разполага в повече от една вертикална зона, освен ако администрацията на държавата на флага е убедена, че противопожарната защита на кораба няма така да се намали, може да допусне такъв сектор с детектори, да обслужва и двете страни на кораба, както и повече от една палуби.

.10 Сектор с детектори за пожар, който обхваща контролен пункт, сервизно помещение или жилищно помещение не включва никое машинно отделение.

.11 Детекторите се задействат от топлина, дим или други продукти на горенето, пламъка или всяка комбинация от тези фактори. Администрацията на държавата на флага може да разреши детектори, които се активират от други признаци за пожар при условие, че те не са по-малко чувствителни от горепосочените детектори. Детекторите за пламък се използват единствено в допълнение на детекторите за дим и топлина.

.12 Осигуряват се необходимите инструкции и резервни части за изпитване и поддръжка.

.13 Надеждността на детекторната система се проверява периодично от администрацията на държавата на флага със средства за произвеждане на горещ въздух, при подходящата температура, или дим или аерозолни частици, които имат подходящото ниво на плътност или размер на частиците, или други характеристики, свързани с възникването на пожар, по отношение на които детекторът е предвиден да реагира.

Всички детектори са от такъв вид, че да могат да бъдат изпитвани за надеждна работа и да могат да се възстановят за обичайно наблюдение без подновяване на някой от компонентите.

.14 Системата за детектори за пожар не се използва за никаква друга цел, освен за затваряне на противопожарните врати и други подобни функции, които са разрешени от контролния пулт.

.15 Системите за детектори за пожар с възможност за определяне адреса на съответната зона се разполагат, така че:

- затворената верига да не може да се прекъсва на повече от едно място от пожар;

- да се предвидят средства, които гарантират, че всяка повреда (например прекъсване на енергоснабдяването, късо съединение, заземяване) по веригата, няма да предизвикат повреда в цялата затворена верига;

- всички мерки се предприемат, за да може да се възстанови първоначалната конфигурация на системата в случай на повреда (електрическа, електронна, компютърна);

- първата противопожарна сигнализация, която се активира, да не възпрепятства никой друг детектор да активира други противопожарни сигнализиции.

.2 Изисквания за инсталиране

.1 Пунктовете за ръчни противопожарни кранове се инсталират в жилищните помещения, сервизните помещения и контролните пунктове. По един пункт за ръчен противопожарен кран се разполага на всеки изход. Пунктовете за ръчни противопожарни кранове се разполагат на леснодостъпни места в коридорите на всяка палуба, така че никоя част от коридора да не бъде на повече от 20 метра от пункта за ръчен противопожарен кран.

.2 Детекторите за дим се инсталират на всички стълбища, коридори и аварийни изходи на жилищните помещения.

.3 При стационарни детектори за пожар и противопожарна аварийна сигнализация за защита на помещения, различни от тези, определени в параграф .2.2 по-горе, във всяко такова помещение се поставя най-малко един детектор, отговарящ на изискванията на параграф .1.11.

.4 Разположението на детекторите осигурява оптималното им функциониране. Местоположенията в близост до носещи греди или вентилационни тръбопроводи или до други места, където характеристиките на въздушния поток биха имали неблагоприятно въздействие върху експлоатацията на детекторите и местата, където е вероятно да се получи удар или механично увреждане, се избягват. Като цяло детекторите, които са разположени отгоре, са на разстояние най-малко 0,5 м от вертикалните прегради.

.5 Максималното разстояние между детекторите е посочено в таблицата по-долу:

Вид детектор	Максимална разгъната площ, обслужвана от всеки детектор (в м ²)	Максимално разстояние между центровете (в м)	Максимално отстояние от вертикалните прегради (в м)
--------------	---	--	---

Топлина	37	9	4,5
Дим	74	11	5,5

Администрацията на държавата на флага може да изиска или да разреши друго разпределение въз основа на данните от изпитванията, които показват характеристиките на детекторите.

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

.3 Технически изисквания

.1 Системата и оборудването са предназначени да издържат на съответните колебания в захранването, промените в температурата на околната среда, вибрации, влага, електрически удар, сблъсък и корозия, които са характерни за корабите.

.2 Детекторите за дим, които се инсталират на стълбищата, коридорите и аварийните изходи на жилищните помещенията, според изискванията на параграф .2.2, се сертифицират да работят при плътност на дима между 2 и 12,5 % тъмнина на метър.

Детекторите за дим, които се инсталират на други места, се експлоатират в граници на чувствителност, определени от администрацията на държавата на флага, като се отчита, че нечувствителността или свръхчувствителността на детекторите се избягва.

.3 Детекторите за топлина са сертифицирани за експлоатация при температури между 54⁰С и 78⁰С , но само когато температурата се повишава до тези стойности с норма по-малка от 1⁰С в минута. При високи норми на температурно покачване, детекторът за топлина работи в температурните граници, определени от администрацията на държавата на флага, като се отчита, че нечувствителността или свръхчувствителността на детекторите се избягва.

.4 Допустимата експлоатационна температура за детекторите за топлина може да бъде увеличена до достигане на 30⁰С над максималната температура над максималната температура, предвидена за горната част на помещението в случая на сушилните и други подобни помещения с обичайно висока околна температура.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”, ПОСТРОЕНИ НА ИЛИ СЛЕД 1 ЯНУАРИ 2003 Г.:

.4.1 Стационарните системи за детектори за пожар и противопожарна аварийна сигнализация се одобряват и отговарят на изискванията на „Кодекса за системите за противопожарна безопасност”.

.4.2 Пунктовете за ръчни противопожарни кранове, които отговарят на изискванията на „Кодекса за системите за противопожарна безопасност”, се инсталират в жилищните помещения, сервизните помещения и контролните пунктове. По един пункт за ръчен противопожарен кран се разполага на всеки изход. Пунктовете за ръчни противопожарни кранове се разполагат на леснодостъпни места в коридорите на всяка палуба, така че никоя част от коридора да не бъде на повече от 20 метра от пункта за ръчен противопожарен кран.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ „А”, „В”, „С” и „D”:

.5 В допълнение към горните разпоредби, администрацията на държавата на флага гарантира спазването на изискванията за безопасност на инсталациите по отношение на тяхната независимост от други инсталации или системи, устойчивостта на корозиране на компонентите им, захранването на системите им за управление с електрическа енергия, както и наличността на инструкции за тяхната експлоатация и поддръжка.

10 Изисквания за употребата на течно гориво, смазочно масло и други запалителни масла (правило 15)

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

.1 Ограничения за използването на масло за гориво

Следните ограничения се прилагат по отношение на използването на масло като гориво:

.1 Освен ако в настоящия параграф е предвидено друго, течно гориво с температура на възпламеняване по-ниска от 60⁰С не може да се използва.

.2 В аварийните генераторни агрегати може да се използва течно гориво с температура на възпламеняване не по-ниска от 43⁰С.

.3 При условията на допълнителните предпазни мерки, които може да счита за необходими и при условие, че околната температура в помещението, в което такова течно гориво се съхранява или използва, не се допуска да надвишава до 10⁰С под температурата на възпламеняване на течното гориво, администрацията на държавата на флага може да разреши общото използване на течно гориво с температура на възпламеняване по-ниска от 60⁰С, но не по-ниска от 43⁰С.

За корабите, построени на или след 1 януари 2003 г., може да се допусне използването на течно гориво с температура на възпламеняване по-ниска от 60°C , но не по-ниска от 43°C , при следните условия:

.3.1 местоположението на резервоарите за течно гориво с изключение на тези, които са разположени в отделения с двойно дъно, е извън машинните отделения от категория „А”;

.3.2 при смукателната тръба на горивната помпа се осигуряват средства за измерване на температурата на горивото;

.3.3 при входните и изходните отвори на масления филтър се осигуряват спирателни клапани и/или кранове;

.3.4 използват се възможно повече заварени тръбни съединения или такива с кръгъл конусовиден вид или сферичен вид със съединения с муфи.

Температурата на възпламеняване на маслата се определя по одобрен метод на затворен тегел.

.2 Системи за течните горива

В корабите, в които се използва течно гориво, системите за съхраняване, разпределение и използване на течното гориво гарантират безопасността на кораба и на лицата на борда и отговарят най-малко на следните изисквания:

.1.1 Доколкото е възможно, части от системата за горивата, съдържащи нагорещено гориво под налягане, превишаващо $0,18\text{ N/mm}^2$ не се поставят в затворени помещения, където не могат лесно да се забележат дефекти или течове. Такива части на системата за течни горива в машинните отделения са подходящо осветени.

.1.2 Нагорещено течно гориво означава гориво, чиято температура след загряване е по-висока от 60°C или по-висока от действителната температура на възпламеняване на маслото, ако тя е по-ниска от 60°C .

.2 Вентилацията на машинните отделения трябва при нормални условия да предотврати акумулирането на маслени пари.

.3 Доколкото е възможно, резервоарите за гориво съставляват част от конструкцията на кораба и се разполагат извън машинните отделения. Когато резервоарите за течно гориво, различни от резервоарите с двойно дъно, задължително са разположени непосредствено до или в машинните отделения, най-малко една от вертикалните им страни приляга към границите на машинното

отделение и е желателно да има обща граница с резервоарите с двойно дъно, като граничното пространство на резервоара, което е общо с това на машинното отделение, се свежда до минимум. Когато такива резервоари са разположени в границите на машинните отделения, те не съдържат течно гориво с температура на възпламеняване по-ниска от 60⁰С. Използването на свободно стоящи резервоари за течно гориво се избягва и се забранява в машинните отделения.

.4 Резервоарите с течно гориво не се разполагат на места, където разливи или течове от тях могат да създадат опасност, като попаднат върху нагорещени повърхности. Вземат се мерки, за да се предотврати изтичане на гориво под налягане от помпите, филтрите или котлите, да не влезе в допир със загрети повърхности.

.5 Всяка тръба за течно гориво, която ако е повредена, може да причини течове на гориво от мястото за съхранение, утайтел или резервоар за ежедневно обслужване, с капацитет 500 литра или повече, разположен над двойното дъно, е снабдена с кран или клапан директно върху резервоара, който да може да се затваря от безопасно място извън въпросното помещение в случай на пожар в помещението, където са разположени тези резервоари. При специални случаи, в които дълбоки резервоари са разположени в някоя шахта или тръбопроводен канал или в друго подобно място, клапаните на резервоара, се поставят клапани на резервоара, но в случай на пожар, контролът се осъществява посредством допълнителен клапан върху тръбата или тръбите извън тунела или в другото подобно място. Ако такъв допълнителен клапан се постави в машинното отделение, той може да се отваря от място извън това помещение.

В корабите, построени на или след 1 януари 2003 г., местоположението на командните лостове за дистанционно управление на клапана за аварийния генератор на горивния резервоар е отделно от местоположението на командните лостове за дистанционно управление на останалите клапани, които са в машинното отделение.

.6 Предвиждат се безопасни и ефективни средства за определяне количеството течно гориво, съдържащо се в който и да е резервоар за течно гориво.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”:

.1 Смукателните тръби не трябва да се прекъсват в помещения, където има опасност от възпламеняване на теч от тези тръби. Поспециално, смукателните тръби не свършват в помещенията на пътниците и екипажа. По правило те не се разполагат в машинните отделения. Независимо от това обаче, ако

администрацията на държавата на флага счита, че тези изисквания са неприложими, тя може да разреши смукателните тръби да преминават през машинните помещения при условие, че се изпълнят следните изисквания:

.1.1 в допълнение се предвижда измервателен уред за нивото на маслото, който отговаря на изискванията на алинея .2.6.2;

.1.2 краищата на смукателните тръби се намират в места, отдалечени от източници на възпламеняване, освен ако не са взети предпазни мерки, като поставянето на ефективни екрани, които в случай на разлив в краищата на смукателните тръби, да предотвратят допира на течното гориво с източник на възпламеняване;

.1.3 на краищата на смукателните тръби се поставят самозатварящи се изолиращи устройства и контролен самозатварящ се кран с малък диаметър, разположен под изолиращото устройство, с цел да се установи преди отваряне на изолиращото устройство, че няма течено гориво. Предприемат се мерки, за да се гарантира, че всеки разлив на течено гориво през контролния кран няма да причини опасност от възпламеняване.

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

.2 Други устройства за проверка количеството на течено гориво, съдържащо се във всеки горивен резервоар, могат да бъдат разрешени, ако тези устройства, както и устройствата, предвидени по алинея .2.6.1.1, не пресичат стената под върха на резервоара и при условие, че ако се повредят, или резервоарите бъдат препълнени, да не позволяват разливане на гориво.

.3 Предвидените в алинея .2.6.2 устройства се поддържат в добро състояние, за да се гарантира постоянното им точно функциониране при експлоатацията.

.7 Предприемат се мерки за предотвратяване на свръхналягането в горивните резервоари или във всяка част от горивната система, включително и в хранващите тръби, които се обслужват от бордовите помпи. Всички предпазни клапани и въздушни и преливни тръби се изпускат до състояние, при което не съществува опасност от пожар или експлозия при изтичане на масло или пари към помещенията на екипажа, помещенията на пътниците, специалната категория пространства, затворените ро-ро помещения или други подобни пространства на корабите, построени на или след 1 януари 2003 г.

.8 Тръбите за течено гориво и техните клапани и принадлежности са изработени от стомана или друг одобрен материал, като може да се допусне ограничено използване на гъвкави тръби. Такива гъвкави тръби

и крайници са изработени от одобрени огнеупорни материали с подходяща здравина.

За клапаните, които се монтират на горивните резервоари и които се подлагат на статично налягане, се допуска да са изработени от стомана или сферографитен чугун. Клапани от обикновен чугун обаче, могат да се използват в тръбопроводната система, когато проектното налягане е под 7 бара и проектната температура е по-ниска от 60⁰С.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”:

.9 Всички външни захранващи проводни под високо налягане между горивните помпи под високо налягане и горивните инжектори, са защитени с изолирана с кожух тръбна система, която може да задържа горивото в случай на повреда в проводите под високо налягане. Тръбната система в кожух се състои от външна тръба, в която се поставя горивната тръба под високо налягане, като тези две тръби формират едно постоянно съединение. Изолираната с кожух тръбна система включва устройства за събиране на течове, като се осигурява сигнализация, която се задейства при повреда в горивната връзка.

.10 Всички повърхности с температури над 220⁰С, които може да се повредят в резултат на авария в горивната система, трябва подходящо да се изолират.

.11 Горивните проводни се ограждат или се предпазват по друг подходящ начин, за да се избегне, доколкото е възможно, разпръскване или теч на течно гориво върху горещи повърхности, в смукателното устройство на двигателя или при други запалителни източници. Броят на съединенията по тези тръбопроводни системи се свежда до минимум.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”, ПОСТРОЕНИ НА ИЛИ СЛЕД 1 ЯНУАРИ 2003 Г.:

.12 Горивните проводни не се разполагат непосредствено над или в близост до възли с висока температура, включително котли, паропроводи, изпускателни колектори, шумозаглушители или други съоръжения, които са изолирани. Доколкото е възможно, горивните проводни се разполагат далеч от горещи повърхности, електрически инсталации или други възпламеняващи се източници, и те се обезопасяват със заграждения или други подходящи устройства за защита, за да се предотврати изтичане или разпръскване на течно гориво върху източниците на запалване. Броят на съединенията по тези тръбопроводни системи се свежда до минимум.

.13 Компонентите на горивната система на дизеловия двигател се конструират в съответствие с максималното върхово налягане, което се достига в експлоатационни условия, включително и при всяко върхово налягане, което се генерира и връща обратно в горивните захранващи и преливни проводни посредством помпите за впръскване на горивото.

Съединенията на горивните захранващи и преливни проводни се изграждат, като се отчита възможността им да не допускат течове на течно гориво под налягане по време на експлоатацията и след поддръжката им.

.14 При системите, които работят с няколко двигателя и се захранват от един и същ горивен източник, се осигуряват технически средства, които изолират горивните захранващи проводни от преливните проводни. Тези изолатори не оказват влияние върху експлоатацията на другите двигатели и могат да се задействат от място, което не е недостъпно при пожар в някой от двигателите.

.15 Когато администрацията на държавата на флага разрешава тръбопроводни и течно гориво да преминават през жилищни и сервизни помещения, тези тръбопроводни са изработени от материал, който е одобрен от администрацията, като се има предвид опасността от пожар.

.16 Съществуващите кораби клас "В" се привеждат в съответствие с изискванията на параграфи от .2.9 до .2.11 не по-късно от 1 юли 2003 г., освен когато, като алтернатива на изолиращата тръбопроводна система, определена съгласно параграф .2.9, се използва подходящо заграждение за двигателите с мощност от 375 кВт или по-малко, с помпи за горивно впръскване, които обслужват повече от един инжектора.

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

.3 Разпоредби за смазочните масла

Мерките, които се взимат за съхраняване, разпределение и използване на смазочното масло, предназначено за смазочните уредби под налягане, са такива, че да осигуряват безопасността на кораба и лицата на борда. Съответните предпазни мерки за машинните отделения отговарят на изискванията на параграфи .2.1, .2.4, .2.5, .2.6, .2.7, .2.8, .2.10 и .2.11, освен когато:

.1 това не преустановява използването на наблюдателните стъкла в смазочните системи при условие, че те са били изпробвани и са се доказали, че имат приемливо ниво на противопожарна устойчивост. При използването на наблюдателни стъкла, тръбите се осигуряват с клапани от двете страни. Клапанът от долния край на тръбата е от самозатварящ се вид.

.2 в машинните отделения се допускат смукателни тръби; не е нужно да се прилагат изискванията на параграфи .2.6.1.1 и .2.6.1.3, когато смукателните тръби са снабдени с подходящи устройства за затваряне.

For ships constructed on or after 1 January 2003 the provisions of paragraph 10.2.5 shall also apply to lubricating oil tanks except those of having a capacity less than 500 litres, storage tanks on which valves are closed during the normal operation of the ship or where it is determined that the unintended operation of a quick closing valve on the lubricating oil tank would endanger the safe operation of the main propulsion and essential auxiliary machinery.

.4 Разпоредби за други запалими масла

Мерките, които се вземат за съхранение, разпределение и използване на други запалими масла, използвани под налягане в енергийните хранващи предавателни системи, и управляващите и активиращи системи и системите за отопление, осигуряват безопасността на кораба и лицата на борда. В местата, където са налице запалителни средства, тези системи съответстват най-малко на изискванията на параграфи .2.4, .2.6, .2.10 и .2.11 и на изискванията на параграфи .2.7 и .2.8, по отношение здравината и конструкцията.

.5 Периодично необслужвани машинни помещения:

В допълнение към изискванията на разпоредби от 1 до 4, системите за горивни и смазочни масла отговарят на следните изисквания:

.1 осигуряват се средства против разливи при препълване, когато ежедневно обслужваните с течно гориво резервоари се зареждат автоматично или с дистанционно управление. Други автоматични средства за потушаване на запалими течности, например пречистватели на отработено течно гориво, които когато е възможно, се инсталират на специално място, предназначено за почистващите средства и котлите им, предпазват от разливи при препълване.

.2 осигурява се сигнализация за висока температура, ако температурата на възпламеняване на течното горивно се надвишава при ежедневното обслужване на горивните резервоари или утаители, които са снабдени с нагревателни устройства.

.6 Забрана за пренасяне на запалими масла на форпика на резервоарите

Течно гориво, смазочно масло и други запалими масла не се съхраняват в резервоари, разположени на форпика.

11 Пожарникарска екипировка (правило 17)

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

.1 Пожарникарската екипировка се състои от:

.1.1 Лично оборудване, което включва:

.1 защитно облекло, изработено от материал, който предпазва кожата от топлината, която се отделя от огъня, и от изгаряния от горещи изпарения. Външната обвивка е водоустойчива;

.2 ботуши и ръкавици от гума или друг материал, който не е проводник на електричество;

.3 твърда каска, осигуряваща ефективна защита срещу удар.

.4 електрически фенер (ръчен фенер) от одобрен тип, който може да работи минимум в продължителност на три часа.

.5 пожарникарска брадва.

.1.2 Кислороден апарат от одобрен тип, състоящ се от самостоятелен кислороден апарат със сгъстен въздух (СКАСВ), обемът на въздуха в бутилките, който е най-малко 1200 литра, или друг вид самостоятелен кислороден апарат, който може да работи най-малко 30 минути. Всеки СКАСВ е оборудван с пълни резервни бутилки с минимална вместимост 2400 литра атмосферен въздух, освен:

(i) когато на кораба разполага с пет или повече СКАСВ, общата резервно количество на атмосферен въздух не трябва да превишава 9600 литра; или

(ii) ако корабът е оборудван с устройства за презареждане на бутилките с незамърсен въздух под налягане, резервната вместимост на всеки СКАСВ е най-малко 1200 литра атмосферен въздух, а общият капацитет на вместимост за резервен атмосферен въздух на кораба не трябва надхвърля 4800 литра атмосферен въздух.

Всички бутилки за въздух на СКАСВ са взаимозаменяеми.

.2 За всеки кислороден апарат се осигурява огнеупорно спасително въже с достатъчна дължина и здравина, който се прикачва със заключалка към ремъка на апарата или към друг отделен колан, за да се предотврати отделянето на кислородния апарат при използването на спасителното въже.

.3 Всички нови кораби клас "В" и съществуващите кораби клас "В" с дължина 24 метра и повече и всички нови кораби класове "С" и "D" с дължина 40 метра и повече разполагат на борда най-малко с две пожарогасителни екипировки.

.1 В корабите с дължина 60 метра и повече, когато общата дължина на всички пътнически помещения и всички сервизни помещения на палубата, на която се намират тези помещения, е повече от 80 метра, или ако има повече от една такива палуби, на палубата, която има най-голяма такава обща дължина, се осигуряват допълнително две пожарникарски екипировки и два комплекта лично оборудване за всеки 80 метра, или част от същата обща дължина.

В кораби, превозващи повече от 36 пътници се осигуряват две допълнителни пожарникарски екипировки за всяка основна вертикална зона, с изключение на затворените помещения на стълбищата, които съставляват обособени основни вертикални зони, и на основните вертикални зони с ограничена дължина при носа и кърмата, които не включват машинни отделения или главни камбузи.

.2 В кораби с дължина 40 метра, но по-малка от 60 метра, се осигуряват две пожарникарски екипировки.

.3 В новите кораби клас "В" и съществуващите кораби клас "В" с дължина 24 метра и повече, но по-малка от 40 метра, също се осигуряват две пожарникарски екипировки, но само с един агрегат за презареждане самостоятелния кислороден апарат със сгъстен въздух.

.4 В новите и съществуващите кораби клас "В" с дължина по-малка от 24 метра, и в новите кораби, класове „В и "D", с дължина по-малка от 40 метра, не се осигурява пожарникарска екипировка.

.5 Пожарникарските екипировки или комплектите за персонално оборудване се съхраняват, така че да бъдат леснодостъпни и готови за използване, а когато се са налице повече от една пожарникарска екипировка или комплект за персонално оборудване, те се съхраняват на отдалечени места едни от други. Най-малко една пожарникарска екипировка и един комплект персонално оборудване е налице на всяко такова място.

12 Разни (правило 18)

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

.1 Когато през отделения клас „А" се пробиват отвори за електрически кабели, тръби, шахти, канали и т.н. или за трегери, подпорни греди или други конструкционни елементи, се вземат мерки за гарантиране на противопожарната устойчивост, доколкото това е възможно и необходимо.

За корабите, построени на или след 1 януари 2003 г., където в отделенията клас „А" се пробиват отвори, те се изпитват в съответствие с „Кодекса за системите за противопожарна безопасност", за да се гарантира, че противопожарната устойчивост на отделенията не е нарушена.

В случай на вентилационни канали се прилагат правила II-2/Б/9.2.2б и II-2/Б/9.3.

Когато обаче отворът за тръбата е изграден от стомана или друг еквивалентен материал с минимална дебелина 3 мм и минимална дължина от 900 мм (препоръчително 450 мм от всяка страна на отделението) и липсват отвори, не е необходимо да се провеждат изпитвания.

Такива отвори се изолират според нуждите, като izolацията се продължава до нивото на отделението.

.1 Когато през отделения клас „В” се пробиват отвори за електрически кабели, тръби, шахти, канали и т.н. или за инсталиране на вентилационни терминали, осветление и други подобни устройства, се вземат мерки за гарантиране противопожарната устойчивост, доколкото това е възможно и необходимо. За корабите, построени на или след 1 януари 2003 г., се пробиват отвори в отделенията, за да се гарантира противопожарната им устойчивост.

Тръбите, които преминават през отделенията клас “В”, и които не са изработени от стомана или мед, се предпазват с:

.1 огнеупорно устройство за пробиване на отделението, степента на устойчивост на което е съвместима с устойчивостта на пробитото отделение, както и на вида на използваната тръба; или

.2 стоманен ръкав с минимална дебелина от 1,8 мм и минимална дължина от 900 мм за тръби с диаметър 150 мм или повече, и минимална дължина от 600 мм за тръби с диаметър по-малък от 150 мм (препоръчително разпределена по равно от всяка страна на отделението).

Тръбата се свързва към краищата на ръкава посредством фланци или съединители, като просветът между ръкава и тръбата не надвишава 2,5 мм., или просветът между тръбата и ръкава се уплътнява посредством незапалим или друг подходящ материал.

.3 Материалите за изработване на тръбите, преминаващи през отделенията клас „А” или “В”, са одобрени като се взема предвид температурата, на която тези помещения трябва да устояват.

В корабите, построени на или след 1 януари 2003 г., неизолираните метални тръби, преминаващи през отделенията клас „А” или “В”, са изработени от материали с точка на топене по-висока от 950°C за отделенията клас „А-О” и 850°C за отделенията клас „В-О”.

.4 Тръбите, предназначени за пренос на гориво или други запалителни течности през жилищни помещения, сервизни помещения или контролните пунктове, се изработват от подходящ материал и конструкция, които отчитат опасността от пожар.

.5 Материали, които са неефективни при висока температура, не се използват в конструкцията на шпигатите извън борда, санитарни отделителни системи и други изпускателни отвори, в близост до водолинията, и когато при повреда на материала в резултат на пожар, може да възникне опасност от наводняване.

.6 Електрическите радиатори, ако има такива на борда, се инсталират на място и са така сглобени, че да се намали до минимум опасността от пожари. Не се

инсталират радиатори, чиято нагриваща част може да предизвика нагриване на или пожар при допир с дрехи, пердета или други подобни материали.

.7 Всички контейнери за отпадни вещества са изработени от незапалими материали и на страните и дъната им не трябва да има отвори.

.8 В помещенията, където е възможно проникване на маслени продукти, изолационната повърхност е защитена срещу горива и горивни пари.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ "А" "В", "С" и "D": В помещенията, в които съществува риск от разливи и изпарения на гориво, например в машинни помещения от категория „А“, повърхността на изолационния материал е непромокаема за гориво или горивни изпарения. Когато обшивката от неперфорирана стоманена повърхност или други незапалими материали (без алуминий), която е най-крайната физическа повърхност, това покритие може да е свързано посредством спойки, нитове и т.н.

.9 Шкафовете за съхраняване на бои и шкафовете за съхраняване на запалителни течности са защитени с одобрени противопожарни средства, даващи възможност на екипажа да гаси пожара без да влиза в тези помещения.

В новите кораби, построени на и след 1 януари 2003 г.:

.1 Шкафовете за съхраняване на бои се защитават със:

.1.1 система с въглероден двуокис, предназначена да осигурява максимален обем атмосферен въздух, равен на 40 % от брутния обем на защитаваното пространство;

.1.2 система със сух прах, проектирана за осигуряване най-малко 0,5 кг прах/м³;

.1.3 дъждовална система, проектирана за 5 л/м² в минута. Водопръскащите системи могат да са свързани към противопожарните тръбопроводи на кораба; или

.1.4 система, осигуряваща еквивалентна защита според изискванията на администрацията на държавата на флага.

Във всички случаи системата може винаги да се управлява от място извън защитеното пространство.

.2 Шкафовете за съхраняване на запалителни течности се защитават с подходящи пожарогасителни средства, одобрени от администрацията на държавата на флага.

.3 За складовете, които заемат площ от 4 м² на палубата, но не дават достъп до жилищните помещения, вместо стационарна система се допуска да се използва преносим пожарогасител с въглеродороден

двуокис с минимален капацитет за свободен газ, равен на 40 % от общия обем на помещението.

В склада има изпускателен отвор за работата на пожарогасителя, без да трябва той да се внася в защитената зона. Съответният преносим пожарогасител се съхранява непосредствено до отвора. Алтернативно може да се осигури връзка към отвора или шланга за водата от противопожарния тръбопровод.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ „А”, “В”, “С” и “D” И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС “В”:

.10 Фритюрници и уреди за варене и печене:

Когато фритюрниците и уредите за варене и печене са инсталирани и се използват в помещения, които са разположени извън основния камбуз, администрацията на държавата на флага определя допълнителни мерки за безопасност по отношение конкретната опасност от пожар при използването на такъв вид съоръжения.

В корабите, построени на или след 1 януари 2003 г., фритюрниците и уредите за варене и печене се инсталират заедно със следните уредби:

.1 автоматична или ръчно управлявана пожарогасителна система, изпитана спрямо международен стандарт в съответствие със стандарт ISO 15371:2000 за пожарогасителни системи, предназначен за защита на фритюрниците в камбузите;

.2 основен и аварийен термостат с предупредителна сигнализация за уведомяване на дежурния оператор в случай на авария на някой от термостатите;

.3 система за автоматично изключване на електрозахранването при активиране на пожарогасителната система;

.4 сигнализация, при активирането на пожарогасителната система в камбуза, където е инсталирано оборудването; и

.5 командни лостове за ръчно задействане на пожарогасителната система, които са ясно обозначени, така че екипажът да може лесно да ги използва.

Фритюрниците на корабите, построени преди 1 януари 2003 г., отговарят на изискванията на настоящия параграф.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ „А”, “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 вертикалните прегради.

При стоманени и алуминиеви конструкции на корабите, построени на или след 1 януари 2003 г., изолацията на палубите или вертикалните прегради преминава зад прехода, точката на пресичане или крайната точка за разстояние най-малко 450 мм. Когато помещението е отделено посредством палуба или вертикална преграда от категория клас „А”, с изолации с различни качества, изолацията с по-високо качество продължава на палубата или подпорната стена с изолацията с по-ниско качество на разстояние най-малко 450 мм.

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

.12 Контейнери за газ под налягане:

Всички преносими контейнери за газове под налягане, втечнени газове или които са извлечени под налягане, и които могат да предизвикат пожар, след използване незабавно се изнасят на подходящо място над горната палуба, от което има директен достъп до откритата палуба.

13 Планове за борба с огъня (правило 20)

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

.1 Във всички кораби има постоянно изложени общи организационни планове, за офицерите на кораба, които го управляват, като ясно се показват пунктовете за управление за всяка палуба, различните противопожарни сектори, разположени в отделение клас „А”, за секторите, включени в клас „В”, заедно с информация за системите за детектори за пожар и противопожарна аварийна сигнализация, дъждовалната система, средствата за потушаване на огъня, средствата за достъп до различните отделения, палуби и т.н., и вентилационната система, включваща информация за пунктовете за управление на вентилаторите, местоположението на регулаторите и идентификационните номера на вентилационните перки, обслужващи всеки сектор. Алтернативно, горепосочените данни могат да се представят в брошура, екземпляр от която се предоставя на всеки офицер, а един екземпляр остава на разположение по всяко време на достъпно място на борда. Плановете и книжките се актуализират, като всички изменения се записват в тях възможно най-скоро. Описанието в тези планове и книжки е на официалния език на държавата на флага. Когато този език не е английски, нито френски, се включва превод на един от тези езици. В случай, че корабът извършва вътрешни пътувания в друга държава-членка, се включва превод на официалния език на държавата-домакин, ако той не е нито английски, нито френски.

На новите кораби, класове “В”, “С” и “D”, построени на или след 1 януари 2003 г., информацията, която се предоставя във връзка с плановете за борба с огъня, брошурите и графичните знаци, които се използват в плановете за борба с огъня, отговарят на изискванията на Резолюции № А.756 (18) и А.654 (16) на ММО.

.2 На борда на всички кораби с дължина 24 метра и повече, постоянно се съхранява копие от екземпляр на плановете за борба с огъня или книжката, съдържаща такива планове, на ясно отбелязано водонепропускливо затворено място извън откритата палуба, в помощ на наземните пожарогасители.

14 Оперативна готовност и поддръжка

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

.1 Общи изисквания

По всяко време на експлоатация на кораба, системите за противопожарна защита и огнеборните системи и устройства се поддържат в оперативна готовност.

Даден кораб се счита, че не е в експлоатация, когато:

.1 се ремонтира или е разглобен (или е на котва, или на пристан), или е въведен в сух док;

.2 собственикът или представител на собственика е обявил, че не е в експлоатация; и

.3 няма пътници на борда.

Следните системи за противопожарна защита се поддържат в добро състояние, което да гарантира необходимото им изпълнение в случай на пожар:

.1.1 Оперативна готовност

.1 за противопожарна защита на конструкцията, включително противопожарна устойчивост на отделенията и защита на отворите и достъпите в тези отделения;

.2 на системите за детектори за пожар и противопожарната аварийна сигнализация; и

.3 на средствата за аварийно-спасителните системи и устройства.

Огнеборните системи и устройства се поддържат в добро експлоатационно състояние и на разположение за незабавно ползване.

Преносимите пожарогасители, които са били изпразнени, незабавно се презареждат или подменят с други еквивалентни съоръжения.

.1.2 Поддръжка, изпитване и инспектиране

Поддръжката, изпитването и инспектирането се извършват в съответствие с насоките, изработени от ММО, и по начин, който гарантира надеждността на пожарогасителните системи и устройства.

На борда на кораба винаги има план за поддръжка, когато се изисква от администрацията на държавата на флага.

Планът за поддръжка включва най-малко следните системи за противопожарна защита и огнеборни системи и устройства, ако има инсталирани такива:

.1 противопожарни тръбопроводи, противопожарни помпи и хидранти, заедно с шланговете и накрайниците;

.2 стационарни системи за детектори за пожар и противопожарна аварийна сигнализация;

.3 стационарни пожарогасителни системи и други пожарогасителни устройства;

.4 автоматични дъждовални системи, системи за детектори за пожар и противопожарна аварийна сигнализация;

.5 вентилационни системи, включително регулаторните системи при пожар и дим, вентилаторите и техните командни лостове;

.6 аварийно затваряне на горивното захранване;

.7 огнеупорни врати, включително командните им лостове;

.8 сигнални системи за обща тревога;

.9 кислородни апарати при спешни случаи за евакуация;

.10 преносими пожарогасители, заедно с резервни заряди; и

.11 пожарникарски екипировки.

Програмата за поддръжката може да е компютъризирана.

.2 Допълнителни изисквания

При новите кораби от класове "В", "С" и "D", построени на или след 1 януари 2003 г., превозващи повече от 36 пътници, в допълнение към плановете за поддръжка, описани в параграф .1.2, се изготвя и план за техническо

обслужване на ниско разположените системи за осветление и високоговорителната уредба.

15 Инструкции, бордова подготовка и противопожарни тренировки

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D” И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ:

.1 Инструкции, задължения и организация

.1 Членовете на екипажа се инструктират за противопожарната безопасност на борда на кораба.

.2 Членовете на екипажа се инструктират за задълженията си на борда на кораба.

.3 Организиран се екипи за потушаване на пожари. Тези екипи са в състояние да изпълняват задълженията си по всяко време на експлоатацията на кораба.

2. Бордово обучение и противопожарни тренировки

.1 Членовете на екипажа се запознават с устройството на кораба и с разположението и експлоатацията на противопожарните системи и устройства, които може да се наложи да използват.

.2 Обучението за използването на спасителни кислородни апарати се счита за част от бордовата подготовка.

.3 Периодично се оценяват действията на определените членове на екипажа за оказване на противопожарна защита, като се провеждат бордово обучение и тренировки за определяне зоните, които се нуждаят от подобряване, с цел поддържане на противопожарните умения и гарантиране на готовността на противопожарната организация.

.4 Бордовата подготовка за използване на пожарогасителните системи и устройства се планира и провежда в съответствие с разпоредбите на правило III/19.4.1 на SOLAS от 1974 г., както е изменено.

.5 Противопожарните тренировки се провеждат и отчитат в съответствие с разпоредбите на правилата III/19.3.4, III/19.5 и III/30 на SOLAS от 1974 г., както са изменени.

.3 Наръчници за подготовка

По един наръчник за подготовка се осигурява във всяка столова на екипажа, общите помещения, или във всяка каюта на екипажа. Наръчникът за подготовка се изготвя на работния език на кораба. Наръчникът за подготовка, който може

да се състои от няколко тома, съдържа инструкциите и информацията, които се изискват по настоящия параграф, изразени с лесно разбираеми средства и, където е възможно, с илюстрации. Всяка част от тази информация може да се предостави с аудиовизуални средства вместо писмения наръчник. Наръчникът за подготовка дава подробни описания на:

- .1 общата противопожарна практика за безопасност и предпазните мерки относно тютюнопушене, опасност от повреди в електрическата инсталация и други подобни бордови рискове;
- .2 общи инструкции за противопожарни дейности и процедури, включително процедурите за пожароизвестяване и използването на пунктове за ръчни противопожарни кранове;
- .3 значения на сигнализиациите на кораба;
- .4 експлоатация и употреба на противопожарните системи и устройства;
- .5 задействане и употреба на огнеупорните врати;
- .6 задействане и употреба на димоходни клапи за пожар и дим; и
- .7 спасителни аварийни системи и устройства.

.4 Планове за борба с огъня

Плановете за борба с огъня отговарят на изискванията правило II-2/A-13.

16. Операции

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

- .1 На борда се осигуряват работни наръчници с информация и инструкции за правилната експлоатация на кораба и багажа по отношение на противопожарната безопасност.
- .2 Задължителният работен наръчник за противопожарна безопасност съдържа необходимата информация за експлоатацията на кораба и за обработката на товара по отношение на пожарната безопасност. Наръчникът съдържа информация за задълженията на екипажа за общата противопожарна безопасност на кораба при операции на товарене и разтоварване и по време на плаване. За корабите, които превозват опасни стоки, наръчникът за пожарна безопасност съдържа препратка към съответните противопожарни и аварийни инструкции за обработката на товари в Международния кодекс за превоз на опасни стоки по море.
- .3 Работният наръчник за пожарна безопасност се изготвя на работния език на кораба.

.4 Работният наръчник за пожарна безопасност може да се съчетае с наръчника за подготовка, който се изисква по правило П-2/А/15.3.

ЧАСТ Б

ПРОТИВОПОЖАРНИ МЕРКИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ

1 Конструкция (правило 23)

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

.1 Корпусът на кораба, надстройките, структурните вертикални прегради, палубите и покритите палуби се изграждат от стомана или друг еквивалентен материал. За прилагането на определението за стомана или друг еквивалентен материал, дадено в правило П-2/А/2.7, „допустимо изпитване на огън” отговаря на стандартите за цялост и изолация, съдържащи се в таблиците на правила 4 и 5. Например, когато отделения, като палубите или страните или краищата на покритите палуби имат разрешение за противопожарна цялостност „Б-О”, „допустимото изпитване на огън” е половин час.

.2 Следното обаче се прилага, когато някоя част от конструкцията съдържа алуминиева смес:

.1 Изолацията на компонентите, изработени от алуминиева сплав за отделенията от клас „А” или “В”, с изключение на конструкциите, които не носят товар, не се допуска температурата във вътрешността на конструкцията да превишава 200°C над температурата на околната среда по всяко време на допустимото излагане на огън по време на стандартното изпитване за противопожарна устойчивост.

.2 Специално внимание се обръща на изолацията на компонентите, изработени от алуминиева сплав при колоните, подпорите и други структурни елементи, които са необходими да поддържат местата за съхраняване, спускане и качване в спасителните лодки и спасителните салове, както и отделенията от клас „А” и “В”, с оглед гарантиране, че:

.1 за тези поддържащи елементи на пространствата със спасителни лодки и спасителни салове и на отделенията от клас „А” и “В”, изискването за температурното увеличение, определено в параграф .2.1, се прилага в края на един час; и

.2 за елементите, необходими да поддържат отделенията от клас “В”, изискването за температурното увеличение, определено в параграф .2.1, се прилага след половин час;

.3 Сводовете и рамките на машинните отделения са със стоманена конструкция, с подходяща изолация, а отворите в тях, ако има такива, са

така разположени и защитени, че да предотвратят разпространяването на пожар.

2 Главни вертикални и хоризонтални зони (правило 24)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”:

.1.1 В корабите, които превозват повече от 36 пътници, корпусът, надстройката и покритите палуби се подразделят на основни вертикални зони от отделения от клас „А-60”.

Стъпалата и нишите се свеждат до минимум, но когато са необходими, те също са отделения от клас „А-60”.

При открити палуби, санитарни или други подобни помещения, или резервоари, включително горивни резервоари, празните пространства или спомагателните машинни отделения, с малък или никакъв риск от пожар, които са разположени от едната страна на отделението, или когато горивните резервоари са разположени от двете страни на отделението, прилаганият стандарт може да се сведе до клас „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 пътници и за съществуващите кораби клас “В”, превозващи повече от 36 пътници, корпусът, надстройката и покритите палуби, по отношение на жилищните и сервизни помещения, се подразделят на главни вертикални зони на отделения от клас „А”. Тези отделения имат степен на изолация, която отговаря на посочените в таблицата на правило 5.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”:

.2 Доколкото е възможно, вертикалните прегради, които съставляват параметрите на главните вертикални зони над горната палуба, се изграждат в линия с непроницаемите отделения, непосредствено под горната палуба. Дължината и ширината на главните вертикални зони могат да бъдат продължени с общо до 48 метра, за да може краищата на главните вертикални зони да съвпадат към отделенията с защитени от атмосферни влияния вертикални прегради, или с цел да се подsigури голямо общо пространство, което да се простира по цялата дължина на главната вертикална зона при условие, че общата площ на главната вертикална зона е не повече от 1600 м² за всяка палуба. Дължината и широчината на главната вертикална зона е максималното разстояние между най-отдалечените точки на вертикалните прегради, които я обграждат.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D” И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС “В”, ПРЕВОЗВАЩИ ПОВЕЧЕ ОТ 36 ПЪТНИЦИ:

.3 Тези вертикални прегради се простират от палуба до палуба и до корпуса или до други граници.

.4 Когато дадена главна вертикална зона е подразделена от хоризонтални отделения клас „А” на хоризонтални зони с цел създаване на подходяща бариера между зоните на кораба с и без дъждовални зони, отделенията се продължават от прилежащите главни вертикални прегради до границите на корпуса или външните граници на кораба и се изолират в съответствие с изискванията за противопожарна изолация и цялост на таблица .4.2 за нови кораби, превозващи повече от 36 пътници, и съответно с изискванията на таблица .5.2 за нови кораби, превозващи не повече от 36 пътници, и съществуващите кораби, клас “В”, превозващи повече от 36 пътници.

.5 .1 На корабите за специални цели, като автомобилните и железопътни фериботи, където разполагането на главни вертикални подпорни зони не отговаря на предназначението на кораба, се осигурява еквивалентна защита, като се раздели пространството на хоризонтални зони.

.2 На кораби със специална категория помещения обаче, всяко такова помещение отговаря на приложимите изисквания на правило II-2/Б/14, а доколкото такова съответствие е несъвместимо със съблюдаването на другите разпоредби на настоящата част, преобладаващи са изискванията на правило II-2/Б/14.

3 Вертикални прегради в основната вертикална зона (правило 25)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”, ПРЕВОЗВАЩИ ПОВЕЧЕ ОТ 36 ПЪТНИЦИ:

.1.1 В новите кораби, превозващи повече от 36 пътници, за всички вертикални прегради, за които не се изискват отделения от категория клас „А”, се осигуряват най-малко отделения от категория клас “В” или “С” в съответствие с изискванията на таблиците на правило 4. Облицовките на всички такива отделения могат да бъдат изработени от запалителен материал, който отговаря на изискванията на правило 11.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”, ПРЕВОЗВАЩИ НЕ ПОВЕЧЕ ОТ 36 ПЪТНИЦИ И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС “В”, ПРЕВОЗВАЩИ ПОВЕЧЕ ОТ 36 ПЪТНИЦИ:

.1.2 В новите кораби, превозващи не повече от 36 пътници, и в съществуващите кораби, клас “В”, превозващи повече от 36 пътници, всички вертикални прегради в жилищните и в сервизните помещения, за които не се изискват да се осигуряват отделения от категория клас „А”, се осигуряват най-малко отделения от клас “В” или “С” в съответствие с таблиците на правило 5.

Облицовките на всички такива отделения могат да бъдат изработени от запалителен материал, който отговаря на 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”, превозващи не повече от 36 пътници и за съществуващите кораби, клас “В”, превозващи повече от 36 пътници, всички вертикални прегради на коридори стени, за които не се изисква да бъдат отделение от 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 подпорната стена, частта на подпорната стена отвъд продължаващия таван или облицовка, е изградена от материал, който по плътност и състав е приемлив по отношение конструкцията на категория клас “В”, но за който се изисква да отговаря на изискванията на стандартите за цялост на клас “В”, само доколкото това е основателно и необходимо.

.2 при корабите, защитени с автоматична дъждовална система в съответствие с изискванията на правило П-2/А/8, вертикалните прегради на коридорите, изградени с материали клас “В”, могат да свършват в тавана на коридора при условие, че таванът е изграден от материал, който по плътност и състав е приемлив по отношение на конструкцията на отделенията от категория клас “В”.

Независимо от изискванията на правила 4 и 5, тези вертикални прегради и тавани отговарят на стандартите за цялост на клас “В”, единствено доколкото това е основателно и необходимо. Всички врати и каси в тези вертикални прегради са изработени от незапалими материали и са изградени по начин, при който осигуряват необходимата противопожарна устойчивост.

.3 Всички отделения, които отговарят на изискванията за клас “В”, с изключение на коридорните вертикални прегради по параграф .2, продължават от палуба до палуба и до корпуса или до други граници, освен ако продължаващите тавани и облицовки клас “В”, разположени от двете страни на вертикалните прегради имат най-малко същата противопожарна устойчивост, както тази на подпорната стена, в който случай подпорната стена може да свършва при продължаващия таван и облицовка.

4 Противопожарна цялост на вертикалните прегради и палубите в новите кораби, превозващи повече от 36 пътници (правило 26)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”:

.1 В допълнение на специфичните разпоредби за противопожарната цялост на вертикалните прегради и палуби, съдържащи се другаде в настоящата част,

минималната противопожарна цялост на всички вертикални прегради и палуби се съдържа в таблици 4.1 и 4.2.

.2 Долупосочените изисквания уреждат прилагането на таблиците:

.1 Таблица 4.1 се прилага по отношение на вертикалните прегради, които не граничат нито с главните вертикални зони нито с главните хоризонтални зони.

Таблица 4.2 се прилага по отношение на палубите, които не съставляват стъпала в главните вертикални зони и не граничат с хоризонталните зони.

.2 За определяне на съответните стандарти за противопожарна цялост, които се прилагат по отношение на границите между прилежащите помещения, тези помещения се класифицират в зависимост от тяхната противопожарна безопасност в категориите от (1) до (14) по-долу. Когато съдържанието и използването на дадено помещение са такива, че е налице съмнение относно неговата класификация за целите на настоящото правило, то следва да счита за помещение от категория с най-строги изисквания към граничещите страни. Названието на всяка една категория е по-скоро характерно, отколкото ограничаващо. Числото в скоби, предхождащо всяка категория се отнася до приложимата колона или ред в таблицата.

(1) Контролни пунктове:

- пространства, които съдържат аварийни източници на енергия и осветление,
- кабина на щурвала и стая с морски карти,
- помещения за радиооборудването на кораба,
- пожарогасителни помещения, помещения за борба с огъня и станции за откриване на пожар,
- помещения за управление на двигателния механизъм, когато са разположени извън машинното помещение,
- помещения за централизирано противопожарно аварийно оборудване,
- помещения за централизирана аварийна общокорабна високоговорителна уредба и оборудване.

(2) Стълбища:

- вътрешни стълбища, асансьори и ескалатори (различни от тези, намиращи се изцяло в машинните отделения) за пътниците и екипажа, и приспособленията към тях,

- в тази връзка стълбище, което е закрито само на едно ниво, се счита, че съставлява част от помещението, от което не е отделено посредством огнеупорна врата.

(3) Коридори:

- коридори за пътниците и екипажа.

(4) Станции за евакуация и външни спасителни изходи:

- пространство за съхраняване на спасителния сал,

- открити палубни пространства и закрити фойета, които съставляват част от пунктовете за качване в и спускане на спасителните лодки и салове,

- външни стълбища и открити палуби, използвани за спасителни изходи,

- страната на кораба откъм водолинията при най-лекото натоварено състояние на плаване, страните на надстройката и покритата палуба, разположени отдолу и в близост до зоните на спасителните салове и евакуационните пързалки.

(5) Открити палуби:

- открити палубни пространства и закрити фойета отстрани на пунктовете за качване в и за спускане на спасителните лодки и салове,

- открити пространства (пространството извън надстройката и покритата палуба).

(6) Жилищни помещения с незначителна опасност от пожар:

- каюти, в които има мебели и обзавеждане с ограничена опасност от пожар,

- канцеларии и диспансери, съдържащи мебели и обзавеждане с ограничена опасност от пожар,

- обществени помещения, съдържащи мебели и обзавеждане с ограничена опасност от пожар и с палубна площ, по-малка от 50 м².

(7) Жилищни помещения със средна опасност от пожар:

- помещенията от категория (6) по-горе, но с мебели и обзавеждане с опасност от пожар, различна от ограничената опасност от запалване,
- обществени помещения, с мебели и обзавеждане с ограничена опасност от пожар и с палубна площ от 50 м² или повече,
- изолирани шкафове и малки складови помещения в жилищните помещения, с площ по-малка от 4 м² (в които не се съхраняват запалителни течности),
- магазини,
- зали за прожектиране и съхраняване на филми,
- диетични кухни (в които няма открит огън),
- складове с почистващи препарати (в които не се съхраняват запалителни течности),
- лаборатории (в които не се съхраняват запалителни течности),
- аптеки,
- малки сушилни помещения (които заемат 4 м² палубна площ, или по-малко),
- багажни отделения за ценности
- сервизни помещения.

(8) Жилищни помещения с висока опасност от пожар:

- обществени помещения с мебели и обзавеждане, различни от тези с ограничена опасност от запалване и с палубна площ от 50 м² или повече,
- фризьорски салони и салони за красота.

(9) Санитарни и други подобни помещения:

- комунално-санитарни помещения, душове, бани, килери и т.н.,
- малки перални помещения,
- закрити плавни басейни,
- обособени килери без кухненски прибори в жилищните помещения,

- жилищните санитарни площи се считат за част от пространството, в което са разположени.

(10) Резервоарите, празните помещения и спомагателните машинни отделен с малка или никаква опасност от пожар:

- резервоари за вода, които съставляват част от конструкцията на кораба,

- празни пространства и шлюзове,

- спомагателни машинни отделения, които не съдържат механизми, които използват системи за смазване под налягане и където е забранено съхраняването на запалителни вещества, като:

- вентилационни и помещения с климатични инсталации; помещения за брашпил, рулево устройство, стабилизиращо оборудване, електродвигател, електроразпределители, и напълно електрическо оборудване, различно от маслените електрически трансформатори (над 10 kVA); шахти и тръбопроводи; помпени и хладилни помещения (без поддържане или използване на запалителни течности),

- закрити канали, обслужващи горепосочените помещения,

- други закрити канали като каналите за тръби и кабели.

(11) Спомагателни машинни отделения, товарни помещения и други горивни резервоари и подобни помещения с ниска опасност от пожар:

- нефтени резервоари на танкер;

- багажни помещения, вентилационни тръбопроводи и люкове,

- хладилни камери,

- горивни резервоари (когато са инсталирани в отделно помещение без двигател),

- шахти и тръбопроводи за съхраняване на запалими материали,

- спомагателни машинни отделения, както тези в категория (10), които съдържат механизъм със смазочна система под налягане или в които е разрешено съхранението на запалими материали,

- станции за зареждане с гориво,

- помещения, съдържащи електрически трансформатори, зареждани с гориво (над 10 kVA),
- помещения, съдържащи малки двигатели с вътрешно горене с производствена мощност до 110 кВт за задвижване на генератори, пръскачки, дренчери или пожарогасителни помпи, помпи за трюма и т.н.
- закрити канали, обслужващи горепосочените помещения.

(12) Машинни отделения и главни камбузи:

- главни двигателни машинни отделения (различни от помещенията с електрически двигател) и нагревателни помещения,
- спомагателни машинни отделения, различни от тези в категории (10) и (11), които съдържат двигател с вътрешно горене или други горивни, нагревателни или помпени отделения,
- главни камбузи и помощни помещения,
- канали и каси на посочените по-горе помещения.

(13) Складови помещения, работилници, килери и т.н.:

- главни килери, които не са допълнение към камбузите,
- основни перални помещения,
- големи сушилни помещения (с площ от повече от 4 м²),
- смесени хранилища,
- пощенски и багажни помещения,
- помещения за отпадъци
- работилници (които не са част от машинните отделения, камбузите и т.н.)
- хранилища и складове с площ по-голяма от 4 м², различни от помещенията, които са предназначени за съхранение на запалими течности.

(14) Други помещения, в които се съхраняват запалими течности:

- помещения с бои,

- складови помещения за запалими течности (включително оцветители, медикаменти и др.),
- лаборатории (в които се съхраняват запалими течности).

.3 Когато е посочена една стойност за противопожарната цялост на границата между две помещения, тази стойност е приложима във всички случаи.

.4 Няма специални изисквания към материала или целостта на границите, където в таблицата има само тире.

.5 Администрацията на държавата на флага определя по отношение на категория (5) помещенията, където стойности на изолацията в таблица 4.1 са приложими за краищата на покритите палуби и надстройките и дали стойности на изолацията в таблица 4.2 се прилагат по отношение на откритите палуби. В никакъв случай изискванията от категория (5) на таблица 4.1 или 4.2 не изискват затваряне на помещенията, които по мнението на администрацията на държавата на флага не е необходимо да бъдат затворени.

.3 Продължаващите тавани или облицовки клас “В” заедно със съответните палуби или вертикални прегради могат да се приемат, че допринасят, изцяло или частично, за необходимата изолация и целостта на дадено отделение.

.4 При одобряване на подробностите на структурната противопожарна защита, администрацията на държавата на флага отчита опасността от пренасяне на топлината при връзките и крайните точки на необходимите термални ограничители.

Таблица 4.1

Вертикални прегради, които не преграждат нито основни вертикални зони, нито хоризонтални зони

Таблица 4.2

**Палуби, които не съставляват стъпала в основни вертикални зони,
нито заграждат хоризонтални зони**

Помещения		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
Пунктове за управление	(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 аварийни 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
Открити 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
Жилищни помещения с ниска опасност 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
Жилищни помещения със средна опасност от пожар	(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
Жилищни помещения с висока опасност 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 други 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 отделения за спомагателни	(10)	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

машини с минимална или никаква опасност от пожар															
Спомагателни машинни отделения, багажни отделения, товари и др. горивни резервоари и др. подобни помещения със средна опасност 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 главни камбузи	(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 ^κ	A-0	A-60
Складови помещения, работилници, килери и т.н.	(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

Забележки към таблици 4.1 и 4.2

^(a) когато прилежащите помещения са в една и съща категория и има обозначение (a), не е необходимо да се инсталира вертикална преграда или палуба между тези помещения, ако администрацията на държавата на флага счита, че това не е необходимо. Например, за категория (12) не се изисква вертикална преграда между камбуза и килерите към него, при условие че вертикалните прегради и палубите на килера поддържат целостта на границите на камбуза. Вертикална преграда обаче, се изисква между камбуза и машинното отделение, независимо че двете отделения се намират в категория (12).

^(b) Обковката на кораба откъм водолинията при най-леко състояние на натоварване, страните на надстройката и горната палуба, разположени под и в близост до спасителните салове и евакуационните пързалки могат да бъдат намалени до A-30, Когато са инсталирани обществени тоалетни изцяло в стълбищната пристройка, подпорната стена на обществената тоалетна в стълбищната пристройка може да бъде с интегритет клас "B".

(^B) Когато са инсталирани обществени тоалетни изцяло в стълбищната пристройка, подпорната стена на обществената тоалетна в стълбищната пристройка може да бъде с интегритет клас “B”.

(^C) Когато помещения от категории 6, 7, 8 и 9 са разположени изцяло във външния параметър на сборен пункт, вертикалните прегради на тези помещения могат да имат степен на интегритет клас “B”. Местата за пунктовете за управление на аудио, видео и светлинните инсталации се считат за част от сборните пунктове.

5 Противопожарна цялост на вертикалните прегради и палубите в новите кораби, превозващи не повече от 36 пътници и в съществуващите кораби клас “B”, превозващи повече от 36 пътници (правило 27)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “B”, “C” и “D”, ПРЕВОЗВАЩИ НЕ ПОВЕЧЕ ОТ 36 ПЪТНИЦИ И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС “B”, ПРЕВОЗВАЩИ ПОВЕЧЕ ОТ 36 ПЪТНИЦИ:

.1 В допълнение към изискванията на специфични разпоредби, отнасящи се до противопожарната безопасност на преградните стени и палубите, съдържащи се на друго място в настоящата част, минималната противопожарна цялост на вертикалните прегради и палубите е описана в таблици 5.1 и 5.2.

При одобряване структурната противопожарна защита в новите кораби, се отчита опасността от пренос на топлина между топлинните мостове при пресечните точки и местата, където преградните термални съоръжения прекъсват.

.2 Следните изисквания регулират прилагането на таблиците:

.1 Таблицы 5.1 и 5.2 се прилагат съответно по отношение на вертикални прегради и палуби, които разделят прилежащите помещения.

.2 При определяне на стандартите на съответната противопожарна цялост, които се прилагат по отношение на разделителните стени между прилежащите помещения, тези помещения се класифицират в съответствие с техния риск от пожар, както категории (1) до (11) по-долу показват. 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 таблиците.

(1) Пунктове за управление:

- помещения, които съдържат аварийни източници на енергия и за осветление,

- кабина на шурвала и стая с морски карти,
- помещения за радио оборудването на кораба,
- пожарогасителни помещения, помещения за управляване на пожар и станции за откриване на пожар,
- помещения за управление на двигателния механизъм, когато са разположени извън машинното помещение,
- помещения за централизирано противопожарно аварийно оборудване,

(2) Коридори:

- коридори и фойето за пътниците и екипажа.

(3) Жилищни помещения:

- помещенията, определени в правило II-2/A/2.10, с изключение на коридорите.

(4) Стълбища:

- вътрешни стълбища, асансьори и ескалатори (различни от тези, намиращи се изцяло в машинните отделения) за пътниците и екипажа и приспособленията към тях,
- в тази връзка, стълбище, което е закрито само на едно ниво, се счита, че съставлява част от помещението, от което не е отделено посредством огнеупорна врата.

(5) Обслужващи помещения (ниска степен на опасност от пожар):

- складове или помещения за съхранение, които не съхраняват запалителни течности и имат площ по-малка от 4 м², а също и сушилни и перални.

(6) Машинни отделения от категория А:

- помещенията, определени в правило II-2/A/19.-1.

(7) Други машинни отделения:

- помещенията, определени в правило II-2/A/2.19-2, с изключение на помещенията от категория А.

(8) Товарни помещения:

- всички пространства, използвани за превоз на багаж (включително нефтените резервоари на танкерите) и вентилационните тръбопроводи и люкове към тези помещения, различни от специалната категория помещения.

(9) Обслужващи помещения (висока степен на опасност от пожар):

- камбузи, килери, съдържащи уреди за готвене, помещения за бои и лампи, хранилища и складове с площ от 4 м² или повече, помещения за съхранение на запалителни течности и работилници, различни от тези, които съставляват част от машинните помещения.

(10) Открити палуби:

- открити палубни пространства и закрити фойета без никаква опасност от пожар. Отворени пространства (пространствата извън надстройката и покритите палуби).

(11) Специална категория пространства:

- пространствата, определени в правило II-2/A/2.18.

.3 При определяне приложимите стандарти за противопожарна безопасност по отношение на границата между две помещения в главна вертикална зона или хоризонтална зона, незащитена от автоматична дъждовална система, отговаряща на изискванията на правило II-2/A/8, или между такива зони, нито една от които не е така защитена, се използва по-високата от двете стойности, посочени в таблицата.

.4 При определяне приложимите стандарти за противопожарна безопасност по отношение на границата между две помещения в главна вертикална зона или хоризонтална зона, защитена от автоматична дъждовална система, отговаряща на изискванията на правило II-2/A/8, или между такива зони, и двете от които са така защитена, се използва по-малката от двете стойности, посочени в таблицата. Когато зона, оборудвана с дъждовална система и зона без дъждовална система, граничат в жилищно и обслужващо помещения по отношение на отделението 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 вертикални прегради, могат да се считат, че допринасят изцяло или частично за задължителната изолация и интегритет на дадено отделение.

.4 Външните разделителни повърхности по правило 1.1 са изработени от стомана или друг равностоеен материал, който може да се пробива, за да се монтират прозорци и странични люкове, при условие че не се изисква тези разделителни повърхности, разположени някъде другаде в същата част, да са от клас „А”. По същия начин, при такива разделителни повърхности, за които не се изисква да имат клас „А”, вратите могат да бъдат изработени от материали, одобрени от администрацията на държавата на флага.

Таблица 5.1

Противопожарна цялост на вертикалните прегради, отделящи прилежащи помещения

Помещения		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Пунктове за управление	(1)	A-0 ^B	A-0	A-60	A-0	A-15	A-60	A-15	A-60	A-60	-	A-60
Коридори	(2)		C ^D	B-0 ^D	B-0 ^D	B-0 ^D	A-60	A-0	A-0	A-15 A-0 ^F	*	A-15
Жилищни помещения	(3)			C ^D	A-0 ^a B-0 ^D	B-0 ^D	A-60	A-0	A-0	A-15 A-0 ^F	*	A-30 A-0 ^F
Стълбища	(4)				A-0 ^a B-0 ^D	A-0 ^a B-0 ^D	A-60	A-0	A-0	A-15 A-0 ^F	*	A-15
Сервизни помещения (ниска опасност)	(5)						A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-0
Машинни отделения категория А	(6)						*	A-0	A-0	A-60	*	A-60
Други машинни отделения	(7)							A-0 ^b	A-0	A-0	*	A-0
Багажни отделения	(8)								*	A-0	*	A-0
Сервизни	(9)									A-	*	A-

помещения (висока опасност)										0 ^o		30
Открити палуби	(10)											A-0
Специална категория помещения	(11)											A-0

Таблица 5.2

Противопожарна цялост на палуби, отделящи прилежащи помещения

Помещения		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Пунктове за управление	(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
Жилищни помещения	(3)	A- 60	A- 0	*	A- 0	*	A- 60	A- 0	A-0	A- 0	*	A- 30 A- 0 ^r
Стълбища	(4)	A- 0	A- 0	A- 0	*	A-0	A- 60	A- 0	A- 0	A- 0	*	A-0
Сервизни помещения (ниска опасност)	(5)	A- 15	A- 0	A- 0	A- 0	*	A- 60	A- 0	A- 0	A- 0	*	A-0
Машинни отделения категория A	(6)	A- 60	A- 60	A- 60	A- 60	A- 60	*	A- 60 ^c	A- 30	A- 60	*	A- 60
Други машинни отделения	(7)	A- 15	A- 0	A- 0	A- 0	A- 0	A- 0	*	A- 0	A- 0	*	A-0
Багажни отделения	(8)	A- 60	A- 0	A- 0	A- 0	A- 0	A- 0	A- 0	*	A- 0	*	A-0
Сервизни помещения (висока опасност)	(9)	A- 60	A- 30 A- 0 ^r	A- 30 A- 0 ^r	A- 30 A- 0 ^r	A- 0	A- 60	A- 0	A- 0	A- 0	*	A- 30
Открити палуби	(10)	*	*	*	*	*	*	*	*	*	—	A-0
Специална категория помещения	(11)	A- 6-	A- 15	A- 30 A- 0 ^r	A- 15	A- 0	A- 30	A- 0	A- 0	A- 30	A-0	A-0

Забележки към таблици 5.1 и 5.2:

- (^a) Относно категорията, по отношение на която се прилага, виж правила 3 и 8.
- (^b) Когато помещенията са в една и съща цифрова категория и има обозначение „б”, подпорната стена или палубата от съдържащата се в таблицата класификация се изисква само когато прилежащите помещения са предназначени за различна цел, например в категория (9). Камбуз в близост до камбуз не изисква вертикална преграда, но камбуз в близост до помещение с бои изисква вертикална преграда категория „А-0”.
- (^b) Вертикални прегради, отделящи кабината на щурвала и стаята с морски карти една от друга могат да бъдат от категория „В-0”.
- (^c) Виж параграфи .2.3 и .2.4 от настоящото правило.
- (^d) С оглед прилагане на правило 2.1.2, „В-0” и “С” в таблица 5.1 следва да бъдат разбирани като „А-0”.
- (^e) 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 е посочена звездичка, съответното отделение се изгражда от стомана или друг подобен материал, но не се изисква да има стандарт, отговарящ на категория „А”.

В корабите, построени на или след 1 януари 2003 г. обаче, когато в палубата, с изключение на пространството по категория (10), има достъп за прокарване на електрически кабели, тръби и вентилационни канали, достъпите са изолирани, за да не се допусне преминаване на пламък и дим. Разделителните повърхности между пунктовете за управление (аварийните генератори) на откритите палуби могат да имат въздушни вентилационни отвори, които нямат устройства за затваряне, освен когато има инсталирана стационарна противопожарна система с газ.

За целите на прилагането на правило 2.1.2, звездичката в таблица 5.2, с изключение на категории (8) и (10), следва да бъде разбирана като “А-0”.

6 Аварийни изходи (правило 28)

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

.1 Стълбищата и подвижните стълби, коридорите и вратите осигуряват лесен достъп до палубите за качване в спасителните лодки и салове откъм всички жилищни помещения и помещенията на екипажа и от обичайните работни помещения на екипажа, различни от машинните отделения. По-специално, се спазват следните изисквания:

.1 От всяко непромокаемо отделение или друго подобно защитено помещение или група помещения се осигуряват под горната палуба два аварийни изхода, от които най-малко единият е независим от непроницаемите врати. По изключение, с оглед естеството и местоположението на помещенията и броят на хората, които нормално ги обитават, един от аварийните изходи може и да не се предвиди.

В такъв случай, безопасен преход се осигурява единствено от един аварийен изход.

За корабите, построени на или след 1 януари 2003 г., гореспоменатото изключение може да се спази единствено за помещенията на екипажа, в които се влиза само от време на време, като тогава аварийните изходи са независими от водонепроницаемите врати.

.2 От всяка главна вертикална зона или друго подобно защитено помещение или група помещения се осигуряват над горната палуба най-малко два аварийни изхода, от които най-малко единият осигурява достъп до стълбището, което представлява вертикален аварийен изход.

.3 В случай, че дадена радиотелеграфна станция няма директен достъп до откритата палуба се подсиуряват два аварийни изхода или достъпа с нея, единият от които може да бъде отвор или прозорец с достатъчна големина или чрез някое друго средство.

.4 В съществуващите кораби клас "В", коридорът или част от коридора, от който има само един аварийен изход не превишава пет метра на дължина.

В новите кораби, класове „А”, "В", "С" и "D" с дължина 24 метра и повече не се допускат коридори, отсечки или части от коридор, от който има само един-единствен аварийен изход.

Задънените коридори в сервизните помещения, обслужващи комуналните нужди на кораба като горивните пунктове и коридорите, които се използват за директното запасяване се допускат, при условие че тези задънени коридори са отделени от жилищните помещения на екипажа и са недостъпни от жилищните помещения на пътниците. Когато част от коридора има дълбочина не по-голяма от ширината ѝ, тя се счита за вдлъбнатина или за локално продължение и такава част се разрешава.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ "В", "С" и "D" С ДЪЛЖИНА 24 МЕТРА И ПОВЕЧЕ, ПОСТРОЕНИ ПРЕДИ 1 ЯНУАРИ 2003 Г.:

.5 Най-малко един от аварийните изходи съгласно параграфи .1.1 и .1.2 се състои от леснодостъпно затворено стълбище, което осигурява продължаващо противопожарно убежище от нивото, на което се намира, до съответните палуби за качване в спасителните лодки и салове, или до най-горната палуба, ако

палубата за качване в спасителните лодки и салове не достига до съответната главна вертикална зона.

Във втория случай се осигурява директен достъп до палубата за качване в спасителните лодки и салове през външни открити стълбища и коридори, които са осигурени с аварийно осветление, в съответствие с правило III/5.3, и с подови повърхности с покритие против хлъзгане. Разделителните повърхности, разположени срещу откритите външни стълбища и коридори, които съставляват част от аварийния изход, са защитени по начин, при който пожар в такова затворено помещение, от другата страна на разделителната преграда, да не възпрепятства евакуацията в посока към станциите за качване.

Широчината, броя и дължината на аварийните изходи е както следва:

.1 Чистата широчина на стълбищата е не по-малка от 900 мм, когато държавата-членка счита за уместно и възможно, но в никакъв случай по-малка от 600 мм. От всяка страна на стълбищата има перила. Минималната чиста широчина на стълбищата се увеличава с 10 мм за всяко лице в повече от 90 лица. Максималната чиста широчина между перилата, където стълбищата са по-широки от 900 мм, е 1800 мм. Общият брой хора, които се евакуират по тези стълбища се приема, че е две трети от екипажа и всички пътници в помещенията, които се обслужват от тези стълбища. Широчината на стълбищата отговаря най-малко на стандарта, определен в Резолюция А.757(18) на ММО.

.2 Всички стълбища, широчината на които е предвидена за повече от 90 души, се намират в посока дължина на кораба.

.3 Входовете и коридорите и междинните площадки, съставляващи част от аварийните изходи, се оразмеряват като стълбищата.

.4 Стълбищата не превишават 3,5 метра по вертикала без да е предвидена площадка и ъгълът на наклона не е по-голям от 45° .

.5 Лицето на площадките на всяко палубно ниво не е по-малко от 2 m^2 и се увеличава с 1 m^2 за всеки 10 лица над 20 лица, но не е необходимо да бъде по-голямо от 16 m^2 , освен за площадките, които обслужват обществените помещения с директен достъп до стълбищните заграждения.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D” С ДЪЛЖИНА 24 МЕТРА И ПОВЕЧЕ, ПОСТРОЕНИ НА ИЛИ СЛЕД 1 ЯНУАРИ 2003 Г.:

.5а Най-малко един от аварийните изходи по параграфи .1.1 и .1.2 се състои от леснодостъпно затворено стълбище, което осигурява продължаващо противопожарно убежище от нивото, на което се намира, до съответните палуби за качване в спасителните лодки и салове, или до най-горната палуба, ако палубата за качване не достига до съответната главна вертикална зона.

Във втория случай се осигурява директен достъп до палубата за качване през външни открити стълбища и коридори, които са осигурени с аварийно осветление в съответствие с правило III/5.3, и с подови повърхности с покритие против хлъзгане. Разделителните повърхности, разположени срещу откритите външни стълбища и коридори, които съставляват част от аварийния изход и от разделителните повърхности, разположени по начин, при който в случай на пожар тяхната неизправност би възпрепятствала изхода към палубата за качване, притежават качествата за противопожарна безопасност, включително и свойства за изолацията, които съответства на таблици 4.1 до 5.2, според случая.

Широчината, броят и дължината на аварийните изходи отговарят на изискванията на „Кодекса за системите за противопожарна безопасност“:

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”, ПОСТРОЕНИ ПРЕДИ 1 ЯНУАРИ 2003 Г. И СЪЩЕСТВУВАЩИТЕ КОРАБИ КЛАС “В”:

.6 Осигурява се необходимата защита на достъпа от затворените стълбища до местата за качване в спасителните лодки и салове.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”, ПОСТРОЕНИ НА ИЛИ СЛЕД 1 ЯНУАРИ 2003 Г.:

.6а Защитата на достъпа от затворените стълбища до местата за качване в спасителните лодки и салове се осигурява директно или посредством защитени вътрешни достъпи, които притежават качества за противопожарна безопасност и изолационни свойства за затворени стълбища, определени по таблици 4.1 до 5.2, според случая.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”:

.7 В допълнение към аварийното осветление, което се изисква от правила II-1/G/3 и III/5.3, аварийните изходи, включително стълбищата и коридорите, разполагат с осветлителна маркировка или фотолуминисцентни индикаторни ленти, разположени на не повече от 0,3 метра над палубата по целия аварийен изход, включително при ъглите и пресечките. Маркировката предоставя възможност пътниците да разпознават всички аварийни коридори и лесно да идентифицират аварийните изходи. При използване на електрическо осветление, тя се подsigурява с аварийен източник на електрическа енергия, който при повреда в някоя от светлините или прекъсване светещите ленти, обезпечава ефективната работа на маркировката. В допълнение, всички указатели за аварийните пътеки и маркировки за местоположението на противопожарното оборудване са от фотолуминисцентен материал или са светлинно указани. Администрацията на държавата на флага гарантира, че оценяването, изпробването и монтирането на такова осветление или фотолуминисцентно оборудване е в съответствие с основните насоки на Резолюция А.752 (18) на ММО.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”, ПОСТРОЕНИ НА ИЛИ СЛЕД 1 ЯНУАРИ 2003 Г.:

.8 За корабите, превозващи повече от 36 пътници, изискванията на параграф .1.7 също се прилагат и относно жилищните помещения на екипажа.

.9 Обикновено заключени врати, които съставляват част от аварийния изход.

.1 Вратите към каютите и залите не се нуждаят от ключ, за да се отключат от вътрешната страна на стаята.

Също така, по определения аварийен маршрут не се поставят врати, за които е необходим ключ, за да се отключат при движение по посока аварийния изход.

.2 Аварийните врати на общите помещения, които обикновено се затварят с резе, се подsigуряват със средство за бързо освобождаване. Тези средства се състоят от механизъм за залостване на вратата, който съдържа устройство, което освобождава резето при упражняване на сила в посоката на аварийния изход. Механизмите за бързо освобождаване се конструират и инсталират в съответствие с изискванията администрацията на държавата на флага и по-конкретно:

.2.1 се състоят от лостове или табла, задвижващият механизъм на които се простира най-малко през половината ширина на крилото на вратата, най-малко на 760 мм и не повече от 1 120 мм над палубата;

.2.2 отварят резето на вратата, когато се упражни сила, не по-голяма от 67 N; и

.2.3 не са снабдени с никакво заключващо устройство, застопоряващ винт или друг механизъм, който забранява освобождаването на резето при оказване на натиск върху освобождаващия механизъм.

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

.2 .1 Броят и разположението на аварийните средства в специална категория помещения, както под, така и над горната палуба, отговарят на изискванията на администрацията на държавата на флага, а като цяло безопасният достъп до палубата за качване отговаря най-малко на изискванията на параграфи .1.1, .1.2, .1.5 и .1.6.

Такива помещения на новите кораби от класове “В”, “С” и “D”, построени на или след 1 януари 2003 г., се осигуряват със специални за целта пътеки към аварийните средства, широки най-малко 600 мм, а

където е възможно и необходимо, тези специални надлъжни пътеки се издигат най-малко 150 мм на повърхността на палубата. Пътеките при местата за паркиране на превозни средства остават свободни по всяко време.

.2 Една от аварийните пътеки от машинните отделения, където екипажът обикновено работи, не минава директно до което и да е помещение от специална категория.

.3 Движещите се нагоре-надолу рампи към платформите на палубите не могат да блокират одобрените аварийни маршрути, когато са в спуснатото положение.

.3.1 За всяко машинно помещение се осигуряват два аварийни изхода. По-специално, се спазват следните изисквания:

.1 Когато помещението се намира под горната палуба, двата аварийни изхода се състоят от:

.1 два комплекта стоманени подвижни стълби, възможно най-отдалечени една от друга, водещи до врати, също така отдалечени, в горната част помещението, откъдето има достъп до съответното място на палубите за качване в спасителна лодка и спасителен сал. На новите кораби една от тези стълби осигурява постоянно противопожарно убежище от долната част на пространството до безопасно място извън него. На новите кораби от класове "В", "С" и "D", построени на или след 1 януари 2003 г., тази стълба се разполага в защитено заграждение, което отговаря на изискванията на правило II-2/Б/4, категория (2) или № II-2/Б/5, категория (4), според случая от долната част на помещението, което обслужва, до безопасно място извън него. На заграждението се монтират самозатварящи се огнеупорни врати със същите стандарти на противопожарна цялост. Стълбата се прикрепва така, че да няма пренос на топлина в заграждението през неизолираните точки на закрепване. Защитеното заграждение е с минимални вътрешни размери от най-малко 800 мм x 800 мм и са осигурени с аварийно осветление; или

.2 една подвижна стълба от стомана, водеща до врата, от която се осигурява достъп до палубата за качване и в допълнение в долната част на пространството на място, което е отделено от горепосочената стълба, стоманена врата, която може да се отваря от двете страни, и която осигурява достъп до безопасен аварийен маршрут от долната част на помещението към палубата за качване.

.2 Два аварийни изхода се осигуряват, когато помещението се намира над горната палуба, възможно най-отдалечени един от друг, а вратите, водещи към тях са разположени на място, от което има достъп до съответните палуби за качване в спасителните лодки и салове. Когато

такива аварийни изходи изискват да се използват подвижни стълби, те са изработени от стомана.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “А”, “В”, “С” и “D”:

.3 От помещенията, в които се следи работата на двигателите и от работните места, има най-малко два аварийни изхода, единият от които е отделен от машинното отделение и има достъп до палубата за качване.

.4 Долната страна на стълбите в машинните помещения са защитени.

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

.3.2 В корабите с дължина по-малка от 24 метра, администрацията на държавата на флага може да определи само един аварийен изход за машинните отделения, като се отчита широчината и разположението на горната част на помещението.

В корабите с дължина от 24 метра и повече, администрацията на държавата на флага може да определи само един аварийен изход за всяко такова място, само ако има врата или стоманена стълба, които осигуряват безопасен аварийен маршрут до палубата за качване, като се отчитат естеството и местоположението на помещението, както и дали обикновено там работят хора. На новите кораби, класове “В”, “С” и “D”, построени на или след 1 януари 2003 г., в помещението на рулевото устройство се осигурява втори аварийен изход, когато аварийният кормилен пункт е разположен в това помещение, освен когато има директен достъп до откритата палуба.

.3.3 От залата за управление на двигателя, разположена в машинното отделение се осигуряват два аварийни, като най-малко единият от тях осигурява постоянна противопожарна защита до безопасно място извън машинното отделение.

.4 Асансьорите в никакъв случай не се считат, че съставляват задължителен аварийен изход.

.5 НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D” И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС “В” С ДЪЛЖИНА 40 МЕТРА И ПОВЕЧЕ:

.1 На кораба има противогазови маски за аварийните изходи, които отговарят на изискванията на „Кодекса за системите за противопожарна безопасност”.

.2 Във всяка главна вертикална зона има най-малко две противогазови маски за аварийните изходи.

.3 В корабите, превозващи повече от 36 пътници, в допълнение на изискванията на параграф .5.2, има още две противогазови маски за аварийните изходи в главната вертикална зона.

.4 Изискванията на параграфи .5.2 и .5.3 обаче не се прилагат по отношение на стълбищните заграждения, които съставляват отделни главни вертикални зони, и по отношение на главните вертикални зони на носа и кърмата, които не съдържат помещения от категориите (6), (7), (8) или (12), както са определени в правило П-2/Б/4.

.5 Противогазовите маски за аварийните изходи в машинните отделения се съхраняват, готови за ползване, на лесно забележими места, до които има лесен и бърз достъп по всяко време, в случай на пожар. Местоположението на противогазовите маски за аварийните изходи се определя, като се отчита архитектурата на машинното отделение и броя на хората, които обикновено работят в помещението.

.6 Прави се позоваване на основните насоки на ММО относно работата, местоположението, експлоатацията и обслужването на противогазовите маски при авария (КМБ/Циркуляр 849).

.7 Броят и местоположенията на тези прибори са отбелязани в плана за борба с огъня в съответствие с правило П-2/А/13.

6-1 Аварийни изходи на ро-ро пътническите кораби (правило 28-1)

.1 ИЗИСКВАНИЯ, ПРИЛОЖИМИ ПО ОТНОШЕНИЕ НА НОВИТЕ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D” И СЪЩЕСТВУВАЩИТЕ РО-РО ПЪТНИЧЕСКИ КОРАБИ КЛАС “В”:

.1.1 Настоящият параграф се прилага по отношение на новите кораби класове “В”, “С” и “D” и съществуващите ро-ро пътнически кораби клас “В”. По отношение на съществуващите кораби, изискванията на правилото се прилагат не по-късно от деня на първата периодична проверка след датата, посочена в параграф .1 на правило П-2/Б/16.

.1.2 Във всички коридори по протежение на аварийните изходи има перила или други ръкохватки, които осигуряват, когато това е възможно, надеждно средство за захващане при всяко стъпало по пътя към сборните пунктове и пунктовете за качване. Тези перила са от двете страни на надлъжните коридори, широки повече от 1,8 метра и напречни коридори, които са широки повече от 1 метър. Особено внимание се обръща на необходимостта от възможността да се прекосяват фойетата, преддверията и другите големи отворени пространства, които се намират по протежение на аварийния маршрут. Якостта на перилата и другите ръкохватки издържат на натоварване от 750 N/m, разпределено хоризонтално в посока към центъра на коридора или помещението, и на натоварване от 750 N/m, разпределено вертикално надолу. Не е необходимо тези два товара да бъдат прилагани едновременно.

.1.3 Аварийните изходи не се заграждат с мебели или други препятствия. С изключение на масите и столовете, които могат да бъдат размествани, за да се освободи място, шкафовете и останалите тежки мебели в обществените помещения и по протежение на аварийните маршрути се обезопасяват на място, така че да се предотврати тяхното движение в случай, че корабът се клатушка или наклонява. Подовите настилки също се захващат. Когато корабът е в движение, пред аварийните изходи не трябва да има препятствия като колички за почистване, постелки, багаж и кутии със стоки.

.1.4 Аварийни маршрути се осигуряват от всяко помещение на кораба, което обикновено се обитава, до някой сборен пункт. Тези аварийни маршрути са така разположени, че да осигурят най-прекия възможен път към сборните пунктове и се обозначават със символите за спасителни средства и устройства, приети с Резолюция А.760 (18) на ММО.

.1.5 Когато затворено помещение граничи с открита палуба, отвори между тези помещения трябва, ако е възможно, да могат да се използват като аварийен изход.

.1.6 Палубите се номерират последователно, като се започне с „1” от върха на резервоара или от най-долната палуба. Тези номера се поставят на видно място на площадките на стълбищата и пред асансьорите. На палубите могат също така да се дават названия, но номерата на палубите трябва винаги да се изписват заедно с името.

.1.7 Прости „имитационни” схеми, които указват „Намирате се тук” и аварийните маршрути, обозначени със стрелки, се поставят на видно място от вътрешната страна на всяка врата на каютите и в обществените помещения. Схемата указва посоката за евакуация и е правилно ориентирана по отношение на местоположението ѝ на кораба.

.1.8 За вратите на каютите и залите не се използва ключ за отключването им от вътрешната страна на стаята. Също така за всички врати по протежение на предназначения аварийен изход се отварят без ключ в посоката на движение към изхода.

.2 ПРИЛОЖИМИ ИЗИСКВАНИЯ КЪМ НОВИ РО-РО ПЪТНИЧЕСКИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”:

.2.1 На 0,5 метра от долната им страна, подпорните и други вътрешни стени, съставляващи вертикалните разделения по протежение на аварийните маршрути, са в състояние да издържат на натоварване от 750 N/m^2 , за да могат да се използват за пешеходни повърхности от страната на аварийния маршрут, когато корабът е под голям ъгъл на наклон.

.2.2 Аварийният маршрут от каютите към стълбищните заграждения е възможно най-пряк с възможно най-малко промени на посоката. Не се налага да се преминава от едната страна на кораба до другата, за да се достигне до аварийен изход. Не се налага да се преминават повече от две палуби нагоре или надолу, за

да се достигне сборен пункт или открита палуба от което и да е пътническо помещение.

.2.3 От откритите палуби съгласно параграф 2.2 има външни аварийни маршрути до пунктовете за качване в спасителните съдове.

.3 ПРИЛОЖИМИ ИЗИСКВАНИЯ КЪМ НОВИ РО-РО ПЪТНИЧЕСКИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”, ПОСТРОЕНИ НА ИЛИ СЛЕД 1 ЮЛИ 1999 Г.:

За новите ро-ро пътнически кораби, класове “В”, “С” и “D”, конструирани на или след 1 юли 1999 г., аварийните изходи се анализират от гледна точка на възможността за евакуация още от началото на проектирането. Анализът се използва, за да се установи и предотврати, доколкото е възможно, вероятното струпване на хора, по време на напускане на кораба, в резултат от нормалното движение на пътници и екипаж в аварийните маршрути, като се отчита и вероятността екипажът да се придвижва по тези маршрути в посока, противоположна на движението на пътниците. В допълнение, анализът се използва, за да се докаже, че аварийните средствата са достатъчно гъвкави, за да осигурят възможността определени аварийни маршрути, сборни пунктове, пунктове за качване или спасителни съдове не са на разположение, защото са повредени.

7 Достъпи и отвори в отделенията клас „А” и “В” (правило 30 и 31)

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

.1 Всички отвори в отделения клас „А” се осигуряват с постоянно монтирани средства за затваряне, които са също толкова устойчиви на пожар, колкото и отделенията, в които те са разположени.

.2 Конструкцията на всички врати и каси в отделенията от клас „А”, както и средствата за обезопасяването им, когато са затворени, осигурява в максимално възможна степен устойчивост на пожар, както и срещу преминаване на дим и пламъци, равна на тази на вертикалните прегради, в които вратите са монтирани. Тези врати и каси са изработени от стомана или от друг еквивалентен материал. Не е необходимо водонепроницаемите врати да се изолират.

.3 Всяка врата може да се отваря и затваря от всяка страна на подпорната стена само от един човек.

.4 Огнеупорните врати във вертикалните прегради на основните вертикални зони и стълбищните заграждения, различни от електрическите плъзгащи водонепроницаеми врати и вратите, които обикновено са заключени, отговарят на следните условия:

.1 Вратите са самозатварящи се и могат да се затварят на противоположен на затварянето наклон от $3,5^{\circ}$. Скоростта на затваряне при необходимост може да се контролира, за да се предотврати всякаква опасност за пътниците. В новите кораби уеднаквената скорост на затваряне не е по-голямо от 0,2 м/сек. и по-малко от 0,1 м/сек., при изправено положение на кораба.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”:

.2 Плъзгащите се или механични врати с дистанционно управление са оборудвани със звукова сигнализация, която е задействана най-малко 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 отворят отново след доближаване на предмет, препятстващ траекторията им, се отворят отново, за да се осигури безпрепятствен достъп от най-малко 0,75 метра, но не повече от един метър.

.3 Всички врати, с изключение на огнеупорните врати, които обикновено се държат затворени, могат да се освобождават дистанционно и автоматично от постоянно обслужван главен контролен пункт, едновременно или по групи, както и поотделно, от място от двете страни на вратата. На контролния панел в постоянно обслужвания главен контролен пункт се отбелязва дали всяка от дистанционно контролираните врати е затворена. Механизмът за освобождаване автоматично затваря вратата в случай на повреда в контролната система или в централното енергийно захранване. Освобождаващите превключватели имат функция за „включване-изключване”, за да се предотврати автоматичното задействане на системата. Забраняват се задържащите скоби, които не могат да се освобождават от главния контролен пункт.

.4 В непосредствена близост до електрическите врати се осигуряват локални енергийни акумулатори, които осигуряват задвижването на вратите най-малко десет пъти (изцяло отваряне и затваряне), като се използват контролните механизми от място.

.5 Резето на двукрилите врати, което е предназначено да запази противопожарната им цялост, се активира автоматично от действието на вратите, когато системата ги освободи.

.6 Вратите, осигуряващи пряк достъп до специална категория места, които са енергийно зависими и се затварят автоматично, не е необходимо да бъдат оборудвани със сигнализациите и с механизмите за дистанционно освобождаване съгласно .4.2 и .4.3.

КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”, ПОСТРОЕНИ НА ИЛИ СЛЕД 1 ЯНУАРИ 2003 Г.:

Параграф .4 се замества със следния параграф .4а:

.4а Огнеупорните врати в вертикалните прегради, преградите на камбузите и стълбищните заграждения на главната вертикална зона, различни от електрическите водонепроницаеми врати, и тези които обикновено се заключват, отговарят на следните изисквания:

.1 вратите са самозатварящи се и могат да се затварят при противоположен на затварянето наклон от $3,5^{\circ}$;

.2 приблизителното време за затваряне на шарнирните врати е не повече от 40 секунди и не по-малко от 10 секунди от момента на задвижването им при изправено положение на кораба. Приблизителната уеднаквена скорост на затваряне на плъзгащите огнеупорни врати не е по-голяма от 0,2 м/сек. и по-малка от 0,1 м/сек. при изправено положение на кораба;

.3 вратите могат да се освобождават дистанционно от постоянно обслужван главен контролен пункт, едновременно или по групи, както и поотделно от място от двете страни на вратата. Освобождаващите превключватели имат функция за „включване-изключване”, за да се предотврати автоматичното задействане на системата.

.4 забранява се инсталирането на задържащи скоби, които не могат да се освобождават от главния пункт за управление;

.5 врата, която се затваря дистанционно от главен пункт за управление, може отново да се отвори от двете страни на вратата посредством команден лост, разположен от всяка страна на вратата. След като вратата се отвори с този лост, тя може да бъде отново затворена автоматично;

.6 индикаторният панел при огнеупорната врата в постоянно обслужвания главен пункт за управление показва дали всяка от дистанционно контролираните врати са затворени;

.7 механизмът за освобождаване на вратите автоматично затваря вратата в случай на повреда в контролната система или в централното енергийно хранване;

.8 в непосредствена близост до електрическите врати се осигуряват локални енергийни акумулатори, които осигуряват задвижването на вратите при смущение в контролната система или в централното енергийно хранване, които осигуряват задвижването на вратите най-малко десет опита (напълно отваряне и затваряне), като се използват контролните механизми от място:

.9 смущение в контролната система или в централното енергийно захранване на някоя врата не възпрепятства безопасността на работата на останалите врати;

.10 плъзгащите се врати с дистанционно управление или вратите, които се освобождават с механично енергийно задвижване, са снабдени със звукова сигнализация, която да е задействана най-малко 5 секунди, но не повече от 10 секунди, след като главният пункт за управление освободи вратата и преди вратата да започне да се движи, и да продължава да звучи, докато вратата се затвори напълно;

.11 вратите, предназначени да се отворят отново след съприкосновения с предмет, препятстващ траекторията им, се отворят отново, не повече от един метър от точката на съприкосновение;

.12 резето на двукрилите врати, което е предназначено да запази противопожарната им цялост, се активира автоматично от действието на вратите, когато системата ги освободи;

.13 електрическите врати, които осигуряват пряк достъп до специална категория места и се затварят автоматично, не е необходимо да бъдат оборудвани със сигнализиране и с механизмите за дистанционно освобождаване съгласно параграфи.3 и .10;

.14 механизмите на локалния пункт за управление са достъпни за обслужване и регулиране; и

.15 електрическите врати се осигуряват със система за управление от одобрен тип, която се задейства в случай на пожар и отговаря на изискванията на „Кодекса за системите за противопожарна безопасност”. Тази система отговаря на следните изисквания:

.15.1 системата за управление може да контролира вратата при температура най-малко от 200°C за най-малко 60 минути, ако се захранва с електрическа енергия;

.15.2 енергийното захранване към всички други врати, които не са огнеупорни, не се прекъсва, и

.15.3 при температури над 200°C , системата за управление автоматично се изолира от електрозахранването и остава в състояние да държи вратата затворена при температура до най-малко 945°C .

КОРАБИ КЛАСОВЕ „В”, „С” и „D”:

.5 Изискванията за клас „А” за интегритет на външните страни на кораба не се прилагат по отношение на стените от стъкло, прозорците и люковете, при условие че няма специални изисквания тези стени да отговарят на изискванията

за клас „А” за интегритет по правило 10, Също така изискванията за клас „А” за интегритет не се прилагат по отношение на външните врати в надстройките и горните палуби.

КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”, ПОСТРОЕНИ НА ИЛИ СЛЕД 1 ЯНУАРИ 2003 Г.:

Параграф .5 се замества със следния параграф .5а:

.5а Изискванията за клас „А” за интегритет на външните страни на кораба не се прилагат по отношение на стените от стъкло, прозорците и люковете, при условие че няма специални изисквания по отношение на тези стени да отговарят на изискванията за клас „А” за интегритет съгласно правило 10.

Изискванията за клас „А” за интегритет на външните страни на кораба не се прилагат по отношение на външните врати, с изключение на тези в надстройките и горните палуби, които са с лице към спасителните прибори, районите за качване и на откритите сборни пунктове, външните стълбища и откритите палуби, които се използват за аварийни изходи. Вратите на стълбищните заграждения не е необходимо да отговарят на това условие.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”:

.6 С изключение на водонепроницаемите врати, херметическите врати (полуводонепроницаеми врати), вратите, които водят до откритата палуба и на вратите, които са уплътнени срещу теч на газ, всички врати клас „А”, разположени на стълбищата, обществените помещения и вертикалните прегради на главните вертикални зони в аварийния маршрут се оборудват със самозатварящ се отвор за шланг, чийто материал, конструкция и противопожарна устойчивост са равностойни с тези на вратата, в която е поставен и има 150 mm^2 отвор при затворена врата и е разположен в долния край на вратата, противоположно на пантите на вратата, а 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, имат начин на затваряне, при който противопожарната устойчивост е еквивалентна на тази на отделенията, освен когато се допускат вентилационни отвори в долната част на тези врати. Когато един такъв отвор е разположен в или под врата, с обща нетна площ на всеки такъв отвор или отвори, не надвишава $0,05 \text{ m}^2$. Алтернативно, допуска се огнеупорен провод за стабилизиране на въздуха между каютата и коридора, разположен под санитарния възел, когато напречната площ на провода не надвишава $0,05 \text{ m}^2$. Всички въздушни отвори са снабдени с решетка, направена от огнеупорен материал. Вратите са огнеупорни.

.7.1 С оглед намаляването на шума, администрацията на държавата на флага може да одобри като еквивалент, врати с вградени вентилационни шумови заключалки с отвори в долната част на едната страна на вратата и на върха на другата страна, при условие че се спазват следните изисквания:

.1 горният отвор е винаги обърнат към коридора и има решетка от огнеупорен материал и автоматичен противопожарен регулатор, който се активира при температура около 70⁰ С.

.2 долният отвор има решетка от огнеупорен материал.

.3 вратите се изпитват в съответствие с Резолюция А.754 (18).

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”:

.8 Вратите на каютите в отделенията клас “В” са самозатварящи се. Не се разрешават задържащи устройства.

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

.9 Изискванията за клас “В” за интегритет на външните страни на кораба не се прилагат по отношение на стените от стъкло, прозорците и люковете. Също така изискванията за клас “В” за интегритет не се прилагат по отношение на външните врати на надстройките и горните палуби. При корабите, които превозват до 36 пътници, администрацията на държавата на флага може да разреши използването на огнеупорни материал във вратите, които разделят каютите от отделните вътрешни санитарни възли, като например душове.

8 Защита на стълбищата и асансьорите в жилищните и сервизните помещения (правило 29)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”:

.1 Рамката на конструкцията на всички стълбища е от стомана и се намират в заграждение с клас „А” отделения със средства за принудително затваряне на всички отвори, с изключение на:

.1 стълбището, свързващо само две палуби, трябва да е затворено, при условие че се запазва целостта на палубата с надеждни вертикални прегради или врати на едно междупалубно помещение. Когато едно стълбище е затворено в пространството между палубите, заграждението на стълбището се предпазва в съответствие с изискванията за палубите на правила 4 и 5;

.2 стълбища могат да се разполагат на открити обществени пространства, при условие че те се намират изцяло в рамките на това пространство, предназначено за обществен достъп.

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

.2 Стълбищните заграждения имат директен достъп до коридорите и достатъчна площ, за да се предотврати струпване, с оглед броя на хората, 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, в които се съхраняват противопожарно оборудване и гишета за свободно предоставяне на информация.

Единствено обществените помещения, коридорите, обществените тоалетни, специалната категория помещения, и другите аварийни стълбища, по правило б-1.5, както и външните пространства, могат да имат директен достъп до тези стълбищни заграждения.

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

.3 Асансьорните шахти са разположени така, че да предотвратят преминаването на дим и пламъци от едно междупалубно пространството към друго и се осигуряват със средства за затваряне, които позволяват контрол върху течението и дима.

9 Вентилационни системи (правило 32)

.1 Кораби, превозващи повече от 36 пътници

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”

.1 В допълнение към параграф .1 на настоящото правило, вентилационната система, също така отговаря на изискванията на параграфи .2.2 до .2.6, .2.8 и .2.9 от настоящото правило.

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

.2 По принцип вентилаторите са разположени по начин, при който каналите, които достигат различни места, остават в рамката на главната вертикална зона.

.3 Когато вентилационните системи преминават през палубите, се предприемат предпазни мерки в допълнение на тези, свързани с противопожарната цялост на палубата по правило II-2/A/12.1 за намаляване вероятността от преминаване на дим и горещи газове от едно междупалубно пространство към друго през системата. В допълнение към изискванията за изолацията на настоящото правило, при необходимост се изолират вертикални канали, според изискванията на съответните таблици на правило 4.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “B”, “C” и “D”:

.4 Вентилационните тръби са изработени от следните материали:

.1 тръби, с напречен разрез не по-малък от $0,075 \text{ м}^2$ и всички вертикални тръби, обслужващи повече от едно междупалубно пространство се изграждат от стомана или друг равностоеен материал;

.2 тръбите, с напречен разрез по-малък от $0,075 \text{ м}^2$, които не съставляват вертикални тръби по изискванията на параграф .1.4.1, са изградени от огнеупорни материали. Осигурява се противопожарната безопасност на отделенията от клас „A” и “B”, когато такива тръби преминават през тези отделения;

.3 късите тръби, които по принцип не превишават напречен разрез от $0,02 \text{ м}^2$ или два метра в дължина, не е необходимо да бъдат изработени от огнеупорни материали, при условие че са изпълнени всички от следните условия:

.1 тръбата е изработена от материал с ниска степен на противопожарна опасност, според изискванията на 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 прохода ѝ в отделение от клас „A” или “B”, включително при продължаващи тавани клас “B”.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “B”, “C” и “D”, ПОСТРОЕНИ НА ИЛИ СЛЕД 1 ЯНУАРИ 2003 Г.:

Алинея .1 се замества със следната алинея .1а:

.1а каналът се изгражда от материал с ниска степен на разпространение на пожар.

.5 Загражденията на стълбищата се вентилират и обслужват единствено от отделен вентилатор и от тръбопроводна система, която не обслужва никое друго помещение във вентилационната система.

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

.6 Всички енергийно захранвани вентилатори, с изключение на вентилаторите в машинното и товарното отделение, както и всяка алтернативна система, според изискванията на параграф 9.2.6, се оборудват с командни лостове, разпределени по начин, при който всички вентилатори могат да бъдат спрени от една от двете отделени места, отдалечени, колкото е възможно по-далеч един от друг. Командните лостове на електрическите вентилатори, обслужващи машинните отделения, също се разпределят така, че да са в състояние да се управляват от два пулта, единият от които се намира извън тези помещения. Вентилаторите, обслужващи енергийно захранваните вентилационни системи на багажните отделения, могат да бъдат спирани от безопасно място извън тези помещения.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”:

.7 Когато площите за обществено ползване обхващат две или повече открити палуби, които се състоят от леснозапалими предмети, като мебели, както и затворени помещения, като магазини, канцеларии и ресторанти, тези помещения са оборудвани с димоотвод. Димоотводната система се активира от димната детекторна система и може да се управлява ръчно. Капацитетът на вентилаторите отговаря на обема на цялото помещение, така че помещението да може да се проветри за 10 минути или по-малко.

.8 Вентилационните системи са снабдени с подходящо разположени отвори за проверка и почистване, когато това е необходимо и възможно.

.9 Изпускателните тръби в кухните, в които е вероятно да се натрупва грес или мазнини, отговарят на изискванията на параграфи 9.2.3.2.1 и 9.2.3.2.2 и са оборудвани със следното:

.1 утаител за грес, който може лесно да се отстранява за почистване, освен ако не е инсталирана друга одобрена алтернативна система за отстраняване на грес;

.2 регулатор за огъня, разположен в долния край на тръбата, който се регулира автоматично и дистанционно, а в допълнение и дистанционно управляем регулатор за огъня, разположен в горни край на тръбата;

.3 стационарно средство за потушаване на пожар в тръбата;

.4 механизми за дистанционно управление за спиране на смукателните и захранващи вентилатори, за работа с регулаторите на огъня съгласно .2, и за регулиране на системата за потушаване на пожар, които се разполагат близо до входа на камбузите. При система с много разклонения се осигуряват средства за затваряне на всички разклонения, които потушават огън през една и съща главна тръба, преди в системата да е освободен пожарогасителен агент; и

.5 подходящо разположени отвори за проверка и почистване.

.2 Кораби, превозващи не повече от 36 пътници

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”:

.1 Вентилационните тръби са изработени от незапалими материали. Късите тръби обаче, дължината на които по принцип не превишава 2 метра и напречният разрез не превишава $0,02 \text{ м}^2$, не е необходимо да бъдат изработени от огнеупорни материали при следните условия:

.1 тези тръби са изработени от материал с ниска степен на противопожарна опасност, според изискванията на администрацията на държавата на флага;

.2 тръбите се използват само в края на терминал на вентилационната система;

.3 тръбите не се разполагат по-близо от 600 мм, измерени по нейната дължина до прохода ѝ в отделение от клас „А” или “В”, включително при продължаващи тавани клас “В”.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”, ПОСТРОЕНИ НА ИЛИ СЛЕД 1 ЯНУАРИ 2003 Г.:

Алинея .1 се замества със следната алинея .1а:

.1а каналът се изгражда от материал, с ниска степен на разпространение на пожар.

.2а Когато вентилационните тръби със свободен напречен разрез по-голям от $0,02 \text{ м}^2$ преминават през вертикални прегради или палуби клас „А”, отворите се облицоват със стоманен ръкав, освен когато тръбите, преминаващи през вертикалните прегради или палубите са от стомана в частта, преминаваща през палубата или подпорната стена, а тръбите и ръкавите в тази част отговарят на следните условия:

.1 Ръкавите са с дебелина най-малко 3 мм и дължина поне 900 мм. За отворите през вертикалните прегради тази минимална дължина

препоръчително се разделя на 450 мм от всяка страна на подпорната стена. Тези тръби или ръкавите, които облицоват тръбите са противопожарно изолирани. Изолацията има най-малко същата противопожарна безопасност като тази на подпорната стена или палубата, през която преминава тръбата.

.2 В допълнение към изискванията на алинея 9.2.2.1 по-горе, тръбите със свободен напречен разрез над $0,075 \text{ м}^2$, се осигуряват с регулатори на огъня. Този регулатор е автоматичен, но също така може да бъде затварян ръчно от двете страни на подпорната стена или палубата. Той е снабден с индикатор, който показва дали е отворен или затворен. Не се изискват регулатори за огъня, 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. Регулаторите за огън са леснодостъпни. В новите кораби класове “В”, “С” и “D”, построени на или след 1 януари 2003 г., когато регулаторите на огъня са разположени зад тавана или облицовката, тези тавани и облицовки се оборудват с врата, която се използва за извършване на инспекции, и където има табела с идентификационния номер на регулатора. Идентификационният номер на регулатора също се поставя и върху всички задължителни командни лостове.

.2б В новите кораби класове “В”, “С” и “D”, построени на или след 1 януари 2003 г., когато тръбите с тънка изолация и със свободен напречен разрез равен на или по-малък от $0,02 \text{ м}^2$, преминават през вертикални прегради или палуби клас „А”, отворите се облицоват със стоманен ръкав с дебелина най-малко 3 мм и дължина 200 мм, като тази дължина препоръчително се разделя на 100 мм от всяка страна на подпорната стена, а при палубите се полагат изцяло върху долната ѝ страна, през която минават.

.3 Вентилационните тръби на машинните отделения, камбузите, палубните пространства за автомобили, товарните помещения тип ро-ро или специалната категория помещения не преминават през жилищните помещения, сервизните помещения или пунктовете за управление, освен когато отговарят на условията, посочени в параграфи 9.2.3.1.1 до 9.2.3.1.4 или 9.2.3.2.1 и 9.2.3.2.2:

.1.1 тръбите са изработени от стомана с дебелина най-малко 3 мм, за тръбите с ширина или диаметър до и включително 300 мм, и 5 мм за тези със ширина или диаметър от 760 мм и повече, а за тези, на които ширината или диаметърът са между 300 мм и 760 мм, дебелината се определя посредством интерполация;

.1.2 в съответствие с предназначението тръбите се поддържат и подсилват;

.1.3 тръбите са оборудвани с автоматични регулатори на огъня в близост до местата през които преминават; и

.1.4 тръбите са изолирани по стандарт „А-60” от машинните отделения, камбузите, палубните помещения за автомобили, товарните помещения тип ро-ро или специалните категория помещения до най-малко 5 метра от всеки регулатор на огън;

или

.2.1 тръбите са изработени от стомана в съответствие с параграфи 9.2.3.1.1 и 9.2.3.1.2; и

.2.2 тръбите, които преминават през жилищните помещения, сервизните помещения или пунктовете за управление, са изолирани по стандарт „А-60”;

освен когато такъв достъп в отделенията на главната зона също е съобразен с изискванията на алинея .9.2.8.

В новите кораби класове “В”, “С” и “D”, построени на или след 1 януари 2003 г., вентилационните системи за машинните отделения клас „А”, пространствата за автомобили, товарните помещения тип ро-ро, камбузите, специалните категория помещения и багажните отделения, по принцип са отделени едни от други и от вентилационните системи, които обслужват другите пространства. Като изключение, вентилационните системи на камбузите на пътническите кораби, превозващи не повече от 36 пътници, са напълно отделени, но могат да се обслужват от отделни канали за вентилацията, които обслужват и други помещения. Във всички случаи се инсталира автоматичен регулатор за огъня във вентилационната тръба на камбуза в близост до вентилационния агрегат.

.4 Вентилационните тръби на жилищните помещения, сервизните помещения или пунктовете за управление не преминават през машинните отделения, камбузите, палубите с пространства за автомобили, товарните помещения тип ро-ро, или специална категория помещения, освен когато отговарят на условията, посочени в алинеи 9.2.4.1.1 до 9.2.4.1.3 или 9.2.4.2.1 и 9.2.4.2.2:

.1.1 тръбите, които преминават през машинни отделения, камбузи, палубни помещения за автомобили, товарни помещения тип ро-ро или специална категория помещения, се изграждат от стомана в съответствие с алинеи 9.2.3.1.1 и 9.2.3.1.2;

.1.2 автоматични регулатори на огъня се поставят в близост до преградите, през които се преминава; и

.1.3 целостта на машинните отделения, камбузите, палубните помещения за автомобили, товарните помещения тип ро-ро или специалните категория помещения се поддържа в изправност при мястото на прохода;

или

.2.1 тръбите, които преминават през машинни отделения, камбузи, палубни помещения за автомобили, товарни помещения тип ро-ро или специалните категория помещения, са изградени от стомана, в съответствие с алинеи 9.2.3.1.1 и 9.2.3.1.2; и

.2.2 тръбите са изцяло изолирани по стандарт „А-60” в машинните отделения, камбузите, палубните помещения за автомобили, товарните помещения тип ро-ро или специална категория помещения;

освен когато такъв достъп в отделенията на главната зона също е съобразен с изискванията на алинея 9.2.8.

.5 Вентилационните тръби с отворен напречен разрез по-голям от 0,02 м², преминаващи през вертикални прегради клас “В”, са облицовани със стоманени ръкави с дължина 900 мм, за предпочитане разделени на 450 мм от всяка отстраните на вертикалните прегради, освен ако тази дължина на тръбата не е от стомана.

.6 Предприемат се необходимите мерки по отношение на пунктовете за управление извън машинните отделения, за да се осигури поддържането на вентилацията, видимостта и липсата на дим, така че в случай на пожар, машинното отделение и оборудването в него да продължат да се управляват и да работят ефективно. Осигуряват се независими и алтернативни средства за подаване на въздух; отворите на двата източника за подаване на въздух се разполагат, така че вероятността и двата отвора едновременно да се потопят в дима да бъде сведен до минимум. Такива изисквания не е необходимо да се прилагат по отношение на пунктовете за управление, разположени на и с достъп до откритата палуба, или когато локалните средства за затваряне биха били също толкова ефективни.

.7 Когато преминават през жилищни помещения или помещенията за съхраняване на запалителни материали, изпускателните тръби от камбузите отговарят на изискванията, определени за отделенията от клас „А”, всяка изпускателна тръба е оборудвана със следното:

.1 утаител за грес, който може лесно да се отстранява за почистване;

.2 регулатор за огъня, разположен в долния край на тръбата;

.3 механизъм за спиране смукателния вентилатор, който може да се регулира от камбуза; и

.4 стационарно средство за потушаване на пожар в самата тръба;

.8 Когато е необходимо вентилационна тръба да преминава през отделение на главна вертикална зона, непосредствено до отделението се инсталира обезопасяващ автоматичен затварящ се регулатор на огъня. Също така, той

може да бъде затварян ръчно от всяка страна на отделението. Местоположението, от което регулаторът се управлява, е леснодостъпно и белязано с червена светлоотражателна боя. Тръбата между отделението и регулатора е изработена от стомана или друг равностоеен материал и, при необходимост, се изолира в съответствие с изискванията на правило II-2/A/12.1. Регулаторът се монтира най-малко 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 Главните смукателни и изпускателни отвори на всички вентилационни системи могат да се затварят от външната страна на помещенията, които те вентилират.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”:

.10 Електрическата вентилация на жилищните помещения, сервизните помещения, багажните отделения, пунктовете за управление и машинните отделения, може да се изключи от леснодостъпно място извън помещението, което тя обслужва. Това местоположение не се възпрепятства в случай на пожар в обслужваните помещения. Осигурените средства за спиране на електрическата вентилация на машинните отделения са напълно отделени от средствата, предназначени за спиране на вентилацията на други помещения.

.3 ВСИЧКИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”, ПОСТРОЕНИ НА И СЛЕД 1 ЯНУАРИ 2003 Г.:

В съответствие с „Кодекса за процедурата за изпитване противопожарната безопасност” на ММО се изпитват следните механизми:

.1 регулатори на огъня, включително съответните органи за управление; и

.2 отворите за тръби през отделенията клас „А”. Не се изисква да се провежда изпитване, когато към вентилационните тръби директно са свързани стоманени ръкави посредством нитовани, завинтени или запоени фланци.

10 Прозорци и странични люкове (правило 33)

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

.1 Всички прозорци и люкове във вертикалните прегради на жилищните и сервизни помещения и в пунктовете за управление, различни от тези, към които се отнасят изискванията на правило 7.5, отговарят на изискванията за безопасност на вертикалните прегради, в които са вградени.

В новите кораби класове “В”, “С” и “D”, построени на или след 1 януари 2003 г., това се определя в съответствие с „Кодекса за процедурата за изпитване противопожарната безопасност”.

.2 Без да се засягат изискванията в таблиците на правила 4 и 5, всички прозорци и странични люкове във вертикалните прегради, които отделят жилищните и сервизни помещения и пунктовете за управление от атмосферните влияния, се изграждат с рамки от стомана или друг подходящ материал. Стъклото се поставя в метална рамка или винкел.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”, ПРЕВОЗВАЩИ ПОВЕЧЕ ОТ 36 ПЪТНИЦИ:

.3 Прозорците, разположени срещу аварийните съоръжения, пунктовете за качване и сбор, външните стълби и откритите палуби, използвани за аварийни изходи, както и прозорците, разположени под пространствата за качване в спасителни салове или аварийните подпори, притежават противопожарната цялост, която отговаря на изискванията, определени в таблиците на правило 4. Когато са предвидени автоматични пръскачки за прозорци, прозорците от категория „А-0” могат да се приемат, че са еквивалентни.

В новите кораби клас “В”, “С” и “D”, построени на или след 1 януари 2003 г., автоматичните дъждовални дюзи със специално предназначение, са или:

.1 специално предназначени дюзи, разположени над прозорците и инсталирани в допълнение на конвенционалните таванни пръскачки; или

.2 конвенционални таванни пръскачки, разположени така, че прозорецът се предпазва със средна норма от най-малко 5 литра/м² в минута, а допълнителната площ на прозореца е включена при изчисляване покритието на лицето на прозореца.

Прозорците, разположени от страната на кораба под пространствата за качване в спасителните лодки, притежават противопожарна цялост, равна най-малко на тази, която се изисква за клас „А-0”.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”, ПРЕВОЗВАЩИ НЕ ПОВЕЧЕ ОТ 36 ПЪТНИЦИ И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС “В”:

.4 Независимо от изискванията на таблиците в правило П-2/Б/5, специално внимание се обръща на целостта на прозорците, които са обърнати към откритите или закрити пространства за качване в спасителни лодки или салове, и на противопожарната цялост на прозорците, разположени под такива пространства по такъв начин, че тяхната повреда при пожар би възпрепятствала спускането или качването в спасителни лодки или салове.

11 Ограничения за използване на запалителни материали (правило 34)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”:

.1 С изключение на товарните помещения, пощенските помещения, багажните отделения или хладилните камери на сервизните помещения, всички облицовки, подове, устройства за спиране на течението, тавани и изолации са от незапалими материали. Частичните вертикални прегради или палуби, използвани за подразделяне на помещения, предназначени за битови или развлекателни цели, също са изградени от незапалими материали.

.2 Ограничителите за изпарения и лепилата, които се използвани в съчетание с изолация, както и изолацията на тръбните принадлежности, използвани за студените сервизни системи, не са огнеупорни, но са в минималното необходимо количество, а техните открити повърхности имат свойства на устойчивост срещу разпространяването на пламъка, в съответствие с процедурата за изпитване на Резолюция А.653 (16) на ММО (16).

КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”, ПОСТРОЕНИ НА ИЛИ СЛЕД 1 ЯНУАРИ 2003 Г.:

.2 се замества със следния параграф .2а:

.2а Ограничителите за изпарения и лепилата, които се използвани в съчетание с изолация, както и изолацията на тръбните принадлежности, използвани за студените сервизни системи, не са огнеупорни, но са в минималното необходимо количество, а техните открити повърхности имат свойства на устойчивост срещу разпространяването на пламъка.

.3 Следните повърхности имат свойства за слабо разпространяване на пламъка:

.1 откритите повърхности в коридорите и заградените стълбища, и на вертикалните прегради, облицовки на стените и таваните във всички жилищни и сервизни помещения и пунктове за управление;

.2 скрити или недостъпни места в жилищните и сервизни помещения и пунктове за управление.

.4 Общият обем запалими облицовки, корнизи, декоративни детайли и фурнири във всяко жилищно и сервизно помещение не надхвърля обем, равен на 2,5 мм фурнир от общата площ на стените и тавана. Мебелите, които са прикрепени към облицовката, вертикалните прегради или палубите не се включват в общия обем на запалимите материали.

При кораби, оборудвани с автоматична дъждовална система, отговаряща на изискванията на правило II 2/A/8, горепосоченият обем може да включва някакъв запалим материал, използван за изграждане на отделения клас “С”.

.5 Фурнирите, използвани в повърхностите и облицовки, предмет на изискванията на параграф .3, имат калорична стойност, непревишаваща 45 MJ/m² от площта за използваната плътност.

.6 Обзавеждането в стълбищните заграждения се свежда до наличния брой места за сядане. То е фиксирано и ограничено до шест места на всяка палуба във всяко стълбищно заграждение, с ограничена опасност от пожар и не възпрепятства аварийните изходи на пътниците. Администрацията на държавата на флага може да разреши допълнителни места за сядане в пространството около основната рецепция в стълбищното заграждение, когато те са закрепени, огнеупорни и не възпрепятстват аварийните изходи на пътниците. Не се допуска мебелировка в пътническите коридори и коридорите на екипажа, които са част от аварийните изходи в зоните около каютите. В допълнение към гореспоменатото, се разрешат шкафове, изработени от огнеупорни материали, където се съхранява задължителното оборудване за безопасност. В коридорите се разрешават машини за питейна вода и лед, при условие че са фиксирани и не ограничават ширината на аварийните изходи. Това се отнася и до декоративните цветя и растения, статуи или други предмети на изкуството, като картини и гоблени в коридорите и стълбищата.

.7 Бои, лакове и други завършващи обработката материали, използвани върху открити вътрешни повърхности не причиняват излишни количества дим и токсични продукти.

КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”, ПОСТРОЕНИ НА ИЛИ СЛЕД 1 ЯНУАРИ 2003 Г.:

Параграф .7 се замества със следния параграф .7а:

.7а Бои, лакове и други завършващи обработката материали, използвани върху открити вътрешни повърхности не причиняват излишни количества дим и токсични продукти, в съответствие с „Кодекса за процедурата за изпитване противопожарната безопасност” на ММО.

.8 Основните покрития на палубите, когато се използват в жилищните и сервизни помещения и пунктове за управление, са изработени от одобрен материал, който не се запалва лесно, в съответствие с процедурите за изпитване на противопожарната безопасност на Резолюция А.687 (17) на ММО или не причинява опасност от токсични вещества или експлозия при повишаване на температурите.

КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”, ПОСТРОЕНИ НА ИЛИ СЛЕД 1 ЯНУАРИ 2003 Г.:

Параграф .8 се замества със следния параграф .8а:

.8а Основните покрития на палубите, когато се използват в жилищните и сервизни помещения и пунктове за управление, са изработени от одобрен материал, който не се запалва лесно, и не причинява опасност от токсични

вещества или експлозия при повишаване на температурите, в съответствие с „Кодекса за процедурата за изпитване противопожарната безопасност” на ММО.

12 Конструктивни детайли (правило 35)

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

В жилищните и сервизни помещения, пунктове за управление, коридорите и стълбищата:

.1 въздушните пространства, намиращи се зад таваните, ламперията или облицовката, се разделят според нуждите от плътно затворени принадлежности за спиране на течението на не повече от 14 метра една от друга;

.2 тези въздушни пространства, във вертикална посока, включително тези под облицовката на стълбите, шахтите и т.н., се затворени на всяка палуба.

13 Стационарни системи за детектори за пожар и противопожарна аварийна сигнализация и автоматична система за пръскачките, детекторите за пожар и противопожарната аварийна сигнализация (правило 14) (правило 36)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”:

.1 През всяка отделна зона, независимо дали вертикална или хоризонтална, на корабите, превозващи не повече от 36 пътници и корабите с дължина по-малка от 24 метра, във всички жилищни и сервизни помещения, както и в пунктовете за управление, с изключение на помещенията, които не създават значителна опасност от пожар, като празните пространства, санитарните помещения и т.н. се инсталира или:

.1 стационарна система за детектори за пожар и противопожарна аварийна сигнализация от одобрен вид, отговаряща на изискванията на правило II-2/A/9, инсталирана и свързана по начин, при който се установява наличието на пожар в тези помещения, а в новите кораби класове “В”, “С” и “D”, построени на или след 1 януари 2003 г. и детектори за дим в коридорите, стълбищата и аварийните изходи в жилищните помещения, или

.2 автоматична система за пръскане, детектори за пожар и противопожарна аварийна сигнализация от одобрен вид, отговаряща на изискванията на правило II-2/A/8 или на ръководните насоки на ММО за одобрена еквивалентна дъждовална система, по Резолюция А.800 (19) на

ММО, инсталирана и свързана по начин, при който предпазва тези помещения и в допълнение, стационарна система за детектори за пожар и противопожарна аварийна сигнализация от одобрен вид, отговаряща на изискванията на правило П-2/А/9, инсталирана и свързана по начин, при който се установява наличието на дим в коридорите, стълбищата и аварийните изходи в жилищните помещения.

.2 Корабите, превозващи повече от 36 пътници, с изключение на корабите с дължина по-малка от 24 метра, се оборудват с:

Автоматична система за пръскане, детектори за пожар и противопожарна аварийна сигнализация от одобрен вид, отговаряща на изискванията на правило П-2/А/8 или на ръководните насоки на ММО за одобрена еквивалентна дъждовална система, по Резолюция А.800 (19) на ММО, инсталирана във всички сервизни помещения, пунктове за управление и жилищни помещения, включително в коридорите и стълбищата.

Алтернативно, пунктовете за управление, в които вода би могла да причини повреда на основното оборудване, могат да се оборудват с одобрена стационарна пожарогасителна система от друг вид.

Стационарна система за детектори за пожар и противопожарна аварийна сигнализация от одобрен вид, отговаряща на изискванията на правило П-2/А/9 се инсталира и свързва по начин, при който се установява наличието на дим в сервизните помещения, пунктовете за управление и жилищните помещения, включително и в коридорите и стълбищата. Не е необходимо монтирането на детектори за дим в индивидуалните бани и камбузи.

Помещенията с малка или никаква опасност за пожар като празните помещения, обществените тоалетни, помещенията за съхраняване на въглероден двуокис и други подобни помещения, не се оборудват със автоматична система за пръскане, детектори за пожар и противопожарна аварийна сигнализация.

.3 В периодично необслужваните машинни отделения се инсталира стационарна система за детектори за пожар и противопожарна аварийна сигнализация от одобрен вид, в съответствие с приложимите изисквания на правило П-2/А/9.

Тази пожароизвестителна система се проектира, като детекторите за пожар се разполагат по начин, при който бързо установяват огнището на пожара във всяка една част от тези помещения и при всякакви нормални условия на работа на двигателя и вариации в работата на вентилационната система, съобразно температурата на околната среда. Не се позволяват детекторни системи само с температурен датчик, с изключение помещенията с ограничена височина, където употребата им е определено препоръчителна. Детекторната система предизвиква звукови и визуални сигнализации, като и двете ясно се различават от същите сигнализации на всяка друга система, която не предупреждава за пожар, разположени на подходящи места, откъдето могат да бъдат чути и видени на шурманския мостик и от отговорния инженер.

Когато на шурманския мостик няма членове на екипажа, звукът на сигнализацията се чува на място, където има отговорен член на екипажа.

След инсталиране системата се изпитва при различни условия на работа на двигателя и на вентилацията.

14 Защита на специална категория помещения (правило 37)

.1 Разпоредби, приложими по отношение на специална категория помещения над или под горната палуба

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D” И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС “В”, ПРЕВОЗВАЩИ ПОВЕЧЕ ОТ 36 ПЪТНИЦИ:

.1 Общи разпоредби

.1 Основният принцип, залегнал в настоящото правило е, че тъй като обикновеното главно вертикално зонироване може да не е подходящо за специалната категория помещения, за тези помещения се осигурява друга еквивалентна защита на базата на концепцията за хоризонталното зонироване и посредством ефикасна стационарна пожарогасителна система. При тази концепция хоризонталната зона за целите на настоящото правило може да включва специална категория помещения в повече от една палуба, при условие че общата височина на просвета за превозни средства не превишава 10 метра.

.2 Изискванията на правила II-2/A/12, II-2/B/7 и II-2/B/9 относно запазване целостта на вертикалните зони се прилагат по един и същ начин за палубите и вертикалните прегради, които формират границите, отделящи хоризонталните зони една от друга, както и от останалата част на кораба.

.2 Конструктивна защита

.1 В нови кораби, превозващи повече от 36 пътници, граничните вертикални прегради и палуби на специалната категория помещения се изолират в съответствие със стандарт клас „А-60”. Този стандарт обаче, може да бъде сведен до стандарт „А-0”, когато пространствата на откритите палуби (така, както са определени в правило 4.2.2(5)), санитарните или други подобни пространства (така, както са определени в правило 4.2.2(9)), или резервоарите, празните или спомагателни машинни отделения, с ниска или никаква опасност от пожар (така, както са определени в правило 4.2.2(10)), са разположени само от едната страна на отделението.

Когато резервоарите за течно гориво са разположени под специалната категория пространства, целостта на палубата между тези пространства може да се сведе до стандарт „А-0”

.2 В новите кораби, превозващи не повече от 36 пътници и в съществуващите кораби клас “В”, превозващи повече от 36 пътници, граничните вертикални прегради на специалната категория помещения се изолират, според изискванията за помещенията от категория (11), определени в таблица 5.1 на правило 5, а хоризонталните граници според изискванията за помещенията от категория (11), определени в таблица 5.2 на правило 5.

.3 На щурманския мостик има индикатори за затварянето на вратите към специалната категория помещения.

Конструкцията на вратите към специалната категория помещения не позволява те да са постоянно отворени, а по време на плаване са затворени.

.3 Стационарна пожарогасителна система

Всяко специална категория помещение се оборудва с одобрена стационарна система за пръскане на вода под налягане, която се задейства ръчно, така че всички части на всяка палуба или платформата с превозни средства да бъдат защитени.

На новите кораби от клас “В”, “С” и “D”, построени на или след 1 януари 2003 г., такива системи за пръскане на вода се оборудват с:

.1 манометър върху клапана на колектора;

.2 обозначение върху всеки клапан на колектора за обслужваните помещения;

.3 инструкции за поддръжка и работа, намиращи се в отделение за клапаните; и

.4 достатъчен на брой изпускателни клапани.

Администрацията на държавата на флага може да разреши използването на която и да е друга стационарна пожарогасителна система, която е доказала, че е не по-малко ефективна за контролиране на пожари, които е вероятно да възникнат в такива помещения, след изпитване в естествена среда при условия, симулиращи пожар в резултат изтичане на петрол в специална категория помещения. Такава стационарна система за пръскане с вода, или друга еквивалентна пожарогасителна система, отговаря на изискванията на Резолюция А.123 (V) на ММО, като се отчита и „Ръководството за одобрение на алтернативни противопожарни системи на водна основа за специална категория помещения” на КМБ/Циркуляр 914 на ММО.

.4 Контрол и откриване на пожар

.1 В специалната категория помещения се поддържа ефективна система за наблюдение. Във всяко помещение, в което не се осъществява контрол посредством постоянно наблюдение за пожар по всяко време на пътуването, има стационарна противопожарна детекторна и противопожарна сигнализационна системи от одобрен вид, отговарящи на изискванията на правило П-2/А/9. Стационарната противопожарна детекторна система трябва да може бързо да локализира избухването на пожар. Видът, отстояването и местоположението на детекторите се определят, като се отчитат работата на вентилацията и други значими фактори.

При новите кораби от клас “В”, “С” и “D”, построени на или след 1 януари 2003 г., системите след инсталирането им, се изпитват при обичайни условия на вентилация дали отговарят на общите изисквания за инерционност, определени от администрацията на държавата на флага.

.2 Пунктовете за ръчните противопожарни кранове се разполагат във всички специална категория помещения, според нуждите, като в близост до всеки изход от такова помещение се поставя по един.

При новите кораби от клас “В”, “С” и “D”, построени на или след 1 януари 2003 г., пунктовете за ръчни противопожарни кранове имат отстояние един от друг, така че никоя част от пространството да е отдалечена повече от 20 метра от някой пункт за ръчни противопожарни кранове.

5 Преносимо пожарогасително оборудване

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”, ПОСТРОЕНИ НА ИЛИ СЛЕД 1 ЯНУАРИ 2003 г. И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС “В”:

5а За всяка специална категория помещение се осигуряват:

.1 най-малко три пожарогасителя с воден прах;

.2 един преносим пожарогасител с пяна, отговарящ на изискванията на правило П-2/А/6.2, при условие че корабът разполага с най-малко два такива агрегата на кораба за тези помещения; и

.3 най-малко по един преносим пожарогасител, разположен при всеки достъп към такива помещения.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”, ПОСТРОЕНИ НА ИЛИ СЛЕД 1 ЯНУАРИ 2003 Г.:

56 Във всеки трюм или отделение, където се превозват превозни средства на всяко палубно ниво, се осигуряват преносими пожарогасители, разположени на 20 метра един от друг от двете страни на помещението. Най-малко по един преносим пожарогасител се разполага при всеки достъп към такова помещение.

В допълнение, в специалната категория помещения се осигурява следното противопожарно оборудване:

- .1 най-малко три пожарогасителя с воден прах;
- .2 един преносим пожарогасител с пяна, отговарящ на изискванията на „Кодекса за системите за противопожарна безопасност”, при условие че корабът разполага с най-малко два такива агрегата на кораба за ро-ро помещенията.

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

.6 Вентилационна система

.1 За специалната категория помещения се осигурява ефективна електрическа вентилационна система, достатъчна за най-малко 10 смени на въздуха в помещенията за един час. Системата за тези помещения е напълно отделена от други вентилационни системи и работи постоянно, когато там има превозни средства. Броят на смените на въздуха се увеличава до най-малко 20 пъти по време на качването и разтоварването на превозните средства.

Вентилационните тръби, които обслужват специалната категория помещения и могат да се затварят херметически, са отделни за всяко такова помещение. Системата може да се управлява от място извън тези помещения.

.2 Вентилацията не допуска наслояване на въздуха и въздушни ями.

.3 На шурманския мостик се осигуряват средства за сигнализиране всяка загуба или намаляване на необходимия вентилационен капацитет.

.4 Осигуряват се средства за бързото спиране и затваряне на вентилационната система в случай на пожар, като се отчитат атмосферните и морските условия.

.5 Вентилационните тръби, включително регулаторите на огъня, са изработени от стомана и разположени по начин, одобрен от администрацията на държавата на флага.

На новите кораби класове “В”, “С” и “D”, построени на или след 1 януари 2003 г., вентилационните тръби, които преминават през

хоризонталните зони или машинните отделения, представляват стоманени тръби от клас „А-60”, изработени в съответствие с правила II-2/Б/9.2.3.1.1 и II-2/Б/9.2.3.1.2.

.2 Допълнителни разпоредби, приложими само по отношение на специалната категория помещения над горната палуба

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”:

.1.1 Шпигати

Поради опасност от сериозно нарушаване на стабилността на кораба в резултат от натрупване на големи количества вода на палубата или на палубите вследствие от работата на стационарната система за пръскане на вода под налягане, шпигатите се разполагат по начин, при който осигуряват бързото изпускане на тази вода зад борда.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D” И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС “В”, ПРЕВОЗВАЩИ ПОВЕЧЕ ОТ 36 ПЪТНИЦИ:

.1.2 Изпускане на вода.

.1.2.1 Изпускателните клапани на шпигатите, снабдени със средство за затваряне, което може да се управлява от място над горната палуба в съответствие с изискванията на действащата Международна конвенция за товарните водолнии, се държат отворени, когато корабите са в морето.

.1.2.2 Всяко действие на вентилите, посочени в алинея .1.2.1, се записва в корабния дневник.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”:

.2 Предпазни мерки срещу възпламеняване на запалителни пари:

.1 На всяка палуба или платформа, ако има такава, на която се пренасят превозни средства и на която може да се очаква да се акумулират взривоопасни пари, с изключение на платформите с размери на отворите, позволяващи пропускането на петролни пари надолу, оборудването, което може да представлява източник на възпламеняване на запалителни пари, и по-специално, електрическото оборудване и инсталация, се монтира най-малко 450 мм над палубата или платформата. Електрическото оборудване, монтирано на повече от 450 мм над палубата или платформата, е закрито и обезопасено, така че да предотврати изхвърчането на искри. Когато обаче, за безопасната работа на

кораба е необходимо електрическото оборудване и инсталация, да са разположени на по-малко от 450 мм над палубата или платформата, това оборудване и инсталация са от тип, който е одобрен за безопасното използване в условията на запалителна смес от петрол и въздух.

.2 Електрическото оборудване и инсталация, които са разположени в смукателна вентилационна тръба, са от тип, който е одобрен за безопасното използване в условията на запалителна смес от петрол и въздух, а изпускателният отвор от всяка смукателна тръба бъде разположен на безопасно място, като се имат предвид други възможни източници на запалване.

.3 Допълнителни разпоредби, приложими само по отношение на специалните категории помещения под горната палуба

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”:

.1 Изпомпване на трюма и дренажа

Поради опасност от сериозно нарушаване стабилността на кораба в резултат от натрупване на големи количества вода на палубата или на върха на резервоара вследствие от работата на стационарната система за пръскане на вода под налягане, администрацията на държавата на флага може да изиска да се осигуряват съоръжения за изпомпване и дренаж в допълнение на изискванията на правило II-1/B/3.

На новите кораби класове “В”, “С” и “D”, построени на или след 1 януари 2003 г., дренажната система е конструирана, така че да изпомпва не по-малко от 125 % от комбинирания капацитет на помпите на системата за пръскане на вода и капацитета на необходимия брой крайници на противопожарни шлангове. Дренажната система може да се управлява от място извън защитеното помещение, в близост до органите за управление на пожарогасителните системи. Помпите в трюма са със задоволителен капацитет и се разполагат при страничната обшивка на кораба на разстояние не повече от 40 метра една от друга във всяко непромокаемо отделение.

2 Предпазни мерки срещу възпламеняване на запалителни изпарения:

.1 Когато има електрическо оборудване и инсталация, те са от тип, който е подходящ за употреба в условията на запалителна смес от петрол и въздух. Не се разрешава друго оборудване, което може да представлява възможен източник на запалване на възпламеними пари.

.2 Електрическото оборудване и инсталация, които са разположени в смукателна вентилационна тръба, са от тип, който е одобрен за безопасното използване в условията на запалителна смес от петрол и въздух, а изпускателният отвор от всяка смукателна тръба е разположен на безопасно място, като се имат предвид други възможни източници на запалване.

4. Постоянни отвори

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”, ПОСТРОЕНИ НА ИЛИ СЛЕД 1 ЯНУАРИ 2003 Г.:

Постоянните отвори в страничните обшивки, краищата или покритите палуби на специалната категория помещения се разполагат, така че пожар в специалната категория помещение да не застрашава районите за съхранение и пунктовете за качване на спасителните съдове и жилищните помещения, сервизните помещения и пунктовете за управление в надстройката и покритите палуби над специалната категория помещения.

15 Системи за противопожарни патрули, детектори, аварийна сигнализация и корабна високоговорителна уредба (правило 40)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”:

.1 Инсталират се ръчни противопожарни кранове, отговарящи на изискванията на правило II-2/A/9.

.2 Всички кораби по всяко време, когато са в морето или на пристанище (с изключение когато не са в експлоатация), са обслужвани или оборудвани, така че да се осигури незабавното приемане на всяка първоначална противопожарна сигнализация от отговорния член на екипажа.

.3 Инсталира се специална сигнализация, управлявана от штурманския мостик или от пункта за борба с огъня, която служи за повикване на екипажа. Тази сигнализация може да съставлява част от общата алармена система на кораба, но е в състояние да бъде задействана отделно от сигнализацията в пътническите помещения.

.4 Има корабна високоговорителна уредба или друго ефективно средство за комуникация на разположение във всички жилищни и сервизни помещения и пунктове за управление и откритите палуби.

На новите кораби класове “В”, “С” и “D”, построени на или след 1 януари 2003 г., такава корабна високоговорителна уредба отговаря на изискванията на правило III/6.5.

.5 НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D” И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС “В”:

За корабите, превозващи повече от 36 пътници се поддържа ефикасна патрулна система, така че избухването на пожар да бъде своевременно открито. Всеки член на противопожарния патрул е обучен и запознат със съоръженията на кораба, както и с местоположението и функционирането на оборудването, което той или тя може да се наложи да използва. Всеки член на противопожарния патрул е осигурен с подвижна радиостанция за двустранна връзка.

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

.6 Корабите, превозващи повече от 36 пътници, имат детекторни сигнализации за системите по правило 13.2, централизирани в постоянно обслужван главен пункт за управление. В допълнение, органите за дистанционно затваряне на огнеупорните врати и спиране вентилационните витла, също се концентрират на това място. Вентилаторите могат да бъдат реактивирани от екипажа в постоянно обслужваните пунктове за управление. Контролният панел в главния пункт за управление показва отворени и затворени позиции на противопожарните врати, затворени или спрени детектори, сигнализации и вентилатори. Контролният панел трябва постоянно да се охранява и има автоматичен превключвател за аварийно охраняване, в случай на прекъсване на нормалното електроохраняване. Контролният панел се охранява от основния и от аварийния източник на електрическа енергия, определени в правило II-1/G/3, освен ако в правилата не се предвижда друго.

.7 Контролният панел е изграден на принципа на надеждността, напр. отворена детекторна верига предизвиква състояние на авария.

16 Модернизирани на съществуващите кораби клас “В”, превозващи повече от 36 пътници (правило 41-1)

В допълнение към изискванията за съществуващите кораби от клас “В” в настоящата Глава II-2, съществуващите кораби клас “В”, превозващи повече от 36 пътници, отговарят на следните изисквания:

.1 Не по-късно от 1 октомври 2000 г.:

.1 Всички жилищни и сервизни помещения, стълбищни заграждения и коридори са оборудвани с детектори за дим и със сигнализацията система от одобрен вид, които отговарят на

изискванията на правило П-2/А/9. Тази система не е необходимо да бъде монтирана в самостоятелни бани и в помещенията, където има малка или никаква опасност от пожар като празните помещения и други такива. В камбузите се инсталират детектори, които се активират от топлина, а не от дим.

.2 Детекторите за дим, свързани към системата на противопожарните детектори и сигнализация, трябва също да бъдат разположени над таваните на стълбищата и коридорите в помещенията, където конструкцията на таваните е изработена от запалителни материали.

.3.1 Окачените огнеупорни врати, които са закрепени на панти в стълбищните заграждения, във вертикалните прегради на главните вертикални зони и в разделителните стени на камбузите, които обикновено се държат отворени, са самозатварящи се и могат да се освобождават от главния пункт на управление и от място при самата врата.

.3.2 В постоянно обслужван главен пункт за управление се поставя панел, който показва дали огнеупорните врати в стълбищните заграждения, вертикалните прегради на главните вертикални зони и в разделителните стени на камбузите са затворени.

.3.3 Изпускателните тръби от камбузите, в които е вероятно да се наслоят мазнини, и които преминават през жилищни помещения или помещенията, съдържащи запалителни материали, се изграждат като отделения от клас „А”. Всяка изпускателна тръба от камбузите е снабдена с:

.1 утаител за мазнина, който може лесно да се отстранява за почистване, освен ако не е инсталирана друга алтернативна система за отстраняване на мазнина;

.2 с регулатор за огъня, разположен в долния край на тръбата;

.3 със системи за затваряне на смукателните вентилатори, които да могат да се управляват от самия камбуз;

.4 стационарни средства за потушаване на пожар в тръбата; и

.5 подходящо разположени отвори за проверка и почистване.

.3.4 В рамките на стълбищните заграждения могат да се разполагат единствено обществени тоалетни, асансьори, хранилища от незапалителни материали, осигуряващи съхранението на противопожарното оборудване и откритите информационни щандове. Други съществуващи помещения в зоната на заградените стълбищни пространства:

.1 се изправят, затварят се постоянно и се изключват от електрическата система; или

.2 се отделят от стълбищните заграждения посредством отделения клас „А” в съответствие с правило .5. Тези пространства могат да имат директен достъп до стълбищните заграждения посредством врати клас „А” в съответствие с правило .5 и при условие че в тези пространства е инсталирана противопожарна дъждовална система. Независимо от това обаче, каютите не се отварят директно към стълбищните заграждения.

.3.5 От други помещения, които не са общи площи, коридори, обществени тоалетни, специална категория помещения, други стълбища, определени в правило 6.1.5, откритите палубни пространства и помещения, обхванати от правило .3.4.2, не се разрешава директен достъп до стълбищните заграждения.

.3.6 Наличните машинни отделения от категория (10), описани в правило П-2/Б/4 и съществуващите офиси на информационните гишета с директен достъп към стълбищните заграждения, могат да се запазят, при условие че са защитени с детектори за дим, и че съществуващите офиси на информационните гишета са обзаведени единствено с мебелировка с ограничен риск от пожар.

.3.7 В допълнение към аварийното осветление по правила П-1/Г/3 и Ш/5.3, аварийните изходи, включително стълбищата и изходите, са обозначени при всички аварийни изходи, включително ъглите и междинните сектори, със светлини или фотолуминисцентни лентови индикатори, разположени не повече от 0,3 метра над палубата. Маркировките дават възможност пътниците да открият аварийните пътеки и изходи. В случай че се използва електрическо осветление, то се охранява от аварийния енергиен източник и е разположено, така че при повреда в някоя от лампа или при прекъсване на водеща ивица, да не предизвика прекъсване в осветлението на лентата. Освен това, всички обозначения по аварийните изходи и местата с противопожарно оборудване са от фотолуминисцентен материал или са осветени. Администрацията на държавата на флага гарантира, че такова осветление или фотолуминисцентно оборудване е оценено, изпитано и приложено в съответствие с указанията на Резолюция А.752 (18) на ММО или ISO 15370-2001 стандарт.

.3.8 Осигурява се обща аварийна сигнална система. Сигнализацията може да се приема звуково във всички жилищни помещения и в обичайните работни места на екипажа и на откритите палуби, а нивото на звуковото му налягане отговаря на стандартите на „Кодекса за сигнализациите и индикациите”, приети от ММО с Резолюция А.686 (17).

.3.9 Има общокорабна високоговорителна уредба или друго ефективно средство за комуникация на разположение във всички жилищни, общи и сервизни помещения и пунктове за управление и открити палуби.

.3.10 Обзавеждането в стълбищните заграждения се свежда до наличния брой места за сядане. То е фиксирано и ограничено до шест места на всяка палуба във всяко стълбищно заграждение с ограничена опасност от пожар и не възпрепятства аварийните изходи на пътниците. Администрацията на държавата на флага може да разреши допълнителни места за сядане в пространството около основната рецепция в стълбищното заграждение, когато те са закрепени, огнеупорни и не възпрепятстват аварийните изходи на пътниците. Не се допуска мебелировка в пътническите коридори и коридорите на екипажа, които са част от аварийните изходи в зоните около каютите. В допълнение към горното, могат да се допуснат шкафове, изработени от огнеупорни материали, където се съхранява задължителното оборудване за безопасност.

.2 Не по-късно от 1 октомври 2003 г.:

.1 Всички стълбища в жилищните и сервизни помещения имат стоманена рамкова конструкция, освен ако администрацията на държавата на флага не разреши използването на друг равностоеен, и са в заграждения от отделения клас „А”, с ефикасни средства за затваряне на всички отвори, с изключение на:

.1 стълбища, когато свързват само две палуби, не е необходимо да бъдат оградени, при условие че интегритетът на палубата се запазва с подходящи вертикални прегради или врати в междупалубното пространство. Когато едно стълбище е заградено в едно междупалубно пространство, стълбищното заграждение се защитава в съответствие с таблиците за палуби в правило 5;

.2 стълбища могат да бъдат разположени на открито в обществено помещение, при условие че те се намират изцяло в такова обществено помещение.

.2 Машинните отделения са снабдени със стационарни пожарогасителни системи, отговарящи на изискванията на правило II-2/A/6.

.3 Вентилационните тръби, преминаващи през отделенията между главни вертикални зони се оборудват с надежден регулатор за огън с автоматично затваряне, който може да се затваря и ръчно от всяка страна на отделението. В допълнение, такива надеждни регулатори за огън с автоматично затваряне с ръчно управление от вътрешната страна на заграждението, се монтират на всички вентилационни тръби, обслужващи жилищните и сервизните помещения и стълбищните заграждения на местата, където те преминават през загражденията. Вентилационните тръби, когато преминават през отделение на главна противопожарна зона, без сервизни помещения 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 заграждение или в страничната шахта, която не е директно обслужвана.

.4 Специалната категория помещения отговарят на изискванията на правило II-2/Б/14.

.5 Всички огнеупорни врати в стълбищните заграждения, вертикалните прегради на главните вертикални зони и границите на камбузите, които обикновено се държат отворени, могат да се освобождават от централен пункт за управление и от самата врата.

.6 Изискванията на параграф .1.3.7 от настоящото правило се прилагат и по отношение на жилищните помещения.

.3 Не по-късно от 1 октомври 2005 г. или 15 години след датата на построяване на кораба, която от двете дати е по-късна:

.1 жилищните и сервизни помещения, стълбищните заграждения и коридорите се оборудват с автоматични пръскачки, пожародетекторни и противопожарни сигнални системи, отговарящи на изискванията на правило II-2/А/8 или на ръководните насоки на ММО за одобрена дъждовална система според Резолюция А.800 (19) на ММО.

17 Специални изисквания към кораби, пренасящи опасни товари (правило 41)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”, ПОСТРОЕНИ НА ИЛИ СЛЕД 1 ЯНУАРИ 2003 Г. И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАС “В”:

Изискванията на правило SOLAS II-2/54 се прилагат към пътническите кораби, пренасящи опасни товари, когато това е необходимо.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”, ПОСТРОЕНИ НА ИЛИ СЛЕД 1 ЯНУАРИ 2003 Г.:

Изискванията на правило 19 на част Ж от Глава II-2 на ревизираната версия на Конвенцията SOLAS от 1 януари 2003 г., се прилагат към пътническите кораби, пренасящи опасни товари, когато това е необходимо.

18. Специални изисквания за съоръженията за кацане на хеликоптери

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”, ПОСТРОЕНИ НА ИЛИ СЛЕД 1 ЯНУАРИ 2003 Г.:

Корабите, оборудвани с площадки за кацане на хеликоптери, отговарят на изискванията на правило 18 на част Ж от Глава II-2 на ревизираната версия на Конвенцията SOLAS от 1 януари 2003 г.

ГЛАВА III

СПАСИТЕЛНИ СРЕДСТВА

1 Определения (правило 3)

НОВИ И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “B”, “C” и “D”:

За целите на настоящата глава, освен ако изрично не е указано друго, се прилагат определенията на правило III/3 на SOLAS от 1974 г., както е изменена.

2 Комуникации, спасителни съдове и спасителни лодки, лични животоспасяващи приспособления (правила 6, 7, 17, 18, 21 и 22)

НОВИ И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “B”, “C” и “D”:

Всеки кораб пренася най-малко радио-спасителни средства, радарни импулсни приемо-предаватели, лични спасителни средства, спасителни салове и лодки, сигнални ракети, спасителни въжета и приспособления, определени в следната таблица и съответните бележки, отнасящи се до класа на кораба.

Всички горепосочени приспособления, включително съоръженията им за спускане, когато е необходимо отговарят на изискванията на глава III от приложението към Конвенцията на SOLAS от 1974 г., както е изменена, освен ако изрично не е указано друго в параграфите по-долу.

В допълнение, на всеки кораб има водолазни костюми и костюми за топлинна защита, които се използват от хората в спасителните салове и лодки, в съответствие с изискванията на глава III от приложението към Конвенцията на SOLAS от 1974 г. както е изменена.

Корабите, на които няма спасителен сал или лодка, за спасителни цели се снабдяват с най-малко един водолазен костюм. Когато корабът постоянно плава при топли климатични условия обаче и администрацията на държавата на флага прецени, че няма нужда от топлинна защита, такова защитно облекло не е необходимо да се взима.

Клас на кораба	B		C		D	
	>250	≤250	>250	>250	≤250	>250
Брой хора (N)						
Спасителен съд ^{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
Спасителни лодки ^{4 5}	1	1	1	1	1	1
Спасителни шамандури ⁶	8	8	8	4	8	4
Спасителни жилетки ^{8 9}	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 ¹	12	12	12	12	6	6
Спасителни въжета и 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 Спасителните съдове могат да бъдат или спасителни лодки, отговарящи на изискванията на раздел 4.5 или 4.6 или 4.7 на Кодекса LSA, или спасителни салове, отговарящи на изискванията на раздел 4.1 на Кодекса LSA, на раздели 4.2 или 4.3 от Кодекса LSA. В допълнение, спасителните салове на ро-ро пътническите кораби също отговарят на изискванията на правило III/5-1.2.

Ако е доказано, че пътуването е безопасно и/или климатичните условия на региона са благоприятни, администрацията на държавата на флага може да приеме, ако това не се отхвърля от държавата-членка – домакин, следното:

а) открити обръщаеми надуваеми спасителни салове, които не отговарят на изискванията на Раздел 4.2 или 4.3 на Кодекса LSA, при условие че тези спасителни салове отговарят изцяло на изискванията на приложение 10 към Кодекса LSA;

б) спасителни салове, неотговарящи на изискванията на параграфи 4.2.2.2.1 и 4.2.2.2.2 на Кодекса LSA за изолация срещу студ на пода на спасителния сал.

Спасителните съдове за съществуващите кораби "B", "C" и "D" отговарят на съответните правила от SOLAS 74 за съществуващи кораби, според измененията ѝ към датата на приемане на настоящата директива.

Система или системи за евакуация в открито море, отговарящи на изискванията на раздел 6.2 на Кодекса LSA, могат да се заменят с равностоен капацитет спасителни салове и съоръжения за спускане във вода според таблицата.

² Спасителните съдова трябва по възможност да бъдат равномерно разпределени от всяка страна на кораба.

³ Общият брой спасителни съдове е в съответствие с процента, посочен в горната таблица, а общият капацитет на спасителните съдове и допълнителните спасителни салове представляват 110% от общия брой на лицата (N), за които корабът е предназначен да превозва. Достатъчен брой спасителни съдове се носят с цел да се осигури, че в случай, че някой от спасителните съдове се загуби или повреди, 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 се осигури, 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 лодка.

⁵ Спасителните лодки се обслужват от собствени спускателни съоръжения, способни да осъществят спускане и издърпване.

Ако дадена спасителна лодка отговаря на изискванията на раздели 4.5 или 4.6 на Кодекса LSA, тя може да бъде включена в капацитета на спасителните съдове, посочен в горната таблица.

Най-малко една от спасителните лодки на ро-ро пътническите кораби е бързоходна спасителна лодка, отговаряща на изискванията на правило III/5-1.3. Когато администрацията на държавата на флага счита, че инсталирането на спасителна лодка на борда на даден кораб е физически невъзможно, такъв кораб може да се освободи от задължението да носи спасителна лодка, при условие че корабът отговаря на всички долупосочени условия:

- а) корабът е пригоден за спасяване на човек в беда във водата;
 - б) спасяването на човек в беда може да бъде наблюдавано от шурманския мостик; и
 - в) корабът е достатъчно маневрен, за да се приближи и спаси хора при най-неблагоприятни условия.
- б) От всяка страна на кораба поне една спасителна шамандура се снабдява със спасително въже поне два пъти по-дълго от височината, на която спасителната лодка трябва да се намира над най-ниската водолиния или над 30 метра, която от двете величини е по-голяма.

Две спасителни лодки се снабдяват със самоактивиращи се димни сигнални ракети и самоактивиращо се осветление; те могат да бъдат лесно освобождавани от шурманския мостик. Останалата част от спасителните лодки се снабдяват със самоактивиращи се светлини в съответствие с изискванията на параграф 2.1.2 на Кодекса LSA.

⁷ Сигнални ракети за помощ, отговарящи на изискванията на параграф 3.1 на Кодекса LSA се съхраняват на шурманския мостик или на пулта за управление.

⁸ Спасителните жилетки на борда на ро-ро пътническите кораби отговарят на изискванията на правило III/5-1.5.

⁹ За всеки човек, който работи на открито място на борда, се осигурява надуваема спасителна жилетка. Тези надуваеми спасителни жилетки могат да се включат в общия брой на спасителните жилетки, според изискванията на настоящата директива.

3 Аварийна сигнализация, оперативни инструкции, наръчник за обучение, поименни списъци и инструкции за аварийни ситуации (правила 6, 8, 9, 19 и 20)

НОВИ И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “B”, “C” и “D”:

Всеки кораб е снабден с:

.1 Обща аварийна сигнална система (правило 6.4.2)

Системата трябва да отговаря на изискванията на параграф 7.2.1.1 на Кодекса LSA и е подходяща да призовава пътниците и екипажа на сборните пунктове и да инициира дейностите, включени в поименния списък.

Във всички кораби, превозващи повече от 36 пътници, аварийната сигнална система се допълва от корабна високоговорителна уредба, която се използва от мостика. Уредбата има такива качества и да бъде организирана и разположена по такъв начин, че съобщенията, оповестявани чрез нея лесно да достигат до

хората с нормален слух на всички места, където е вероятно те да се намират, когато главният двигател работи.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”, ПОСТРОЕНИ НА ИЛИ СЛЕД 1 ЯНУАРИ 2003 Г.:

Общите аварийни сигнални системи се чуват на всички открити палуби, а минималните нива на звуковото налягане за тона на аварийния сигнал отговаря параграфи 7.2.1.2 и 7.2.1.3 от Кодекса LSA.

.2 Корабна високоговорителна уредба (*правило 6.5*).

.2.1 В допълнение към изискванията на правило II-2/Б/15.4 и на параграф .1, всички пътнически кораби, превозващи повече от 36 пътници се оборудват със система за обръщане към хората на кораба. По отношение на съществуващите кораби, изискванията на параграфи .2.2, .2.3 и .2.5 при спазване на разпоредбите на параграф .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 Корабната високоговорителна уредба съставлява високоговорителна инсталация, даваща възможност за едновременно разпространяване на съобщения до всички помещения, където се намира екипажа или пътниците, или където и двете обикновено се намират, както и до сборните пунктове. Тя може да разпространява съобщения от штурманския мостик и от други такива места на борда на кораба, каквито администрацията на държавата на флага преценява, че са необходими.

.2.3 Корабната високоговорителна уредба е защитена срещу неразрешено използване и трябва ясно да се чува над шума на околната среда във всички помещения, посочени в параграф .2.2 и е снабдена с приоритетна функция, която се упражнява от штурманския мостик и от други такива места на борда на кораба, каквито администрацията на държавата на флага преценява, че са необходими, така че спешните съобщения да се разпространяват, дори когато някой високоговорител в съответните помещения е бил изключен, силата на звука е бил намален или ако неговия тон е бил намален или корабната високоговорителна уредба е била използвана не по предназначение.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”, ПОСТРОЕНИ НА ИЛИ СЛЕД 1 ЯНУАРИ 2003 Г.:

Минималните нива на звуковото налягане за предаване на аварийни съобщения отговаря параграф 7.2.2.2 от Кодекса LSA.

.2.4 НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”:

.1 Корабната високоговорителна уредба се състои от най-малко две вериги, които са достатъчно разделени една от друга по тяхната дължина и имат два отделни и независими усилвателя; и

.2 Администрацията на държавата на флага определя корабната високоговорителна уредба и стандартите ѝ за работа, като отчита препоръките, приети от ММО.

.2.5 Корабната високоговорителна уредба е свързана към аварийен източник на електроенергия.

.2.6 Съществуващите кораби, които вече са оборудвани с одобрена от администрацията на държавата на флага корабна високоговорителна уредба и отговарят в основни линии на изискванията на параграф .2.2, .2.3 и .2.5, не сменят уредбата си.

.3 Поименен списък и инструкции за аварийни ситуации (правило 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 и инструкции за аварийни ситуации, отговарящи на изискванията на правило на SOLAS III/37, се излагат на видни места в целия кораб, включително на штурманския мостик, машинното отделение и жилищните помещения на екипажа.

В каютите на пътниците се окачват илюстрации и инструкции на съответните езици и се излагат на видно място при сборните пунктове и в другите пътнически помещения. Те информират пътниците за:

- (i) техния сборен пункт;
- (ii) най-важните действия, които те предприемат в случай на авария;
- (iii) начина на обличане на спасителните жилетки.

Лицето, което в съответствие с правило IV/16 на SOLAS е определено за главен отговорник за радио-комуникациите по време на бедствените ситуации, не е натоварено с други задължения в такива ситуации, горното се отразява в поименния списък и в инструкциите за аварийни ситуации.

.4 Оперативни инструкции (правило 9)

В или в близост до спасителните съдове и контролните органи за тяхното спускане има плакати или табели, които:

- (i) илюстрират предназначението на контролните органи и процедурите за работата с тях и дават съответните инструкции или предупреждения;
- (ii) се забелязват лесно при условия на аварийно осветление;
- (iii) използват символи в съответствие с Резолюция А.760 (18) на ММО.

.5 Наръчник за обучение

Във всяка столова и зала за почивка на екипажа или във всяка каюта на екипажа се осигурява наръчник за обучение, който отговаря на изискванията на правило III/35 на SOLAS.

.6 Инструкции за поддръжка (правило 20.3)

Инструкции за бордово поддръжане на спасителните съоръжения или програми за планирано поддръжане, които включват поддръжка на спасителни съоръжения, се осигуряват и се осъществява съответното поддръжане. Инструкциите са съответствие с изискванията на правило III/36 на SOLAS.

4 Обслужване на спасителните съдове и контрол (правило 10)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “B”, “C” и “D”:

.1 На борда има достатъчен брой обучени лица, които да събират и да подпомагат лицата, които не са обучени.

.2 На борда има достатъчен брой членове на екипажа, за да управляват спасителните съдове и устройствата за спускането им, какъвто е необходим за прехвърляне на всички лица, намиращи се на борда.

.3 Офицер или упълномощено лице отговаря за използването на всеки един от тези спасителни съдове. Член на екипажа, обучен в управлението и работата със спасителния съд обаче, може да бъде назначен за отговорник за всеки един отделен сал или група от салове. Във всяка спасителна лодка и моторизиран спасителен съд има определено лице, което да е в състояние да управлява двигателя и да извършва незначителни ремонти.

.4 Капитанът на кораба следи за равномерното разпределение на хората, определени в параграфи .1, .2 и .3 в спасителните съдове на кораба.

5 Сборни пунктове и организиране качването в спасителните съдове (правила 11, 23 и 25)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “B”, “C” и “D”:

.1 Спасителните съдове, за които се изискват одобрени съоръжения за спускане, се съхраняват възможно най-близо до жилищните и сервизни помещения.

.2 Сборните пунктове се предвиждат в близост до пунктовете за качване в спасителните съдове и са леснодостъпни откъм жилищните и работни зони и разполагат с голямо пространство за управление и инструктиране на пътниците. Откритото палубно пространство е най-малко 0,35 м² на човек.

.3 Сборните пунктове и пунктовете за качване, пътеките, стълбищата и изходите, водещи до сборните пунктове и пунктовете за качване, са подходящо осветени.

Такова осветление се захранва от аварийен източник на електрическа енергия, съгласно правила II-1/Г/3 и II-1/Г/4.

В допълнение и като част от маркировките, по изискванията на II-2/Б/6.1.7 за нови кораби класове "B", "C" и "D", маршрутите до сборните пунктове се отбелязват със символа за сборен пункт, предназначен за целта, в съответствие с Резолюция А.760 (18) на ММО. Настоящото изискване се прилага и към съществуващите кораби клас "B", превозващи повече от 36 пътници.

.4 Пътниците могат да се качват в спасителните лодки или директно от мястото за съхранение на лодките или от палубата за качване, но не и от двете.

.5 Пътниците могат да се качват в спасителните лодки на балките от място в непосредствена близост до мястото за съхраняването им или от мястото, където спасителният съд се пренася преди спускане.

.6 Когато е необходимо, се осигуряват средства за преместване на балките, за спускане на спасителните лодки, отстригване на кораба и придържането им до борда, за да могат хората да се качат.

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ "B", "C" и "D":

.7 Ако дадено средство за спускане на спасителен съд не позволява качване в спасителния съд преди той да е спуснат на вода, и височината от пункта за качване до водата е повече от 4,5 метра над водолинията при най-леко морско натоварване, се инсталира одобрен тип морска евакуационна система (MES), която отговаря на раздел 6.2 на Кодекса LSA.

Корабите са оборудвани с комуникационна уредба на морската евакуационна система между пункта за качване в спасителните съдове и платформата за спасителните съдове.

.8 Има най-малко една подвижна стълба за качване в спасителен съд от всяка страна на кораба, която отговаря на изискванията на параграф 6.1.6 от Кодекса LSA; администрацията на държавата на флага може да освободи даден кораб от това изискване, при условие че при всякакви състояния на липса на повреда или при предвидена повреда в балансирано и наклонено състояние, свободното пространство на борда между предвиденото място за качване и водолинията е не повече от 1,5 метра.

5-1 Изисквания за ро-ро пътническите кораби (правило 26)

НОВИ КОРАБИ ТИП „РО-РО” КЛАСОВЕ "B", "C" и "D":

.1 Съществуващите ро-ро пътнически кораби се привеждат в съответствие с изискванията на параграф .5 не по-късно от датата на първата периодична проверка след датата, посочена в член 14, параграф 1 от настоящата директива и на параграфи .2, .3 и .4 не по-късно от първата периодична проверка след 1 юли 2000 г.

.2 Спасителни салове

.1 Спасителните салове на ро-ро пътническите кораби се обслужват от морски евакуационни системи, които отговарят на изискванията на раздел 6.2 на Кодекса LSA или от съоръженията за спускане, отговарящи на параграф 6.1.5 на Кодекса LSA, които трябва равномерно да са разпределени от всяка страна на кораба.

Осигурява се комуникация между пункта за качване и платформата.

.2 Всеки спасителен сал на пътнически кораб тип ро-ро се снабдява със системи за бързо освобождаване от мястото за съхраняване и спускане във вода, отговарящи на изискванията на правило III/23 на SOLAS.

.3 Всеки спасителен сал на пътнически кораб тип ро-ро се снабдява с бордова рампа, отговаряща на изискванията на параграфи 4.2.4.1 или 4.3.4.1 от Кодекса LSA.

.4 Всеки спасителен сал на ро-ро пътнически кораб трябва или автоматично да се самоизправя, или да е закрит с възможност за преобръщане, и да е устойчив в морето и да се управлява безопасно, независимо от посоката на плаване. Администрацията на държавата на флага може да разреши откритите спасителни салове с възможност за обръщане, ако счита това за необходимо, с оглед безопасността на плаването и благоприятните климатични условия в зоната и по време на пътуването и при условие че такива спасителни съдове изцяло отговарят на изискванията на приложение 10 към Кодекса за високоскоростните съдове.

Алтернативно, корабът носи автоматично самоизправящи се салове или закрити преобръщащи се спасителни салове, в допълнение към обичайното за него оборудване със спасителни салове, с такъв общ капацитет, който да поеме най-малко 50% от хората, които не са настанени в спасителни лодки. Този допълнителен капацитет на саловете се определя на база разликата между общия брой хора на борда и броя на хората, настанени в спасителните лодки. Всеки такъв спасителен сал се одобрява от администрацията на държавата на флага, като се отчитат препоръките, приети от ММО с КМБ/Циркуляр 809.

.3 Бързоходни спасителни лодки

.1 Най-малко една от спасителните лодки на пътнически кораб тип ро-ро е бързоходна спасителна лодка, която е одобрена от администрацията на държавата на флага, като се отчитат изискванията, приети с Резолюция КМБ/Циркуляр 809 на ММО.

.2 Всяка бързоходна спасителна лодка може да се спуска от подходящо съоръжение, одобрено от администрацията на държавата на флага. При одобряване на такива средства, администрацията на държавата на флага отчита, че бързоходната спасителна лодка е предназначена да може да бъде спусната и върната обратно дори при лоши атмосферни условия, и също така се съобразява с препоръките, приети от ММО.

.3 За всяка бързоходна лодка редовно се обучават и тренират най-малко два екипажа, като се отчитат изискванията на раздел А-VI/2, таблица А-VI/2-2, „Спецификация на минималното ниво на компетентност за бързоходни спасителни лодки” от „Кодекс за вахтената служба, нормите за подготовка и освидетелстване на моряците” (STCW) и препоръките, приети от ММО с Резолюция А.771 (18) както е изменена. Обучението и тренировките обхващат всички области на спасяването, обработката на товарите, маневрирането и управлението на съдовете при различни условия и изправянето им след преобръщане.

.4 В случаи, когато разпределението или размера на един ро-ро пътнически кораб е такова, че възпрепятства инсталирането на бързоходната спасителна лодка съгласно параграф .3.1, бързоходната спасителна лодка може да се инсталира на мястото на съществуваща спасителна лодка, която има статут на спасителна лодка или на лодка, която се използва за спешни случаи, при условие че всички следни условия са изпълнени:

.1 инсталираната бързоходна спасителна лодка се обслужва от съоръжение за спускане, отговарящо на изискванията на параграф .3.2;

.2 капацитетът на спасителните съдове, намален с такава замяна, се компенсира с инсталирането на спасителни салове, годни да пренасят най-малко такъв брой на лица, равен на този, който се обслужва от заменената спасителна лодка; и

.3 тези спасителни салове могат да се обслужват от съществуващите спускателни съоръжения или от морските евакуационни системи.

.4 Средства за спасяване

.1 Всеки ро-ро пътнически кораб се оборудва с ефикасни средства за бързо спасяване на оцелели във водата и за прехвърлянето на оцелелите от спасителните отряди или спасителните съдове на кораба.

.2 Средствата за прехвърляне на оцелелите в кораба могат да са част от морска евакуационна система, или могат да са част от система, предназначена за спасителни цели.

Държавата на флага одобрява тези средства, като отчита препоръките, приети от ММО с КМБ/Циркуляр 810.

.3 Когато пързалката на морската евакуационна система е предназначена да осигури прехвърлянето на оцелели към палубата на кораба, пързалката е оборудвана с дръжки или стъпала за подпомагане на изкачването на пързалката.

.5 Спасителни жилетки

.1 Независимо от изискванията на правила III/7.2 и III/22.2 на SOLAS в близост до сборните пунктове се съхраняват достатъчен брой спасителни жилетки, за да не трябва пътниците да се връщат до каютите си, да ги вземат оттам.

.2 В ро-ро пътническите кораби всяка спасителна жилетка има светлинно устройство, съобразно изискванията на параграф 2.2.3 на Кодекса LSA.

5-2 Площадки за приземяване и качване в хеликоптери (правило 28)

НОВИ И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “B”, “C” и “D” ТИП РО-РО:

.1 Съществуващите ро-ро пътнически кораби се привеждат в съответствие с изискванията на параграф .2 на настоящото правило не по-късно от датата на първата периодична проверка след датата, посочена в член 14, параграф 1 от настоящата директива.

.2 Ро-ро пътническите кораби трябва да имат площадка за приемане на хеликоптер, одобрена от администрацията на държавата на флага, като отчита препоръките, приети от ММО с Резолюция А.229 (VII), както е изменена.

.3 На новите ро-ро пътнически кораби класове “B”, “C” и “D” с дължина 130 метра и повече има площадка за приземяване на хеликоптер, одобрена от администрацията на държавата на флага, като се отчитат препоръките, приети от ММО.

5-3. Система за подпомагане вземането на решения от капитаните (правило 29)

НОВИ И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “B”, “C” и “D”:

.1 Съществуващите кораби се привеждат в съответствие с изискванията на тази разпоредба не по-късно от датата на първата периодична проверка след 1 юли 1999 г.

.2 На всички кораби помощната система за подпомагане вземането на решения за управление в аварийни ситуации се осигурява на щурманския мостик.

.3 Системата се състои най-малко от разпечатан план или планове за аварийна ситуация. Всички предвидими аварийни ситуации се определят в този план или планове, включително, но не само, следните основни групи аварийни ситуации:

.1 пожар;

.2 повреда на кораба;

.3 замърсяване;

.4 неправомерни действия, заплашващи безопасността на кораба и сигурността на неговите пътници и екипажа;

.5 злополуки с персонала; и

.6 злополуки, свързани с товара;

.7 оказване на спешна помощ на други кораби.

.4 Аварийните процедури, установени в аварийния план или планове подпомагат капитаните при вземане решения за овладяване на комбинация от аварийни ситуации.

.5 Аварийният план или планове имат еднаква структура и са лесни за прилагане. Когато е възможно, действителното натоварено състояние, така както е изчислено за устойчивото пътуване на кораба, се използва за целите на управление на повреди.

.6 В допълнение към отпечатания аварийен план или планове администрацията на държавата на флага може също така да разреши да се използва компютърна система за подпомагане вземането на решения, разположена на щурманския мостик, която предоставя цялата информация, съдържаща се в аварийния план или планове, процедурите, контролните списъци и т.н., като е в състояние да предлага списък от препоръчителни действия, които да бъдат осъществени в случай на предвидими спешни ситуации.

6 Станции за спускане на лодки (правило 12)

НОВИ И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”:

Разположението на станциите за спускане на лодки осигурява безопасното им спускане, като се взима предвид отстоянието от витлото и стръмните надвиснали части на корпуса, за да може спасителният съд да бъде спуснат точно отстрани на изправената страна на кораба. Ако те са разположени откъм носа, те са зад първата носова непроницаема преграда, в защитено място.

7 Съхраняване на спасителни съдове (правила 13 и 24)

НОВИ И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “B”, “C” и “D”:

.1 Всеки спасителен съд се съхранява, така че:

а) нито съдът, нито средствата, използвани за натоварването му, да възпрепятстват операциите по спускането на другите спасителни съдове;

б) да бъде, доколкото е възможно и безопасно, в най-голяма близост до водната повърхност; за спасителните съдове, които се спускат с балка, височината на горната част на балката, заедно със спасителния съд, когато е в готовност за спускане, не е повече от 15 метра от водолинията, когато коработ е в най-леко морско състояние, а положението на спасителния съд, който се спускат с балка, когато е в готовност за спускане, е над водолинията при изцяло натоварено състояние на кораба при неблагоприятни условия на разпределение на товара и надлъжен наклон до 10° и страничен наклон до 20° в която и да е посока за новите кораби, и съответно до поне 15° в която и да е посока за съществуващите кораби, или под ъгъла, при който откритата палуба се потопи, която от двете величини е по-малка;

в) да бъде в състояние на постоянна готовност, така че двама члена на екипажа да могат да го подготвят за натоварване и спускане в рамките на 5 минути;

г) да бъде колкото е възможно по-далеч от витлото; и

д) да бъде изцяло оборудван според съответните изисквания на правилата на SOLAS, с изключение на това, че допълнителните спасителни съдове, както са определени в забележка 3 към таблицата на правило III/2, могат да бъдат освободени от някои от изисквания на изискванията на SOLAS за оборудването, което е предвидено в тази забележка.

.2 Спасителните лодки се съхраняват прикрепени към съоръженията за спускане, а на пътническите кораби с дължина 80 метра и повече всяка спасителна лодка се натоварена, така че разстоянието от задната част на спасителната лодка да не е по-малко от 1,5 пъти от дължината на спасителната лодка напред от витлото.

.3 Всеки спасителен сал се съхранява:

(а) с неговия фалин, закрепен към кораба;

(б) със съоръжение за свободно плаване, отговарящо на изискванията на параграф 4.1.6 на Кодекса LSA, осигуряващо възможност спасителният сал да плава свободно, а ако 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 само то е достатъчно, за да се изпълнят изискванията на параграф 4.1.6 на Кодекса LSA;

(в) така че да позволи ръчно освобождаване от неговите средства за закрепване.

.4 Спасителните салове, спускани от балка, се съхраняват на достъпно от скрипците място, освен ако не е осигурено друго средство за прехвърляне на саловете, което не престава да функционира в границите на надлъжен наклон до 10^0 и страничен наклон до 20^0 в която и да е посока за новите кораби, и съответно до поне 15^0 в която и да е посока за съществуващите кораби, или при движение на кораба или прекъсване на електрозахранването.

.5 Спасителните салове, предназначени за спускане чрез изхвърляне през борда, се съхраняват, така че са в положение за лесно преместване от едната страна към другата на нивото на единична открита палуба. В случай, че тези условия за съхраняване не могат да бъдат изпълнени, се осигуряват допълнителни спасителни салове, така че общият наличен капацитет от всяка страна на кораба е 75% от общия брой на лицата на борда.

.6 Спасителните салове, които отговарят на изискванията на Морската система за евакуация (MES) трябва:

а) да се съхраняват в близост до контейнера с MES;

б) да могат да се освобождават от рамката за съхранение, заедно със съоръженията, които позволяват салът да се придържа и надува до платформата на борда;

в) да могат да се освобождават, като независими спасителни съдове; и

г) да се осигуряват със спасителни въжета към платформата за качване.

8 Съхраняване на спасителните лодки (правило 14)

НОВИ И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”:

Спасителните лодки се съхраняват:

.1 в състояние на постоянна готовност за спускане за не повече от 5 минути;

.2 в положение, подходящо за спускане и прибиране;

.3 по такъв начин, че нито спасителната лодка, нито средствата, използвани за натоварването ѝ, да не възпрепятстват операциите по спускането на другите спасителни съдове на други станции за спускане на съдове;

.4 по начин, по който се съхраняват спасителните лодки, в съответствие с изискванията на правило 7.

8а Съхраняване на системите за морска евакуация (правило 15)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D” И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D” ТИП РО-РО:

1. По страната на кораба няма никакви отвори между пункта за качване на системата за морска евакуация и водолинията при най-ненатоварено състояние на плаване на кораба и се осигуряват средства за защита на системата от стърчащи предмети.

2. Разположението на системите за морска евакуация осигурява безопасното пускане на съдовете, като се взема предвид отстоянието от витлото и стръмните надвиснали части на корпуса, за да може, доколкото е възможно, системата да бъде спусната точно отстрани на изправената страна на кораба

3. Всяка система за морска евакуация се разполага, така че нито проходите, нито платформата или организацията за нейното съхраняване или работа не нарушават дейността на други спасителни съоръжения на всяка друга станция за спускане.

4. Когато е възможно, положенията на системата за морска евакуация на кораба са защитени от повреди при бурно море.

9 Съоръжения за спускане на спасителни съдове и за спасяване (правило 16)

НОВИ И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”:

.1 За всички спасителни съдове се осигуряват съоръжения за спускане, отговарящи на изискванията на Раздел 6.1 на Кодекса LSA, с изключение на:

.1 ЗА СЪЩЕСТВУВАЩИТЕ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”:

(а) спасителни съдове, в които може да се качва от място на палуба, което е на разстояние по-малко от 4,5 метра над водолинията при най-леко морско състояние, и които:

- са с маса не повече от 185 кг; или

- се съхраняват за директно спускане от мястото на съхраняване при неблагоприятни условия при надлъжен наклон до 10° и страничен наклон до най-малко 15° във всяка посока; или

(б) спасителни съдове, които се превозват в допълнение към спасителните съдове, предвидени за 110 % от общия брой на лицата на борда; или спасителните съдове, предвидени за ползване заедно с Морската система за евакуация (MES), отговарящи на изискванията на раздел 6.2 на Кодекса LSA, и съхранявани за директно спускане от мястото на съхраняване при неблагоприятни условия при надлъжен наклон до 10^0 и страничен наклон до 20^0 във всяка посока.

2 ЗА НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “B”, “C” и “D”:

когато, при спазване условията за качване в спасителните съдове и спасителните лодки при атмосферните условия, при които корабът е вероятно да работи, и при всички условия на надлъжен или страничен наклон при всички състояния без повреда или при описаните повреди, свободното разстояние на борда между определената площ за качване и водолинията, при най-леко морско състояние, е не повече от 4,5 метра, администрацията на държавата на флага може да одобри система, при която лицата се качват директно в спасителните съдове.

.2 Всяка спасителна лодка се оборудва със съоръжение за спускане и за прибиране на спасителната лодка.

ЗА НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “B”, “C” и “D”, ПОСТРОЕНИ НА ИЛИ СЛЕД 1 ЯНУАРИ 2003 Г.:

В допълнение се осигурява възможност спасителната лодка да може да се отдели от балката.

.3 Съоръженията за спускане и прибиране бъдат такива, че работният механизъм на кораба е в състояние да следи спасителния съд по всяко време при спускане, а спасителните лодки по време на прибиране.

.4 Само един тип механизъм за освобождаване се използва за подобен вид спасителен съд, пренасяни на борда на кораба.

.5 Когато се използват въжета на системата от скрипци, те са достатъчно дълги спасителният съд да достигне водата при най-ненатоварено морско състояние на кораба, при неблагоприятни условия на надлъжно наклоняване до 10^0 и страничен наклон от 20^0 в която и да е посока за новите кораби, и съответно до 15^0 в която и да е посока за съществуващите кораби.

.6 Подготовката и боравенето със спасителните съдове в която и да е от станциите за спускане не възпрепятства бързото подготвяне и боравене с които и да е други спасителни съдове или спасителни лодки на всяка друга станция.

.7 Осигуряват 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, се осветяват с осветление от аварийния източник на електроенергия, в съответствие с правила П-1/Г/3 и П-1/Г/4.

10 Качване в спасителната лодка, съоръжения за спускане и спасяване (правило 17)

НОВИ И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”:

.1 Съоръженията за качване в спасителни лодки и спускането им са такива, че качването и спускането на спасителната лодка да става възможно най-бързо.

.2 От мястото, където се съхранява, в спасителната лодка може директно да се качват броят пътници, определен на борда на кораба за неин екипаж, и да се спуска.

.3 В случай, че спасителната лодка е включена в капацитета на спасителните съдове и в останалите спасителни лодки, се качва от палубата в тази спасителна лодка трябва, в допълнение на гореспоменатия параграф 2, също така да може да се качва от палубата.

.4 Съоръженията за спускане отговарят на изискванията на правило 9. Всички спасителни лодки обаче могат да бъдат спускани, когато е необходимо, като се използват фалините при движение на кораба напред със скорост пет възела в спокойна вода.

.5 Времето за изтегляне на спасителна лодка е не повече от 5 минути при спокойно море, когато е натоварена на пълен капацитет с екипаж и оборудване. Ако спасителната лодка е включена в капацитета на спасителния съд, времето за изтегляне на съда е същото, както ако съдът е снабден с цялото си спасително оборудване и одобрения екипаж от минимум шест лица.

6. ЗА НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”, ПОСТРОЕНИ НА ИЛИ СЛЕД 1 ЯНУАРИ 2003 Г.:

Съоръженията за качването и изтеглянето на спасителните лодки осигуряват безопасната и ефективна работа с носилките. Когато има сериозна опасност от пропадане на скрипеца се осигуряват възстановителните стопери за лоши климатични условия.

11 Инструкции за аварийни ситуации (правило 19)

НОВИ И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “В”, “С” и “D”:

Винаги при качване на нови пътници се провежда инструктаж непосредствено преди или след отплаване. Този инструктаж съдържа най-малко инструкциите

съгласно правило III/3.3. Той се извършва под формата на съобщение на един или повече от езиците, които са вероятни да бъдат разбрани от повечето пътници. Съобщението се оповестява по корабната високоговорителна уредба или посредством други подходящи средства, които пътниците все още не са чули преди отплаване.

12 Оперативна готовност, поддръжка и проверки (правило 20)

НОВИ И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “B”, “C” и “D”:

.1 Преди корабът да напусне пристанището и по време на пътуването всички спасителни съоръжения са в изрядно състояние и са в готовност за незабавно ползване.

.2 Поддръжката и проверките на спасителните съоръжения се осъществяват в съответствие с изискванията на правило III/20 на SOLAS.

13 Обучение и тренировки за напускане на кораба (правило 19 + правило 30)

НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ “B”, “C” и “D”:

.1 Всеки член на екипажа, определен за работа при бедствие, е запознат със задълженията си преди отпътуването.

.2 Всяка седмица се провеждат тренировки за напускане на кораба и за противопожарна подготовка.

Всеки член на екипажа участва най-малко в една подготовка за напускане на кораба и една противопожарна тренировка всеки месец. Тренировките на екипажа се провеждат преди отпътуване на кораба, ако повече от 25 % от екипажа не са участвали в подготовката за напускане на кораба и в противопожарната тренировка на борда на точно този кораб предишния месец. Когато даден кораб се приеме за първи път за ремонт и се осъществят съществени промени, или на него се наеме нов екипаж, гореспоменатите тренировки се провеждат преди отплаване.

.3 Всяка тренировка за напускане на кораба включва действията съгласно правило III/19.3.3.1 на SOLAS.

.4 Спасителните лодки се спускат при последователни тренировки в съответствие с изискванията на правило III/19.3.3.2, 3.3.3, 3.3.6 и 3.3.7 на SOLAS.

Администрацията на държавата на флага може да позволи кораби да не спускат спасителни лодки от една страна, когато начинът им за закотвяне в пристана или схемата им на работа не позволяват спускането на спасителни лодки от

същата страна на борда. Тези спасителни лодки обаче се снижават най-малко веднъж на всеки три месеца и се спускат във вода най-малко веднъж годишно.

5. Когато даден кораб е оборудван с морска система за евакуация, обучението включва упражненията по правило III/19.3.3.8 на SOLAS.

6. Аварийното осветление при сбор и при напускане на кораба се изпробва при всяко упражнение за напускане на кораба.

7. Противопожарните тренировки се извършват в съответствие с изискванията на правило III/19.3.4 на SOLAS.

8. Бордовото обучение и тренировки за членовете на екипажа се осъществяват в съответствие с правило III/19.4 на SOLAS.