

## ДИРЕКТИВА 2002/35/ЕО НА КОМИСИЯТА

от 25 април 2002 година

за изменение на Директива 97/70/ЕО за установяване на хармонизиран режим за безопасност на риболовните кораби с дължина равна или по-голяма от 24 метра

(Текст от значение за ЕИП)

КОМИСИЯТА НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската общност,

като взе предвид Директива 97/70/ЕО на Съвета от 11 декември 1997 г. относно установяване на хармонизиран режим на безопасност на риболовни кораби с дължина равна на или по-голяма от 24 метра <sup>1</sup>, изменена от Директива 1999/19/ЕО на Комисията <sup>2</sup>, и по-специално член 8 от нея,

като има предвид че:

(1) протоколът от Торемолинос към Международната конвенция от Торемолинос за безопасност на риболовните кораби от 1977 г., наричан оттук нататък "Протокола от Торемолинос", бе приет на 2 април 1993 г.;

(2) директива 97/70/ЕО установява хармонизиран режим на безопасност на някои риболовни кораби, прилагайки Протокола от Торемолинос към тях;

(3) за да се гарантира последователност в прилагането на разпоредбите на приложението към Протокола от Торемолинос, както е предвидено в член 3, параграф 1 от Директива 97/70/ЕО, е необходимо да се уеднакви тълкуването на някои разпоредби от протокола, предоставени за преценка на администрациите на държавите-членки. Уеднаквеното тълкуване се прилага само по отношение на риболовни кораби, построени на или след 1 януари 2003 г., тъй като те предвиждат важни промени в строенето на риболовни кораби;

(4) следователно Директива 97/70/ЕО следва да бъде изменена;

(5) Мерките, предвидени в настоящата директива, са в съответствие със становището на Комитета, учреден в съответствие с член 12 от Директива 93/75/ЕИО на Съвета <sup>3</sup>, последно изменена с Директива 98/74/ЕО на Комисията <sup>4</sup>,

ПРИЕ НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

*Член 1*

---

<sup>1</sup> ОВ L 34, 9.2.1998, стр. 1.

<sup>2</sup> ОВ L 83, 27.3.1999, стр. 48.

<sup>3</sup> ОВ L 247, 5.10.19931, стр. 19.

<sup>4</sup> ОВ L 276, 13.10.1998, стр. 7.

Приложение I към Директива 97/70/ЕО се заменя с текста на приложението към настоящата директива.

#### *Член 2*

1. Държавите-членки приемат и публикуват преди 1 януари 2003 г. разпоредбите, необходими за привеждане в съответствие с настоящата директива. Те незабавно информират за това Комисията. Те прилагат тези разпоредби от 1 януари 2003 г.

Когато държавите-членки приемат такива разпоредби, в тях се отбелязва позоваването на настоящата директива или това позоваване се прилага към тях при официалното им публикуване. Редът и условията за това позоваване се определят от държавите-членки.

2. Държавите-членки предоставят на Комисията текста на основните разпоредби от националното законодателство, които приемат в областта, уредена с настоящата директива.

#### *Член 3*

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

#### *Член 4*

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Брюксел на 25 април 2002 година.

*За Комисията:*

*Заместник-председател*

**LOYOLA DE PALACIO**

## ПРИЛОЖЕНИЕ

### "ПРИЛОЖЕНИЕ I

Привеждане в съответствие с разпоредбите на приложението към Протокола от Торемолинос за прилагане на член 3, параграф 1 от Директива 97/70/ЕО

По смисъла на настоящото приложение:

1. "Нов риболовен кораб, построен на или след 1 януари 2003 г." означава нов риболовен кораб, за който:

а) на или след 1 януари 2003 г. е сключен договор за строеж или преустройство; или

б) договора за строеж или преустройство е сключен преди 1 януари 2003 г. и корабът е доставен за три или повече години след тази дата; или

в) при липса на договор за строеж на или след 1 януари 2003 г.:

- килът е поставен, или

- започва строеж, отговарящ на определен вид кораб или

- е започнало сглобяване, за което са необходими по-малко от 50 тона или 1% от изчислената маса на изграждащия материал.

## ЧАСТ А

**Приложими промени към всички риболовни кораби, за които се прилага директивата, освен за нови риболовни кораби, построени на или след 1 януари 2003 г.**

### ГЛАВА I: ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

#### Правило 2: Определения

В параграф (1) "нов кораб" се заменя с определението на "нов риболовен кораб" от член 2 от настоящата директива.

### ГЛАВА V: ЗАЩИТА ОТ ПОЖАР, ОТКРИВАНЕ НА ПОЖАР, БОРБА С ПОЖАРА И ПОТУШАВАНЕ НА ПОЖАРА

#### Правило 2: Определения

Параграф (2) "стандартен пожарен тест" да се чете със следните изменения по отношение на температурната крива:

“...Стандартната крива време-температура се определя от гладка крива, начертана между следните температурни точки на вътрешната пещ:

- първоначална температура на фурната: 20 °
- след първите 5 минути: 576 °С
- след първите 10 минути: 679 °С
- след първите 15 минути: 738 °С
- след първите 30 минути: 814 °С
- след първите 60 минути: 945 °С

## **ГЛАВА VII: ЖИВОТОСПАСЯВАЩИ УРЕДИ И СЪОРЪЖЕНИЯ**

### ***Правило 1: Прилагане***

Параграф (2) да се чете както следва: “Правила 13 и 14 се прилагат и по отношение на кораби с дължина равна на или по-голяма от 45 метра, като се вземе предвид обстоятелството, че администрацията може да отложи въвеждането на изискванията на тези правила до 1 февруари 1999 г. ”

### ***Правило 13: Животоспасяващи радиоелектрически апарати***

Параграф (2) да се чете, както следва: “Двустранни VHF радиотелефонни апарати, които се намират на борда на кораб и не съответстват на стандартите за функциониране, приети от Организацията могат да се приемат от администрацията до 1 февруари 1999 г. при условие, че администрацията е удовлетворена от факта, че те са в съответствие с одобрени двустранни VHF радиотелефонни апарати.”

## **ГЛАВА IX: РАДИОКОМУНИКАЦИИ**

### ***Правило 1: Прилагане***

Параграф 1, второ изречение да се чете както следва:

“За съществуващи кораби, администрацията може да отложи прилагането на изискванията до 1 февруари 1999 г.”

### ***Правило 3: Освобождения***

Параграф 2 да се чете, както следва: “когато корабът бъде изведен от експлоатация преди 1 февруари 2001 г.”

## **ЧАСТ Б**

### **Привеждане в съответствие, приложимо към нови риболовни кораби, построени на или след 1 януари 2003 г.**

Правилата да се четат, както следва:

## **ГЛАВА I: ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ**

## *Правило 2: Определения*

Алинея 22, а), (ii)

Херметическата преграда се разполага на разстояние от предния перпендикуляр: не по-малко от 0,05 L и не повече от 0,05 L плюс 1,35 метра за кораб с дължина по-малко от 45 метра.

## *Правило 6: Проверки*

Алинея 1, в)

В допълнение към периодичните проверки, изисквани съгласно буква б) (i), междинни наблюдения по отношение на конструкцията и, машините на кораба на интервали от две години плюс/минус три месеца за кораби, построени от материал, който не е дърво и на интервали, определени от администрацията за кораби, построени от дърво. Проверките се правят и за да се гарантира, че няма да се правят изменения, които засягат неблагоприятно безопасността на кораба или екипажа.

## **ГЛАВА II: КОНСТРУКЦИЯ, ВОДОНЕПРОНИЦАЕМОСТ И ОБОРУДВАНЕ**

### *Правило 1: Конструкция*

Параграф 1

Здравината и конструкцията на корпуса, надпалубните съоръжения, палубите, машинните отделения, перила на стълба и други конструкции и корабно оборудване трябва да са достатъчни, за да издържат на всички предвидими обстоятелства за желаната услуга и да са в съответствие с правилата на призната организация.

### *Правило 2: Водонепроницаеми врати*

Параграф 1

Броят на отворите в херметическите прегради съгласно правило 1 (3) трябва да бъде намален до минимума, съвместим с общите уредби и оперативните нужди на кораба; отворите трябва да бъдат снабдени с водонепропускливи затварящи съоръжения, съответстващи на правилата на призната организация. Водонепропускливите врати трябва да са с еквивалентна устойчивост на тази на съседната непробиваема структура.

### *Правило 2: Водонепропускливи врати*

Алинея 3, буква а)

В кораби с дължина равна и по-голяма от 45 метра, плъзгащи се водонепропускливи врати:

помещения, предвидени за отваряне при плаване и ако праговете им са разположени под най-издигната водолиния, освен ако администрацията счита това за непрактично и ненужно, като се взема предвид вида и експлоатацията на кораба.

Освобождаване от настоящото правило, разрешено от държава-членка, е предмет на процедурата, предвидена в член 4 от настоящата директива.

### *Правило 5: Люкове*

#### Параграф 3

Механизми за осигуряване на водонепропускливост на люковете срещу климатични влияния се предвиждат в съответствие със стандартите, посочени в правила 14 и 15 от приложение I към Международната конвенция за товарните водолинии от 1966 г.<sup>1</sup>

### *Правило 9: Вентилатори*

#### Параграф 1

При кораби с дължина равна на 45 метра и по-голяма, защитните прегради на вентилаторите, с изключение на тези от машинното отделение, трябва да са на височина най-малко 900 мм над работната палуба и най-малко 760 мм над палубата с надпалубни съоръжения. При кораби с дължина по-малка от 45 метра височината на тези прегради трябва да бъде съответно 760 мм и 450 мм. Височината на вентилаторните отвори на машинните отделения, необходими за постоянно снабдяване на машинните отделения, а при нужда и на генераторното отделение, трябва да бъде в съответствие с Правило II/9(3). Въпреки това, ако поради размера и подредбата на кораба това не е практично, по-малки височини, но във всеки случай не по-малки от 900 мм над работната палуба и палубата с надпалубни съоръжения, се приемат, ако са снабдени с устойчиви на климатичните условия затварящи съоръжения в съответствие с Правило II/9(2), в комбинация с други подходящи уредби, осигуряващи непрекъсната адекватна вентилация на помещенията.

### *Правило 12: Странични люкове*

#### Параграф (6)

Администрацията може да допусне странични люкове, прозорци на помещения без осветление и херметични прегради около кърмата на палубата, разположени на или над работната палуба, ако безопасността на кораба няма да бъде засегната, като се отчитат правилата на признати организации, основани на съответните ISO стандарти.

### *Правило 15: Котвено оборудване*

---

<sup>1</sup> Международната конвенция за товарни водолинии от 1966 г., изработена от Международната конференция за товарни водолинии от 5 април 1966 г. и приета от Международната морска организация с Решение А.133(V) на 25 октомври 1967 г.

Трябва да бъде осигурено котвено оборудване за бързо и безопасно пускане в експлоатация, което се състои от съоръжение за закотвяне, вериги или стоманени въжета, стопери и ролково-верижна лебедка или други уредби за потопяване и вдигане на котвата и за задържане на кораба на котва при всички предвидими обстоятелства. Корабите трябва да бъдат снабдени с подходящо оборудване за акостиране, за безопасно заставане на котва при всички работни условия. Котвените съоръжения трябва да бъдат в съответствие с правилата на призната организация.

## **ГЛАВА III: СТАБИЛНОСТ И СВЪРЗАНА С НЕЯ ГОДНОСТ ЗА ПЛАВАНЕ**

### *Правило 1: Общи разпоредби*

Корабите се проектират и конструират, така че да са изпълнени изискванията на настоящата глава при работните състояния, посочени в правило 7. Изчисления на отклоненията от напречната ос се извършват в съответствие с Кодекса на Международната морска организация за устойчивост на всички видове кораби<sup>2</sup>.

### *Правило 2: Критерии за стабилност*

#### Параграф 1

Следните минимални критерии за стабилност трябва да бъдат изпълнени, освен ако администрацията е удовлетворена от обстоятелството, че експлоатационният опит оправдава отклоняване от тях. Всяко отклонение от минималните критерии за стабилност, позволено от държава-членка, е предмет на процедурата на член 4 от настоящата директива<sup>3</sup>.

#### Алинея 1, буква г)

Началната метацентрична височина GM трябва да е не по-малка от 350 мм за еднопалубни кораби. При кораби с пълни надпалубни съоръжения, метацентричната височина може да бъде намалена, ако администрацията е удовлетворена, но не може да бъде по-малко от 150 мм. Намаление на изискваната метацентрична височина, позволено от държава-членка, преминава през процедурата на член 4 от настоящата директива.

#### Параграф 3

Когато е предвиден баласт в съответствие с параграф 1, естеството и уредбата му са в съответствие с изискванията на администрацията. При кораби с дължина

---

<sup>2</sup> Кодекс на Международната морска организация за устойчивост на всички видове кораби, приет от ММО с Резолюция А.749(18) на 4 ноември 1993 г., изменено с Резолюция MSC.75(69).

<sup>3</sup> Критериите за стабилност за офшорни кораби за доставка, посочени в параграфи 4.5.6.2.1 до 4.5.6.2.4 в Кодекса на ММО за устойчивост на всички видове кораби могат да се считат за еквивалентни на критериите за стабилност, посочени в правило 2(1) от (а) до (в). Този еквивалент се прилага при условие, че администрацията е удовлетворена, за риболовни кораби с форма на корпуса, подобна на тази на офшорните кораби за доставка.

равна на или по-малка от 45 метра, наличието на баласт е постоянно. Когато наличието му е постоянно, той трябва да е солиден и безопасно закрепен в кораба. Администрацията може да приеме и течен баласт, съхраняван в пълни контейнери, които не са свързани с никоя помпена система на кораба. Ако се използва течен баласт за постоянно в съответствие с параграф 1, се добавят детайли в свидетелството за съответствие и в указанията за стабилност.

Постоянният баласт не може да се премахне от кораби или да се премести без одобрението на администрацията.

#### **Правило 4: Специални риболовни методи**

Кораби, извършващи риболов със специални методи, при което са наложени допълнителни външни сили на кораба по време на риболовните операции, трябва да отговарят на критериите за стабилност, посочени в правило 2 (1) и увеличени при необходимост от администрацията. Корабите, извършващи тралиране, трябва да съответстват на следните завишени критерии за стабилност:

а) критериите за зоните под напречната ос и за напречните оси, така както са посочени в правило 2(1), букви а) и б) се увеличават с 20%;

б) метацентричната височина трябва да бъде не повече от 500 мм;

в) критериите, посочени в а), се прилагат само по отношение на кораби с двигателна сила, която не превишава стойността в киловати, както е посочено в следните формули:

- $N = 0,6 L_s^2$  за кораби с дължина равна на или по-малка от 35 метра, и
- $N = 0,7 L_s^2$  за кораби с дължина равна на и по-голяма от 37 метра,
- при средна дължина на кораба, коефициентът за  $L_s$  се получава чрез интерполация между 0,6 и 0,7,
- $L_s$  е пълната дължина според мерителното свидетелство.

Ако двигателната сила превишава стойностите за стандартната двигателна сила, посочена в гореспоменатите формули, критериите по а) се увеличават право пропорционално на по-високата двигателна сила.

Администрацията трябва да бъде удовлетворена, че горепосочените повишени критерии за стабилност са изпълнени при работните условия, посочени в правило 7(1) от настоящата глава.

За изчисляване на стабилността траверсите трябва да бъдат издигнати под ъгъл 45 градуса.

#### **Правило 5: Силен вятър и клатене**

Корабите трябва да са в състояние да понасят силен вятър и клатене в съответните морски условия, отчитайки сезонните климатични условия, състоянията на морето, при които корабът ще оперира, вида на кораба и начина му на експлоатация. Съответните изчисления се извършват в съответствие с



Кодекса за стабилност на всички видове кораби на Международната морска организация.

*Правило 8: Натрупване на лед*

Настоящото правило се прилага, освен когато изменението на разрешението за заледяване, по усмотрение на администрацията с препоръка 2<sup>4</sup> не е позволено.

*Правило 9: Тест за стабилност*

Параграф 2

Когато са направени изменения на кораба, отразяващи си при ненатоварено състояние и/или засягащи центъра на тежестта, корабът трябва, ако администрацията счита за нужно, имайки предвид границите за безопасност на кораба, да бъде наклонен отново и информацията за стабилност – преразгледана. Ако промяната в ниското тегло превишава 2% от първоначалното ниско тегло и не може да се демонстрира с изчисления, че корабът продължава да съответства на критериите за стабилност, корабът се накланя отново.

*Правило 12: Височина на носа*

Височината на носа трябва да е достатъчна, за да се избегне заливането с вода.

За кораби, опериращи в ограничени зони не повече от 10 мили от брега, минималната височина на носа трябва да удовлетворява администрацията и да бъде определена, като се отчетат сезонните климатични условия, състоянието на морето, в което ще оперира корабът, вида на кораба и начина му на експлоатация.

За кораби, опериращи във всички други области:

1. когато по време на риболовни операции, уловът трябва да бъде поставен в отделенията за риба през люкове, които са разположени върху открита работна палуба пред палубата и надпалубните съоръжения, минималната височина на носа се изчислява в съответствие с метода за калкулиране, посочен в препоръка 4 от приложение 3 към Заключителния акт от Конференцията в Торемолинос;

2. когато уловът трябва да бъде поставен в отделенията за риба през люкове, които са разположени върху открита работна палуба, защитена с кабина или надпалубните съоръжения, минималната височина на носа се изчислява в съответствие с правило 39 от Приложение I към Международната конвенция за товарни водолинии от 1966 г., но не може да бъде по-малко от 2000 мм. В този случай се отчита максимално разрешимата операционна водоизместимост вместо определеното лятно вертикално разстояние между водолинията и най-ниската част на палубата.

---

<sup>4</sup> Относно морски зони, където е възможно натрупване на лед и е предложено изменение на разрешението за заледяване, виж Указания относно натрупването на лед, посочени в препоръка 2 от допълнение 3 към Заключителния акт от Конференцията в Торемолинос.

#### *Правило 14: Преграждане и устойчивост след авария*

Кораби с равна или по-голяма от 100 метра дължина, където общият брой на пътниците е 100 или повече, трябва да е в състояние да остане на повърхността с положителна стабилност след наводняване, на което и да е повредено отделение като се има предвид вида на кораба, планираната услуга и зона на опериране<sup>5</sup>. Изчисленията се извършват в съответствие с указанията, както е посочено под линия.

### **ГЛАВА IV: МАШИНИ И ЕЛЕКТРИЧЕСКИ ИНСТАЛАЦИИ И МАШИНИ ОТДЕЛЕНИЯ БЕЗ ПОСТОЯННО ПРИСЪСТВИЕ НА ПЕРСОНАЛ**

#### *Правило 3: Общи разпоредби*

##### Параграф 1

Основните двигателна, контролна, парна, горивна, компресорна, електрическа и охладителна системи; допълнителните механизми, котлите и другите съдове под налягане; приспособленията за всмукване и източване, кормилната уредба, оси и връзки за предаване на мощност се проектират, конструират, тестват, инсталират и обслужват в съответствие с правилата на призната организация. Тези машини и съоръжения, както и повдигащи механизми, лебедки, риболовни съоръжения трябва да бъдат защитени, за да се намали до минимум всяка опасност за хората на борда. Специално внимание трябва да се отдели на движещи си части, горещи повърхности и други опасности.

##### Параграф 7

Администрацията трябва да следи правила от 16 и 18 да се въвеждат и прилагат единно в съответствие с правилата на призната организация<sup>6</sup>.

##### Параграф 9

Следва да се предприемат мерки, удовлетворяващи администрацията, за да се гарантира, че цялото оборудване функционира по надежден начин във всички оперативни условия, включително маневриране, както и се предприемат мерки в съответствие с правилата на призната организация за редовни проверки и рутинни тестове за осигуряване на продължителни надеждни операции.

##### Параграф 10

---

<sup>5</sup> Виж Указания относно изчисляване на преграждане и устойчивост след авария, посочени в препоръка 5 от допълнение 3 към Заключителния акт от Конференцията в Торемолинос.

<sup>6</sup> Виж също препоръката, публикувана от Международната електротехническа комисия и по-специално публикация 92 “Електрически инсталации в корабите”.

На корабите се издават документни доказателства, съответстващи на правилата на призната организация, за тяхната годност да оперират без постоянно присъствие в машинните отделения.

### **Правило 6: Парни котли, захранващи системи и маркучи**

#### Параграф 1

Всеки парен котел и всеки нефункциониращ парен генератор се подсигурият с не по-малко от две клапи за безопасност с подходящ капацитет. Администрацията може обаче като вземе предвид мощността или която и да е друга характеристики на парния котел или нефункциониращия генератор да позволи да бъде монтирана само една клапа за безопасност, ако се осигурява адекватна защита срещу свръхналягане, в съответствие с правилата на призната организация.

### **Правило 8: Командна рубка**

#### Алинея 1, б)

Когато се осъществява дистанционно управление на двигателните механизми от командната рубка, се прилага следното: дистанционното управление, посочено в буква а), се осъществява с помощта на устройство, съответстващо на правилата на призната организация, снабдено със средства за предотвратяване на свръхнатоварването на двигателните механизми.

### **Правило 10: Съоръжения за гориво, масло и други запалими горивни течности**

#### Параграф 4

Горивни тръбопроводи, които при повреда биха изпуснали гориво и резервоарите, разположени над двойното дъно, се оборудват с клапа на резервоара, която може да бъде затворена от безопасно разстояние извън засегнатото помещение в случай на пожар там, където са разположени. В случай на дълбоки резервоари, разположени в тунели или подобни пространства, клапи на резервоара ще бъдат поставени, но в случай на пожар могат да бъдат задвижени с помощта на допълнителна клапа на маркуча извън тунела или подобно място. Ако такава допълнителна клапа е поставена в машинното отделение, тя трябва да може да се задейства извън това пространство.

#### Параграф 7, буква а)

Горивни тръбопроводи, техните клапи и крепежни елементи трябва да са от стомана или друг еквивалентен материал, като се осигури минимално използване на гъвкави тръбопроводи. Такива гъвкави тръбопроводи и крайници трябва да са с адекватна сила и да бъдат конструирани от одобрени незапалими материали или имат пожароустойчиво покритие в съответствие с правилата на призната организация. Крепежът за гъвкавите тръбопроводи

трябва да е в съответствие с IMO MSC Циркуляр 647 “Указания за минимизиране на течовете от системи със запалими течности.

#### Параграф 10

Приетите мерки за складиране, разпределение и употреба на масла, използвани в системата за смазване под налягане са в съответствие с правилата на призната организация. Такива мерки за машинните отделения от категория А и където е уместно в други машинни отделения, трябва най-малко да съответстват с разпоредбите на параграфи 1, 3, 6 и 7 и ако е необходимо с параграфи 2 и 4. Това не изключва използването на мерки за отчитане на нивото в системите за смазване, при условие че с тест е доказана тяхното подходящо ниво на пожароустойчивост.

#### Параграф 11

Мерките за складиране, разпределение и употреба на запалими горива, използвани под налягане в системите за предаване на мощност, различни от маслата, посочени в параграф 10, в контролните и активиращите системи, и отоплителните системи, трябва да съответстват на правилата на призната организация. На местата, където съществуват средства за запалване, такива уредби трябва да са в съответствие с разпоредбите на параграфи 2 и 6 и разпоредбите на параграфи 3 и 7 по отношение на здравината и конструкцията.

#### *Правило 12: Защита от шум*

Предприемат се мерки за намаляване на ефектите от шума върху персонала в машинните отделения до нива, посочени в Кодекса на ММО за нивата на шум на корабите<sup>7</sup>.

#### *Правило 13: Рулево устройство*

##### Параграф 1

Корабите са оборудвани с основно рулево устройство и с допълнителни средства за задвижване на руля, и в съответствие с правилата на призната организация. Основното рулево устройство и допълнителните средства за задвижване на руля трябва да са уредени по такъв начин, че повреда в едното от тях да не води до извеждане от експлоатация на другото.

#### *Правило 16: Основни източници за електрическо захранване*

##### Алинея 1, а)

Когато електроенергията е единственото средство за поддържане на допълнителните услуги, необходими за мощността и безопасността на кораба, се осигурява основен източник на електрическо захранване, който се състои от

---

<sup>7</sup> Кодекс за нивата на шум на корабите приет от Международната морска организация с Решение А.468(ХІІ) от 19 ноември 1981 г.

минимум два генератора, единият от които може да бъде задвижен от основния двигател. В съответствие с правилата на призната организация други механизми с еквивалентни електрически способности могат да бъдат приети.

## **ГЛАВА V: ЗАЩИТА ОТ ПОЖАР, ОТКРИВАНЕ НА ПОЖАР, ПОТУШАВАНЕ НА ПОЖАРА, БОРБА С ПОЖАРА**

### *Правило 1: Общи разпоредби*

Алинея в)

Метод ШФ: Закрепването на автоматична пожарна аларма и на система за откриване на пожар във всички отделения, в които може да се очаква избухване на пожар, без ограничения за вида на вътрешно разделителните херметически прегради, освен че по никакъв начин площта на спалните помещения или на помещенията от клас “А” или “Б” не превишава 50 м<sup>2</sup>. Администрацията може да увеличи тази площ за помещения с обществен достъп до 75 м<sup>2</sup>.

### *Правило 2: Определения*

Параграф 1

“Незапалим материал” означава материал, който нито гори, нито се запалва при достатъчно количество за samozапалване, когато се нагрява до приблизително 750°C, съгласно Кодекса на ММО за методите за изпитване на температурите на възпламеняване<sup>8</sup>. Всеки друг материал е запалим.

Параграф 2 относно “стандартен метод за изпитване на температурата на възпламеняване” да се чете, както следва:

“Стандартен метод за изпитване на температурата на възпламеняване” е този, при който образци от съответните херметически прегради или палуби са изложени на тестова повърхност на температура, съответстваща приблизително на стандартната температурна крива. Тестовите методи трябва да са в съответствие с Кодекса на ММО относно методите за изпитване на температурите на възпламеняване.

Параграф 3 (последно изречение)

Администрацията изисква тестване на прототипна херметическа преграда или палуба, за да се убеди че отговаря на изискванията за цялост и температурно покачване, в съответствие с Кодекса на Международната морска организация относно методите за изпитване на температурите на възпламеняване.

Параграф 4 (последно изречение)

---

<sup>8</sup> Международен кодекс относно методите за изпитване на температурите на възпламеняване, приет Комитета по морска безопасност на Международната морска организация с Резолюция MSC.61(67).

Администрацията изисква тестване на прототипно разделение, за да се убеди, че отговаря на изискванията за цялост и температурно покачване, в съответствие с Кодекса на Международната морска организация относно методите за изпитване на температурите на възпламеняване.

Параграф 6 (последно изречение)

Администрацията изисква тестване на прототипно разделение, за да се убеди че отговаря на изискванията за цялост и температурно покачване, в съответствие с Кодекса на Международната морска организация относно методите за изпитване на температурите на възпламеняване.

Параграф 9

Ниско разпространение на пламъците означава, че описаната повърхност ще ограничи адекватно разпространението на пламъци, което е установено в съответствие с Кодекса на Международната морска организация относно методите за изпитване на температурите на възпламеняване.

#### ***Правило 4: Херметически прегради в спалните и обслужващите помещения***

Параграф 4

Метод ИФ: Няма ограничения при конструирането на херметически прегради, нито изискване според настоящата или други регламенти от тази част да бъдат от “А” или “Б” клас. В никакъв случай площта на спално помещение или помещения, обвързани с непрекъснато разделение на “А” или “Б” клас не трябва да превишава 50 м<sup>2</sup>, освен в индивидуални случаи, когато херметически прегради от клас “В” се изискват в съответствие с таблица 1 в правило 7. Администрацията, обаче, може да увеличи тази площ за обществени помещения до 75 м<sup>2</sup>.

#### ***Правило 7: Пожароустойчивост на херметическите прегради и на палубите***

Последна бележка към таблиците

(\*) Където е поставена звездичка, необходимо е преградата да бъде от стомана или еквивалентен материал, но не се изисква да бъде от “А” клас.

Когато палубата е пробита за прокарване на електрически кабели, тръбопроводи и отдушници, тези отвори трябва да са плътни и да предотвратяват преминаването на пламъци и дим.

#### ***Правило 8: Детайли на конструирането***

Параграф 3, Методи ИФ, ИФ и ИФ

а) Освен в карго пространствата или хладилните отделения, изолационните материали трябва да са незапалими. Паровите бариери и лепилата, използвани във връзка с изолацията, както и изолацията на крепежите за тръбопроводи за системи, функциониращи при студени условия трябва да бъдат от незапалими

материали, но се съхраняват в минимални количества и външните им повърхности да са с ниско разпространение на пламъка, както е определено в съответствие с Кодекса на Международната морска организация относно методите за изпитване на температурите на възпламеняване. В пространства, където е възможно проникването на петролни продукти, повърхността на изолацията трябва да е непромокаема за петрол или петролни изпарения.

#### *Правило 9: Вентилационни системи*

Алинея 1, буква а)

Вентилационните отдушници трябва да са от незапалими материали. Къси отдушници, които не превишават 2 метра на дължина с напречно сечение непревишаващо  $0,02 \text{ m}^2$ , не е необходимо да са от незапалими материали, при следните условия:

(i) тези отдушници трябва да са от материал, който има ниско разпространение на пламъка, съгласно Кодекса на Международната морска организация относно методите за изпитване на температурите на възпламеняване.

#### *Правило 11: Разни*

Параграф 2

Бои, лакове и други покрития, използвани върху изложени вътрешни повърхности трябва да не произвеждат големи количества дим, токсични газове или изпарения, съгласно Кодекса на Международната морска организация относно методите за изпитване на температурите на възпламеняване.

#### *Правило 12: Складиране на газови цилиндри и опасни материали*

Параграф 4

Електрически жици и крепежи не се допускат в отделенията, използвани за складиране на силно запалими течности и втечнени газове, освен ако е необходимо за работа в близост до тях. Когато са инсталирани такива електрически съоръжения, те трябва да имат сертификат за безопасност и да съответстват на релевантните разпоредби от международния стандарт IEC Публикация 79 “Електрически уредби за среди с експлозивен газ”. Източници на топлина трябва да се пазят от такива помещения, както и съобщения, гласящи “Пушенето забранено” и “Забранена е открита светлина” се поставят на видно място.

#### *Правило 13: Начини за евакуация*

Параграф 1

Стълби, водещи от и до всички жилищни помещения и помещения, в които обикновено работи екипажът, с изключение на машинните отделения се

поставят по такъв начин, че да осигурят начин за евакуация на откритата палуба и оттам към спасителните лодки. По-специално по отношение на тези помещения:

д) непрекъснатостта на средствата за евакуация трябва да удовлетворява администрацията. Стълби и коридори, използвани за напускане на кораба трябва да са не по-малко от 700 мм широки и да имат парапет най-малко от едната страна. Вратите, които осигуряват достъп до стълби трябва да са не по-малко от 700 мм широки.

## Параграф 2

Осигуряват се два начина за напускане на всяко машинно отделение от категория "А" с едно от следните средства:

а) два комплекта стоманени стълби, раздалечени възможно най-много една от друга, водещи към врати в горната част на отделението, раздалечени по същия начин и от които се осигурява достъп до откритата палуба. По принцип една от тези стълби трябва да осигури продължителен подслон от огъня в долната част на помещението до безопасно място извън него. Администрацията не може да изисква такъв подслон, ако поради специалните уредби или размери на машинното отделение, е осигурен безопасен изход от долната част на помещението. Подслонът трябва да е от стомана, изолиран съгласно стандарта за клас "А-60" и снабден със самостоятелно затварящи се врати в по-ниския край от клас "А-60"; или

### **Правило 14: Автоматична пръскачка и системи за известяване и откриване на пожари (Метод ПФ)**

## Параграф 11

Резервни глави за пръскачки се осигуряват за всяка секция с пръскачки. Резервни глави за пръскачки трябва да са от всички видове, инсталирани на кораба и да са, както следва:

- по-малко от 100 глави за пръскачки: 3 резервни глави,
- по-малко от 300 глави за пръскачки: 6 резервни глави,
- от 300 до 1000 глави за пръскачки: 12 резервни глави.

### **Правило 15: Автоматични системи за известяване и откриване на пожари (Метод ППФ)**

## Параграф 4

Системата се задейства от повишена температура на въздуха, повишена концентрация на дим или други фактори, които сигнализират за настъпването на пожар в някое от защитените помещения. Системи, чувствителни на температурата на въздуха не трябва да се задействат при по-малко от 54°C и да оперират при температура не по-висока от 78°C, когато температурното увеличение до тези нива не е повече от 1°C на минута. С разрешение на администрацията, температурата за опериране може да бъде увеличена до 30°C



над максималната температура на палубата в сухи помещения и подобни места с обикновено висока околна температура. Системи, които са чувствителни към концентрация на дим, оперират при намаляване на плътността на предаден светлинен лъч. Детектори за дим се задействат преди плътността на дима да превиши 12,5% замъгляване на метър, но не преди плътността на дима да превиши 2% затъмняване на метър. Други също толкова ефикасни методи за опериране могат да бъдат допуснати с разрешение на администрацията. Системата за откриване на пожари не трябва да се използва за други цели, освен за откриване на пожари.

### **Правило 17: Пожарни помпи**

#### Правило 2

Ако пожар в някое от отделенията може да извади от строя всички пожарни помпи, трябва да има алтернативни начини за осигуряване на вода за борба с пожара. В кораби с дължина 75 метра и повече този алтернативен начин е фиксирана самостоятелно задействаща се пожарна помпа за спешни случаи. Тази пожарна помпа трябва да е в състояние да осигурява две изхвърляния на вода с минимално налягане от 0,25 N/мм<sup>2</sup>.

### **Правило 20: Пожарогасители**

#### Параграф 2

1. За всеки вид пожарогасител, който може да бъде презареден на борда, се осигуряват 100% резервни батерии за първите 10 пожарогасители и 50% за останалите пожарогасители, но не по-малко от 60.
2. За пожарогасители, които не могат да се презареждат на борда, се осигуряват най-малко 50% допълнителни пожарогасители от същия вид и мощност вместо резервни батерии.
3. На борда трябва да има инструкции за презареждане. Само батерии, одобрени за пожарогасителя, могат да бъдат използвани за презареждане.

#### Параграф 4

Пожарогасителите се проверяват годишно от компетентно лице, упълномощено от администрацията. На всеки пожарогасител се поставя знак, който показва, че уредът е бил проверен. Всички контейнери за пожарогасители под постоянно налягане и задвижващи бутилки на пожарогасители, които не са под налягане, се тестват на всеки 10 години за хидравлично налягане.

### **Правило 21: Преносими пожарогасители в контролните станции, спалните и сервизните помещения**

#### Параграф 2

1. За пожарогасители, които могат да бъдат презаредени на борда, се осигуряват 100% резервни батерии за първите 10 пожарогасители и 50% за останалите пожарогасители, но не повече от 60.

2. За пожарогасители, които не могат да се презареждат на борда, се осигуряват най-малко 50% допълнителни пожарогасители от същия вид и мощност вместо резервни батерии.

3. На борда трябва да има инструкции за презареждане. Само батерии, одобрени за пожарогасителя могат да бъдат използвани за презареждане.

#### **Правило 24: Огнеборски костюми**

##### **Параграф 1**

На борда трябва да има най-малко два огнеборски костюма. Огнеборските костюми трябва да са в съответствие с Кодекса на системите за пожарна безопасност на Международната морска организация, глава III, правила 2.1, 2.1.1 и 2.1.2. Две резервни зарядни устройства за всеки изискван апарат за дишане.

#### **Правило 25: План за борба с огъня**

Планът за борба с огъня трябва да бъде постоянно на видно място. Съдържанието на такъв план е в съответствие с Решение А.654(16) на Международната морска организация “Графични изображения за плановете за борба с огъня” и Решение А.756(18) “Указания за информацията, която трябва да бъде приложена към плановете за управление на огъня” на Международната морска организация.

#### **Правило 28: Структурна защита от пожар**

##### **Алинея 2, а)**

При кораби, корпусът на които е построен от незапалими материали, палубите и херметическите прегради, отделящи машинните отделения от категория А от жилищните помещения, сервизните помещения или контролните станции се конструират съгласно стандарта за клас “А-60”, когато машинното отделение от категория А не е снабдено с фиксирана пожарогасителна система и съгласно стандарта за клас “А-30”, когато такава система е поставена. Палуби и херметически прегради, отделящи други машинни отделения от спални помещения, сервизни помещения и контролни станции се конструират съгласно стандарта за клас “А-0”.

Палуби и херметически прегради, разделящи контролни станции от спални и сервизни помещения се конструират съгласно стандарта за клас “А”, в съответствие с таблици 1 и 2 от правило 7 от настоящата глава. Освен това, администрацията може да позволи поставянето на прегради от клас “Б-15” за разделяне на такива помещения като капитанската кабина от контролната рубка, където тези помещения се считат за част от контролната рубка.

#### **Правило 31: Разни**

##### **Параграф 1**

Изложени повърхности в жилищни помещения, сервизни помещения, контролни станции, затворени коридорни или стълбищни площадки и повърхностите, скрити зад прегради, тавани, ламперии и облицовки в спални, сервизните помещения и контролни станции трябва да бъдат с ниски характеристики за разпространение на дим, определени съгласно Кодекса на ММО относно методите за изпитване на температурите на възпламеняване.

### Параграф 3

Бои, лакове и други покрития, използвани за изложени вътрешни повърхности не трябва да могат да произвеждат допълнителни количества дим, токсични газове или изпарения, определени съгласно Кодекса на ММО относно методите за изпитване на температурите на възпламеняване.

### *Правило 32: Съхранение на газови цилиндри и опасни материали*

#### Параграф 4

С изключение на необходимото за обслужване на помещенията, не се позволяват електрически жици и инсталации в отделенията, използвани за съхранение на силно запалими течности или втечнени газове. Когато са инсталирани подобни електрически инсталации, те трябва да са от сертифициран безопасен вид и да отговарят на съответните разпоредби на международния стандарт IEC Публикация 79 "Електрически апарати за газоексплозивни атмосфери". Източниците на топлина трябва да се поддържат чисти от подобни пространства и да се изложат табели "Пушенето забранено" и "Забранено открито осветление".

### *Правило 38: Пожарогасители*

#### Параграф 2

1. С изключение на случаите, посочени в параграф 2 (по-долу), за всички видове налични пожарогасители, които могат да се презареждат на борда, трябва да се осигурят 100 % резервни захранващи устройства за първите 10 пожарогасители и 50 % за останалите пожарогасители, но не повече от 60.
2. За плавателни съдове с дължина най-малко 45 м и за пожарогасители, които не могат да се презаредят на борда, вместо резервни захранващи устройства трябва да се доставят поне 50 % допълнителни пожарогасители от същия вид и със същия капацитет.
3. Инструкциите за презареждане трябва да се носят на борда. Могат да се използват само одобрени устройства за презареждане на въпросните пожарогасители.

#### Параграф 4

Пожарогасителите трябва да се преглеждат всяка година от компетентно лице, упълномощено от администрацията. Всеки пожарогасител трябва да има знак, показващ че е бил прегледан. Всички контейнери на пожарогасители с непрекъснато поддържане на постоянно атмосферно налягане и задвижващи

бутилки на пожарогасители, които не са под налягане, трябва да се тестват за хидравлично налягане на всеки 10 години.

### **Правило 39: Преносими пожарогасители в контролните станции, спалните помещения и сервизните помещения**

#### Параграф 2

1. С изключение на случаите посочени в параграф 2 (по-долу) за всички видове налични пожарогасители, които могат да се презареждат на борда, трябва да се набавят 100 % резервни запасващи устройства за първите 10 пожарогасители и 50 % за останалите пожарогасители, но не повече от 60.

2. За плавателни съдове с дължина най-малко 45 метра и за пожарогасители, които не могат да се презаредят на борда, вместо резервни запасващи устройства трябва да се доставят поне 50 % допълнителни пожарогасители от същия вид и със същия капацитет.

3. Инструкциите за презареждане следва да се носят на борда. Могат да се използват само одобрени устройства за презареждане на въпросните пожарогасители.

### **Правило 41: Огнеборски костюми**

За плавателни съдове с дължина 45 метра или повече трябва да разполагат поне с два огнеборски костюма и да се съхраняват на достъпни и отдалечени места, достъпът до които да не бъде препречен в случай на пожар. Огнеборските костюми трябва да съответстват на Кодекса относно системите противопожарна безопасност на ММО, глава III, правила 2.1, 2.1.1 и 2.1.2.

Трябва да се набавят поне две резервни запасващи устройства за всеки от изискваните дихателни апарати.

### **Правило 42: План за борба с пожара**

Планът за борба с пожара трябва да непрекъснато да е изложен на видно място.

Съдържанието на подобен план трябва да отговаря на Резолюция на ММО А.654(16) "Графични символи на план за борба с пожара" и на Резолюция на ММО А.756(18) "Указания за необходимата информация за плановете за борба с пожара".

При кораби с дължина по-малка от 45 метра, администрацията може да не изисква спазването на това изискване.

## **ГЛАВА VI: ЗАЩИТА НА ЕКИПАЖА**

### **Правило 3: Фалшбортове, релси и предпазни съоръжения**

#### Параграф 2

Минималното вертикално разстояние между най-издигнатата водолиния и най-ниската точка на върха на фалшборта, или до ъгъла на работната палуба, ако са монтирани предпазни релси трябва да осигурява адекватна защита на екипажа

от попадането на вода на палубата, като се вземат предвид състоянията на морето и атмосферните условия, при които се движи плавателният съд, местата където се движи, вида на плавателния съд и начина му на ловене на риба. Вертикалното разстояние между ватерлинията и най-ниската част на палубата, измерено в средата на кораба от края на работната палуба, от която се предприема риболов, не може да бъде по-малко от 300 мм или по-малко от вертикалното разстояние между ватерлинията и най-ниската част на палубата, съответстващо на максимално разрешимата водоизместимост, което от двете е по-голямо. За кораби с покрити работни палуби, при които вода няма да попадне в работните помещения не се изисква друго минимално вертикално разстояние, освен това съответстващото на максимално допустимата водоизместимост.

#### ***Правило 4: Стълбища и стълби***

За сигурността на екипажа трябва да се осигурят, стълбища и подвижни стълби с адекватен размер и сила с парапети и неплъзгащи се стъпала, конструирани съгласно съответните ISO стандарти.

### **ГЛАВА VII: ЖИВОТОСПАСЯВАЩИ УРЕДИ И МЕРКИ**

#### ***Правило 3: Оценка, тестване и одобряване на животоспасяващи уреди и мерки***

##### **Параграф 2**

Преди одобрението на животоспасяващите уреди и мерки, администрацията трябва да осигури тестването на подобни животоспасяващи уреди и мерки, да потвърди, че те отговарят на изискванията на настоящата глава, съгласно изискванията на Директива 96/98/ЕО на Съвета <sup>(9)</sup> относно морското оборудване, която включва препоръките на ИМО за тестване на животоспасяващите уреди.

##### **Параграф 6**

Животоспасяващите уреди, изисквани в настоящата глава, за които не е включено подробно описание в част В трябва да отговарят на изискванията на администрацията, като се вземат предвид подробните спецификации на тези уреди, посочени в глава III на Solas 1974, както е изменен, както и в Международния кодекс на ИМО за животоспасяващи уреди.

#### ***Правило 6: Наличност и складиране на помощни съдове за оцеляване и спасителни лодки***

##### **Алинея 4, буква а)**

Всеки помощен съд за оцеляване трябва да се съхранява:

---

<sup>9</sup> ОВ L 46, 17.2.1997, стр. 25.

- така че нито помощният съд за оцеляване, нито съоръженията за неговото съхраняване да пречат на ползването на всеки друг помощен съд за оцеляване или спасителна лодка на всяко друго положение за пускане,

- толкова близо до нивото на водата, колкото е безопасно и практично, и в случай на помощен съд за оцеляване, различен от спасителен сал, предназначен за хвърляне зад борда, на такова място, че помощният съд за оцеляване в позицията си за пускане да не бъде на разстояние по-малко от 2 метра над ватерлинията в напълно натоварено състояние при неблагоприятни условия с надлъжен наклон на кораба до 10 ° и страничен наклон до 20 °, в която и да е посока, или под ъгъла, при който края на палубата на кораба се потопява, което от двете е по-малко,

- в положение на постоянна готовност, така че членовете на екипажа могат да се подготвят за качване на помощния съд и напускане на кораба за по-малко от 5 минути,

- изцяло оборудван съгласно изискванията на настоящата глава.

### *Правило 23: Спасителни лодки*

Алинея 1, буква б)

Спасителните лодки могат да са с твърда, надуваема или комбинирана конструкция и трябва да:

(i) бъдат не по-къси от 3,8 метра и не по-дълги от 8,5 метра, с изключение на плавателни съдове с дължина по-малка от 45 метра, където, в зависимост от размера на плавателния съд, или по други причини превозът на такива лодки се счита за неразумен или непрактичен, администрацията може да приеме спасителни лодки с по-малка дължина, но не по-къси от 3,3 метра;

(ii) могат да носят най-малко пет души в седнало положение и един в легнало положение или за плавателни съдове с дължина по-малка от 45 метра, в случай на спасителни лодки по-къси от 3,8 метра, могат да носят най-малко четири души в седнало положение и един в легнало положение.

Алинея 1, буква в)

Броят на хората, които е позволено да се настанят на една лодка, се определя от администрацията чрез провеждане на тест за сядане. Минималната способност за носене следва да отговаря на посочената в правило 23, параграф 1, б)(ii). Предвиждат се места за сядане, освен това на кормчията, на пода. Нито едно място за сядане не може да бъде на перилото, напречната греда, или на надути балансьори от страните на лодката.