

## **АНЕКС към Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г. (Консолидиран текст)**

Ратифициран с Указ № 2250 от 28.07.1983 г. на Държавния съвет на Народна република България - ДВ, бр. 61 от 5.08.1983 г. Издаден от Министерството на транспорта и съобщенията, обн. като притурка на ДВ, бр. 12 от 4.02.2005 г., в сила от 2.02.1984 г., изм. и доп., бр. 16 от 17.02.2017 г., бр. 17 от 21.02.2017 г., бр. 19 от 28.02.2017 г., бр. 20 от 7.03.2017 г., бр. 22 от 14.03.2017 г., бр. 23 от 17.03.2017 г., бр. 24 от 21.03.2017 г., бр. 93 от 9.11.2018 г.

Изменения към Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г. с допълненията и измененията (Приети с Резолюция MSC.194(80) на Комитета по морска безопасност на Международната морска организация на 20 май 2005 г. В сила за Република България от 1.01.2007 г. и 1.01.2009 г.) (Обн. - ДВ, бр. 17 от 2017 г.)

Изменения към Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г. с измененията и допълненията (Приети с Резолюция MSC.201(81) на Комитета по морска безопасност на Международната морска организация на 18 май 2006 г. В сила за Република България от 1.07.2010 г.) (Обн. - ДВ, бр. 17 от 2017 г.)

Изменения към Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г. с измененията и допълненията (Приети с Резолюция MSC.202(81) на Комитета по морска безопасност на Международната морска организация на 19 май 2006 г. В сила за Република България от 1.01.2008 г.) (Обн. - ДВ, бр. 17 от 2017 г.)

Изменения към Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г. с измененията и допълненията (Приети с Резолюция MSC.239(83) на Комитета по морска безопасност на Международната морска организация на 12 октомври 2007 г. В сила за Република България от 1.07.2009 г.) (Обн. - ДВ, бр. 17 от 2017 г.)

Изменения към Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г. с измененията и допълненията (Приети с Резолюция MSC.256(84) на Комитета по морска безопасност на Международната морска организация на 16 май 2008 г. В сила за Република България от 1.01.2010 г.) (Обн. - ДВ, бр. 17 от 2017 г.)

Изменения към Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г. с измененията и допълненията (Приети с Резолюция MSC.257(84) на Комитета по морска безопасност на Международната морска организация на 16 май 2008 г. В сила за Република България от 1.01.2010 г.) (Обн. - ДВ, бр. 17 от 2017 г.)

Изменения към Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г. с измененията и допълненията (Приети с Резолюция MSC.282(86) на Комитета по морска безопасност на Международната морска организация на 5 юни 2009 г. В сила за Република България от 1.01.2011 г.) (Обн. - ДВ, бр. 17 от 2017 г.)

Изменения към Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г. с измененията и допълненията (Приети с Резолюция MSC.269(85) на Комитета по морска безопасност на Международната морска организация на 4 декември 2008 г. В сила за Република България от 1.07.2010 г. и 1.01.2011 г.) (Обн. - ДВ, бр. 19 от 2017 г.)

Изменения към Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г. с измененията и допълненията (Приети с Резолюция MSC.170(79) на Комитета по морска безопасност на Международната морска организация на 9 декември 2004 г. В сила за Република България от 1.07.2006 г.) (Обн. - ДВ, бр. 20 от 2017 г.)

Изменения към Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г. с измененията и допълненията (Приети с Резолюция MSC.290(87) на Комитета по морска безопасност на Международната морска организация на 21 май 2010 г. В сила за Република България от 1.01.2012 г.) (Обн. - ДВ, бр. 20 от 2017 г.)

Изменения към Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г. с измененията и допълненията (Приети с Резолюция MSC.291(87) на Комитета по морска безопасност на Международната морска организация на 21 май 2010 г. В сила за Република България от 1.01.2012 г.) (Обн. - ДВ, бр. 20 от 2017 г.)

Изменения към Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г. с измененията и допълненията (Приети с Резолюция MSC.317(89) на Комитета по морска безопасност на Международната морска организация на 20 май 2011 г. В сила за Република България от 1.01.2013 г.) (Обн. - ДВ, бр. 20 от 2017 г.)

Изменения към Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г. с измененията и допълненията (Приети с Резолюция MSC.325(90) на Комитета по морска безопасност на Международната морска организация на 24 май 2012 г. В сила за Република България от 1.01.2014 г.) (Обн. - ДВ, бр. 20 от 2017 г.)

Изменения към Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г. с измененията и допълненията (Приети с Резолюция MSC.350(92) на Комитета по морска безопасност на Международната морска организация на 21 юни 2013 г. В сила за Република България от 1.01.2015 г.) (Обн. - ДВ, бр. 20 от 2017 г.)

Изменения към Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г. с измененията и допълненията (Приети с Резолюция MSC.366(93) на Комитета по морска безопасност на Международната морска организация на 22 май 2014 г. В сила за Република България от 1.01.2016 г.) (Обн. - ДВ, бр. 20 от 2017 г.)

Изменения към Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г. с измененията и допълненията (Приети с Резолюция MSC.380(94) на Комитета по морска безопасност на Международната морска организация на 21 ноември 2014 г. В сила за Република България от 1.07.2016 г.) (Обн. - ДВ, бр. 20 от 2017 г.)

Изменения на Приложението към Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г. с измененията и допълненията (Приети с Резолюция 1 на Конференцията на договарящите правителства по Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г., приета на 12 декември 2002 г. В сила за Република България от 1.07.2004 г.) (Обн. - ДВ, бр. 20 от 2017 г.)

Изменения към Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г. с измененията и допълненията (Приети с Резолюция MSC.216(82) на Комитета по морска безопасност на Международната морска организация на 8 декември 2006 г. В сила за Република България от 1.07.2008 г., 1.01.2009 г. и 1.07.2010 г.) (Обн. - ДВ, бр. 22 от 2017 г.)

Изменения към Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г. с измененията и допълненията (Приети с Резолюция MSC.308(88) на Комитета по морска безопасност на Международната морска организация на 3 декември 2010 г. В сила за Република България от 1.07.2012 г.) (Обн. - ДВ, бр. 23 от 2017 г.)

Изменения към Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г. с измененията и допълненията (Приети с Резолюция MSC.338(91) на Комитета по морска безопасност на Международната морска организация на 30 ноември 2012 г. В сила за Република България от 1.07.2014 г.) (Обн. - ДВ, бр. 23 от 2017 г.)

Изменения към Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г. с измененията и допълненията (Приети с Резолюция MSC.365(93) на Комитета по морска безопасност на Международната морска организация на 22 май 2014 г. В сила за Република България от 1.01.2016 г.) (Обн. - ДВ, бр. 24 от 2017 г.)

Изменения към Протокола от 1988 г. относно Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г. (Приети с Резолюция MSC.124(75) на Комитета по морска безопасност на Международната морска организация на 24 май 2002 г. В сила за Република България от 1.01.2004 г.) (Обн. - ДВ, **бр. 93 от 2018 г.**)

Изменения към Протокола от 1988 г. относно Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г. (Приети с Резолюция MSC.154(78) на Комитета по морска безопасност на Международната морска организация на 20 май 2004 г. В сила за Република България от 1.07.2006 г.) (Обн. - ДВ, **бр. 93 от 2018 г.**)

Изменения към Протокола от 1988 г. относно Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г. (Приети с Резолюция MSC.171(79) на Комитета по морска безопасност на Международната морска организация на 9 декември 2004 г. В сила за Република България от 1.07.2006 г.) (Обн. - ДВ, **бр. 93 от 2018 г.**)

Изменения към Протокола от 1988 г. относно Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г. (Приети с Резолюция MSC.227(82) на Комитета по морска безопасност на Международната морска организация на 8 декември 2006 г. В сила за Република България от 1.07.2008 г.) (Обн. - ДВ, **бр. 93 от 2018 г.**)

Изменения към Протокола от 1988 г. относно Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г. с измененията и допълненията (Приети с Резолюция MSC.240(83) на Комитета по морска безопасност на Международната морска организация на 12 октомври 2007 г. В сила за Република България от 1.07.2009 г.) (Обн. - ДВ, **бр. 93 от 2018 г.**)

Изменения към Протокола от 1988 г. относно Международната конвенция за безопасност на човешкия живот

на море от 1974 г. (Приети с Резолюция MSC.258(84) на Комитета по морска безопасност на Международната морска организация на 16 май 2008 г. В сила за Република България от 1.01.2010 г.) (Обн. - ДВ, **бр. 93 от 2018 г.**)

Изменения към Протокола от 1988 г. относно Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г. (Приети с Резолюция MSC.283(86) на Комитета по морска безопасност на Международната морска организация на 5 юни 2009 г. В сила за Република България от 1.01.2011 г.) (Обн. - ДВ, **бр. 93 от 2018 г.**)

Изменения към Протокола от 1988 г. относно Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г. (Приети с Резолюция MSC.309(88) на Комитета по морска безопасност на Международната морска организация на 3 декември 2010 г. В сила за Република България от 1.07.2012 г.) (Обн. - ДВ, **бр. 93 от 2018 г.**)

Изменения към Протокола от 1978 г. относно Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г. с измененията и допълненията (Приети с Резолюция MSC.343(91) на Комитета по морска безопасност на Международната морска организация на 30 ноември 2012 г. В сила за Република България от 1.07.2014 г.) (Обн. - ДВ, **бр. 93 от 2018 г.**)

Изменения към Протокола от 1988 г. относно Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г. (Приети с Резолюция MSC.344(91) на Комитета по морска безопасност на Международната морска организация на 30 ноември 2012 г. В сила за Република България от 1.07.2014 г.) (Обн. - ДВ, **бр. 93 от 2018 г.**)

Изменения към Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г. с измененията и допълненията (Приети с Резолюция MSC.386(94) на Комитета по морска безопасност на Международната морска организация на 21 ноември 2014 г. В сила за Република България от 1.01.2017 г.) (Обн. - ДВ, **бр. 93 от 2018 г.**)

Изменения към Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г. с измененията и допълненията (Приети с Резолюция MSC.392(95) на Комитета по морска безопасност на Международната морска организация на 11 юни 2015 г. В сила за Република България от 1.01.2017 г.) (Обн. - ДВ, **бр. 93 от 2018 г.**)

Изменения към Протокола от 1978 г. относно Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г. с измененията и допълненията (Приети с Резолюция MSC.394(95) на Комитета по морска безопасност на Международната морска организация на 11 юни 2015 г. В сила за Република България от 1.01.2017 г.) (Обн. - ДВ, **бр. 93 от 2018 г.**)

Изменения към Протокола от 1988 г. относно Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г. с измененията и допълненията (Приети с Резолюция MSC.395(95) на Комитета по морска безопасност на Международната морска организация на 11 юни 2015 г. В сила за Република България от 1.01.2017 г.) (Обн. - ДВ, **бр. 93 от 2018 г.**)

## **ГЛАВА I**

### **Общи положения**

## Част А

### Приложно поле, определения и др.

#### Правило 1

##### Приложно поле

- (a) Освен ако изрично не е предвидено друго, настоящите правила се прилагат само за кораби, извършващи международни рейсове.
- (b) Във всяка от главите са определени по-точно класовете кораби, за които се отнася дадената глава, като е посочена степенята на приложимост.

#### Правило 2

##### Определения

За целите на настоящите правила, освен ако изрично не е предвидено друго:

- (a) Правила означава правилата, съдържащи се в Анекса към настоящата Конвенция.
- (b) Администрация означава правителството на държавата, под чието знаме кораби има право да плава.
- (c) Одобрен означава одобрен от Администрацията.
- (d) Международен рейс означава рейс от държава, за която настоящата Конвенция се прилага, за пристанище извън такава държава, или обратното.
- (e) Пътник е всяко лице освен:
  - (i) капитана и членовете на екипажа или други лица, наети на работа или изпълняващи някакви задължения на борда на кораб, свързани с дейността му; и
  - (ii) дете на възраст под една година.
- (f) Пътнически кораб е кораб, който превозва повече от дванадесет пътника.
- (g) Товарен кораб е всеки кораб, който не е пътнически кораб.
- (h) Танкер е товарен кораб, построен или пригоден за превоз наливно на течни товари от запалим характер.
- (i) Риболовен кораб е кораб, който се използва за улов на риба, китове, тюлени, моржове или други живи морски ресурси.

- (j) Ядрен кораб е кораб, снабден с ядрен двигател.
- (к) Нов кораб означава кораб, чиито кил е заложен, или който е на подобен етап на строеж на или след 25 май 1980 г.
- (l) Съществуващ кораб означава кораб, който не е нов кораб.
- (m) Миля е 1852 метра или 6080 фута.
- (п) Дата на годишнината означава деня и месеца на всяка година, които съответстват на датата на изтичане на срока на валидност на дадено свидетелство.

### Правило 3

#### Изключения

- (a) Настоящите правила, освен ако изрично не е предвидено друго, не се прилагат за:
  - (i) Военни кораби, в това число и военни транспортни кораби.
  - (ii) Товарни кораби с бруто тонаж по-малък от 500.
  - (iii) Кораби, които не се задвижват по механичен път.
  - (iv) Дървени кораби с елементарна конструкция.
  - (v) Яхти за отдиш, които не се използват за търговски цели.
  - (vi) Риболовни кораби.
- (b) Освен в изрично посочените в глава V случаи, никоя част от настоящите правила не се прилага за кораби, плаващи единствено във Великите езера на Северна Америка и по река Свети Лаврентий, не по-далече на изток от правата линия, свързваща нос Розие с нос Уест Пойнт, остров Антикости, а, от северната страна на този остров, не по-далече от 63-я меридиан.

### Правило 4

#### Освобождаване\*

- (a) Кораб, който обикновено не извършва международни рейсове, но поради изключителни обстоятелства му се налага да извърши единичен международен рейс, може да бъде освободен от Администрацията от кое да е от изискванията на настоящите правила, при условие че отговаря на изисквания за безопасност, които, по мнение на Администрацията, са адекватни за рейса, предстоящ да бъде извършен от този кораб.

-----

\* Вж. SLS. 14/Circ. 115, изм. и доп., относно издаване на свидетелства за освобождаване по Конвенция SOLAS от 1974 г. и измененията към нея.

(b) Администрацията може да освободи всеки кораб, който притежава характеристики от нов тип, от коя да е разпоредба на глави II-1, II-2, III и IV на настоящите правила, прилагането на която би могло сериозно да възпрепятства извършването на проучвания относно разработването на тези характеристики и внедряването им на кораби, извършващи международни рейсове. Всеки такъв кораб, обаче, трябва да отговаря на изисквания за безопасност, които по мнение на тази Администрация са адекватни за предназначението на кораба, гарантират цялостната му безопасност и са приемливи за правителствата на държавите, които той ще посещава. Администрацията, която разрешава това освобождаване, е длъжна да изпрати на Организацията подробности относно същото и причините за него, а Организацията изпраща тази информация до договарящите се правителства.

## Правило 5

### Еквиваленти

(a) Когато настоящите правила изискват конкретно оборудване, материал, апаратура или тяхна разновидност да бъде инсталирано или да се намира на кораб или да бъде извършено определено снабдяване на кораба. Администрацията може да разреши на този кораб да се инсталира или да се намира всякакво друго оборудване, материал, прибор, апаратура или тяхна разновидност, или да бъде извършено какво да е друго снабдяване, ако Администрацията установи посредством изпитания или по друг начин, че това оборудване, материал, прибор, апаратура или тяхна разновидност или това снабдяване е не по-малко ефективно, отколкото изискваното от настоящите правила.

(b) Всяка Администрация, която дава такова разрешение за замяна на оборудване, материал, прибор, апаратура или тяхна разновидност или снабдяване, е длъжна да изпрати на Организацията подробности относно замяната, заедно с доклад за проведени изпитания, а Организацията изпраща тези данни на останалите договарящи се правителства за информация на техните служители.

## Част В

## Прегледи и свидетелства\*

### Правило 6

#### Проверка и преглед

(а) Проверката и прегледът на кораби, що се отнася до изпълнение на разпоредбите на настоящите правила и разрешаване на освобождаване от тях, се извършва от служители на Администрацията. Администрацията може, обаче, да възложи проверките и прегледите на номинирани за целта сървейъри или на организации, признати от нея.

(б) Администрация, която номинира сървейъри или признава организации за извършване на проверки и прегледи съгласно параграф (а), трябва да упълномощи всеки номиниран сървейър или призната организация най-малко със следните права:

(i) да изисква извършване на ремонт на кораб;

(ii) да извършва проверки и прегледи, ако компетентните власти на държавата на пристанището поискат това.

Администрацията уведомява Организацията за конкретните отговорности и условия на правомощията, делегирани на номинираните сървейъри или признати организации.

(с) Когато номиниран сървейър или призната организация стигне до заключението, че състоянието на кораба или оборудването му в значителна степен не съответства на данните, посочени в свидетелството, или е такова, че корабът не е годен да отплава без опасност за него или лицата на борда, този сървейър или организация трябва незабавно да гарантира вземането на корективни мерки и своевременно да уведоми Администрацията. Ако не се вземат такива корективни мерки, съответните свидетелства се отнемат и Администрацията се уведомява незабавно за това; и ако корабът се намира в пристанище на друга страна по Конвенцията, компетентните власти на държавата на пристанището също следва да бъдат уведомени. Когато служител на Администрацията, номиниран сървейър или призната организация е уведомила компетентните власти на държавата на пристанището, нейното правителство трябва да окаже на този служител, сървейър или организация необходимото съдействие за изпълнение на неговите задължения по настоящото правило.



Когато е уместно, правителството на съответната държава на пристанището трябва да гарантира, че корабът няма да отплава докато не бъде приведен в мореходно състояние или не напусне пристанището, за да се отпрати към подходящ кораборемонтен завод, без опасност за кораба или лицата на борда.

-----

\* Вж. "Глобално и унифицирано внедряване на хармонизираната система на прегледи и освидетелстване (HSSC)" и "Ръководство за извършване на прегледи съгласно хармонизираната система на прегледи и освидетелстване", приети от Организацията съответно с резолюции А.883(21) и А.746(18).

(d) Във всеки случай Администрацията е длъжна напълно да гарантира пълнотата и ефективността на проверката и прегледа и трябва да осигури необходимите предпоставки за изпълнение на това си задължение.

## Правило 7

### Прегледи на пътнически кораби\*

(a) Пътнически кораб подлежи на прегледите, посочени по-долу:

(i) първоначален преглед преди пускане на кораба в експлоатация;

(ii) подновителен преглед, който се извършва на всеки дванадесет месеца, освен в случаите, когато са приложими разпоредбите на правило 14(б), (е), (f) и (g);

(iii) допълнителни прегледи при възникване на необходимост.

(b) Прегледите, посочени по-горе се извършват както следва:

(i) първоначалният преглед включва цялостна проверка на корабната

конструкция, механизми и оборудване, в това число и външната

част на дъното на кораба и вътрешната и външна част на

котлите. Този преглед има за цел да гарантира, че

разположението, материалите и размерите на конструкцията,

котлите и другите съдове под налягане и принадлежностите към

тях, главните и спомагателните механизми, електрическото

оборудване, радио-оборудването, включително това, което се

използва в спасителни средства, системите и устройствата за

противопожарна защита и безопасност, спасителните средства и

съоръжения, навигационното оборудване на борда на кораба,

навигационните публикации, средствата за вземане на пилот на борда и останалото оборудване, отговарят напълно на изискванията на настоящите правила и на законите, постановленията, заповедите и наредбите, приети и публикувани в резултат на тях от Администрацията, отнасящи се за тези кораби, за които е предназначен прегледът. Прегледът трябва да гарантира също така, че изработката на всички части на кораба и неговото оборудване отговаря във всяко отношение на приложимите изисквания, и че корабът е снабден със светлини, фигури, средства за произвеждане на звукови сигнали и сигнали за бедствие, съгласно разпоредбите на настоящите правила и действащите Международни правила за предотвратяване на сблъсквания на море;

-----  
\* Вж. резолюция А.794(19) относно прегледи и проверки на Ро-Ро пътнически кораби и MSC/Circ. 956, "Ръководство за извършване на извънредни проверки на Ро-Ро пътнически кораби от държави на знамето".

(ii) подновителният преглед включва проверка на конструкцията, котлите и другите съдове под налягане, механизмите и оборудването, в това число и външната част на дъното на кораба. Прегледът има за цел да гарантира, че корабът, що се отнася до конструкцията му, котлите и другите съдове под налягане и принадлежностите към тях, главните и спомагателните механизми, електрическото оборудване, радио-оборудването, в това число и това, което се използва в спасителни средства, системите и устройствата за противопожарна защита и безопасност, спасителните средства и съоръжения, навигационното оборудване на борда на кораба, навигационните публикации, средствата за вземане на пилот на борда и останалото оборудване, е в задоволително състояние и е годен за изпълнение на своето предназначение, и че отговаря на изискванията на настоящите правила и на законите,

постановленията, заповедите и наредбите, приети и публикувани в резултат на тях от Администрацията. Светлините, фигурите и средствата за произвеждане на звукови сигнали и сигнали за бедствие, намиращи се на борда на кораба, също подлежат на горепосочения преглед с цел да се гарантира, че отговарят на изискванията на настоящите правила и на действащите Международни правила за предотвратяване на сблъсквания на море;

(iii) допълнителен преглед, цялостен или частичен, в зависимост от обстоятелствата, се извършва след ремонт, направен в резултат на разследванията, предвидени в правило 11 или винаги, когато е направен съществен ремонт или обновление на кораба. Прегледът има за цел да гарантира, че необходимите ремонтни работи или обновления са извършени качествено, че материалите и изработката на тези ремонтни работи или обновления са задоволителни във всяко отношение, и че корабът отговаря във всяко отношение на изискванията на настоящите правила и на действащите Международни правила за предотвратяване на сблъсквания на море и на законите, постановленията, заповедите и наредбите, приети и публикувани в резултат на тях от Администрацията;

(c) (i) законите, постановленията, заповедите и наредбите, упоменати в параграф (Б) на настоящото правило, трябва във всяко отношение да гарантират, с оглед безопасност на човешкия живот, годност на всеки кораб за изпълнение на неговото предназначение;

(ii) в тях, наред с останалото, трябва да бъдат предвидени изискванията, които следва да се спазват по отношение на първоначалните и последващи хидравлични или други приемливи алтернативни тестове, на които се подлагат главните и спомагателните котли, съединения, паропроводи, резервоари под налягане и горивни танкове за двигатели с вътрешно горене, в това число и процедурите за провеждане на тестовете и

интервалите между два последователни теста.

## Правило 8

Прегледи на спасителни средства и друго оборудване на товарни кораби

(а) Спасителните средства и другото оборудване на товарни кораби с бруто тонаж 500 и по-голям, както са упоменати в параграф (b) (i), подлежат на прегледите, посочени по-долу:

(i) първоначален преглед преди пускане на кораба в експлоатация;

(ii) подновителен преглед през интервали от време, определени от

Администрацията, но не по-големи от пет години освен в

случаите, когато са приложими разпоредбите на правило 14 (b),

(e), (f) и (g);

(iii) периодичен преглед в рамките на три месеца, преди или след

датата на втората годишнина, или в рамките на три месеца, преди

или след датата на третата годишнина на Свидетелството за

сигурност на оборудването на товарен кораб, който замества един

от годишните прегледи, посочени в параграф (a) (iv);

(iv) годишен преглед в рамките на три месеца преди или след датата

на всяка годишнина на Свидетелството за сигурност на

оборудването на товарен кораб;

(v) допълнителен преглед, както е предвиден за пътнически кораби в правило 7 (b) (iii).

(b) Прегледите по параграф (a) се извършват както следва:

(i) първоначалният преглед включва цялостна проверка на системите

и устройствата за противопожарна безопасност, спасителните

средства и съоръжения, с изключение на радио-оборудването,

навигационното оборудване на борда, средствата за вземане на

пилот на борда, и друго оборудване, за което се прилагат глави

II-1, II-2, III и V, за да се гарантира, че отговарят на

изискванията на настоящите правила, в задоволително състояние

са и са годни, така че корабът да може да изпълнява своето

предназначение. Планове за управление на пожари,

навигационните публикации, светлините, фигурите, средствата за

произвеждане на звукови сигнали и сигнали за бедствие, също подлежат на гореупоменатия преглед с цел да се гарантира, че отговарят на изискванията на настоящите правила и, когато е уместно, действащите Международни правила за предотвратяване на сблъсквания на море;\*

(ii) подновителният и периодичният прегледи включват проверка на оборудването, посочено в параграф (b) (i), имаща за цел да се гарантира, че то отговаря на приложимите изисквания на настоящите правила и действащите Международни правила за предотвратяване на сблъсквания на море, в задоволително състояние е и е годно така, че корабът да може да изпълнява своето предназначение;

(iii) годишният преглед включва обща проверка на оборудването, посочено в параграф (b) (i), имаща за цел да се гарантира, че то е поддържано в съответствие с правило 11 (a), и че е в задоволително състояние така, че корабът да може да изпълнява своето предназначение.

(c) След извършване на периодичен или годишен преглед по параграфи (a)(iii) и (a)(iv) се заверява Свидетелството за сигурност на оборудването на товарен кораб.

-----

\* Вж. списъка на одобреното оборудване за безопасност на товарни кораби (SLS. 14/Circ. 1).

## Правило 9

### Прегледи на радио-оборудването на товарни кораби

(a) Радио-оборудването, в това число и това, което се използва в спасителни средства, на товарни кораби, за които се прилагат глави 3 и 4, подлежи на прегледите, посочени по-долу:

(i) първоначален преглед преди пускане на кораба в експлоатация;

(ii) подновителен преглед, който се извършва на интервали от време, определени от Администрацията, но не по-големи от пет години,

освен в случаите когато са приложими разпоредбите на правило

14 (b), (e), (f) и (g);

(iii) периодичен преглед в рамките на три месеца, преди или след датата

на всяка годишнина на Свидетелството за сигурност на

радио-оборудването на товарен кораб;

(iv) допълнителен преглед, както е предвиден за пътнически кораби в

правило 7 (Б) (iii).

(b) Прегледите по параграф (a) се извършват както следва:

(i) първоначалният преглед включва цялостна проверка на радио-оборудването на товарни кораби, в това число и това, което се използва в спасителни средства, имаща за цел да се гарантира, че то отговаря на изискванията на настоящите правила;

(ii) подновителният и периодичният прегледи включват проверка на радио-оборудването на товарни кораби, в това число и това, което се използва в спасителни средства, имаща за цел да се гарантира, че то отговаря на изискванията на настоящите правила.

(c) След извършване на периодичен преглед по параграф (a) (iii) се заверява Свидетелството за сигурност на радио-оборудването на товарен кораб.

## Правило 10

Прегледи на конструкцията, механизмите и оборудването на товарни кораби

(a) Конструкцията, механизмите и оборудването (различно от онова, по отношение на което се издават Свидетелството за сигурност на оборудването на товарен кораб и Свидетелството за сигурност на радио-оборудването на товарен кораб) на товарен кораб, както са упоменати в параграф (Б) (i), подлежат на прегледите и проверките посочени по-долу:

(i) първоначален преглед, включващ проверка на външната част на дъното на кораба, преди пускането му в експлоатация;

(ii) подновителен преглед, който се извършва през интервали от време, определени от Администрацията, но не по-големи от пет години,

освен в случаите, когато са приложими разпоредбите на правило

14 (b), (e), (t) и (g);

(iii) междинен преглед в рамките на три месеца преди или след датата на втората годишнина или в рамките на три месеца преди или след датата на третата годишнина на Свидетелството за сигурност на конструкцията на товарен кораб, който замества един от годишните прегледи, посочени в параграф (a) (iv);

(iv) годишен преглед в рамките на три месеца преди или след датата на всяка годишнина на Свидетелството за сигурност на конструкцията на товарен кораб;

(v) най-малко две проверки на външната част на дъното на кораба на всеки период от пет години, освен в случаите, когато са приложими разпоредбите на правило 14 (e) или (f). В тези случаи този петгодишен период може да бъде удължен, за да съвпадне с удължения срок на валидност на Свидетелството. Във всички случаи интервалът между всеки две такива проверки не трябва да надвишава 36 месеца;

(vi) допълнителен преглед, както е предвиден за пътнически кораби в правило 7 (b) (iii).

(b) Прегледите и проверките по параграф (a) се извършват както следва:

(i) първоначалният преглед включва цялостна проверка на конструкцията, механизмите и оборудването. Този преглед има за цел да се гарантира, че разположението, материалите, размерите и изработката на конструкцията, котлите и други съдове под налягане, принадлежностите към тях, главните и спомагателните механизми, в това число и рулевото устройство и свързаните с него системи за управление, електрическото оборудване и останалото оборудване отговарят на изискванията на настоящите правила, в задоволително състояние са и са годни, така че корабът да може да изпълнява своето предназначение, и че е налице изискваната информация за устойчивост на кораба. За танкери този преглед трябва да

включва също и проверка на помпените отделения, системите от товарни, бункеровъчни и вентилационни тръбопроводи и свързаните с тях предпазни устройства;

(ii) подновителният преглед включва проверка на конструкцията, механизмите и оборудването, както са упоменати в параграф

(b) (i) имаща за цел да се гарантира, че те отговарят на изискванията на настоящите правила, в задоволително състояние са и са годни така, че корабът да може да изпълнява своето предназначение;

-----

\* Вж. циркуляра относно извършване на проверка на външната част на дъното на кораб (PSLS. 2/Circ. 5).

(iii) междинният преглед включва проверка на конструкцията, котлите и други съдове под налягане, механизмите и оборудването, рулевото устройство и свързаните с него системи за управление и електрическото оборудване, имаща за цел да се гарантира, че те са в задоволително състояние така, че корабът да може да изпълнява своето предназначение. За танкери, прегледът трябва да включва също и проверка на помпените отделения, системите от товарни, бункеровъчни и вентилационни тръбопроводи и свързаните с тях предпазни устройства, както и тестване на съпротивлението на изолацията на електрическо оборудване в опасни зони;

(iv) годишният преглед включва обща проверка на конструкцията, механизмите и оборудването, посочени в параграф (b) (i), имаща за цел да се гарантира, че те са поддържани в съответствие с правило 11 (a), и че са в задоволително състояние така, че корабът да може да изпълнява своето предназначение;

(v) проверката на външната част на дъното на кораба и прегледът на проверяваните същевременно свързани с него елементи, има за цел да се гарантира, че те са в задоволително състояние така, че корабът да може да изпълнява своето предназначение.



(с) След извършване на междинен или годишен преглед или проверка на външната част на дъното на кораба съгласно параграфи (а) (iii), (а) (iv) и (а) (v) се заверява Свидетелството за сигурност на конструкцията на товарен кораб.

## Правило 11

Поддържане на състоянието след преглед

- (а) Състоянието на кораба и неговото оборудване следва да се поддържа, за да отговаря на изискванията на настоящите правила с цел да се гарантира, че корабът ще бъде годен да плава във всяко отношение без опасност за кораба или лицата на борда.
- (б) След извършване на кой да е от прегледите по правила 7, 8, 9 или 10, не се допуска промяна в разположението на конструкцията, механизмите, оборудването и другите елементи, обхванати от прегледа, без разрешение от Администрацията.
- (с) В случай, когато корабът претърпи авария или бъде открит дефект, при което е засегната безопасността на кораба, ефективността или целостта на спасителните средства или друго оборудване, капитанът или собственикът на кораба е длъжен при първа възможност да докладва на Администрацията, номинирания сървейър или признатата организация, отговорни за издаване на съответното свидетелство, които следва да уредят провеждане на разследване с цел определяне на необходимостта от извършване на преглед съгласно правила 7, 8, 9 или 10. Ако корабът се намира в пристанище на друго договарящо се правителство, капитанът или собственикът му са длъжни също незабавно да докладват на компетентните власти на държавата на 11 пристанището, а номинираният сървейър или признатата организация следва да се уверят, че такъв доклад е направен.

## Правило 12

Издаване или заверка на свидетелства\*

- (а) (i) свидетелство, наречено Свидетелство за сигурност на пътнически кораб, се издава, след първоначален или подновителен преглед, на пътнически кораб, който отговаря на приложимите изисквания на глави II-1, II-2, III, IV и V и всички останали приложими изисквания на настоящите правила;

(ii) свидетелство, наречено Свидетелство за сигурност на конструкцията на товарен кораб, се издава, след първоначален или подновителен преглед, на товарен кораб, който отговаря на приложимите изисквания на глави II-1 и II-2 (с изключение на тези, които се отнасят за системи и устройства за противопожарна безопасност и планове за управление на пожари) и всички останали приложими изисквания на настоящите правила;

(iii) свидетелство, наречено Свидетелство за сигурност на оборудването на товарен кораб<sup>+</sup>, се издава, след първоначален или подновителен преглед, на товарен кораб, който отговаря на приложимите изисквания на глави II-1, II-2, III и V и всички останали приложими изисквания на настоящите правила;

(iv) свидетелство, наречено Свидетелство за сигурност на радио-оборудването на товарен кораб, се издава, след първоначален или подновителен преглед, на товарен кораб, който отговаря на приложимите изисквания на глава IV и всички останали приложими изисквания на настоящите правила;

(v) (1) свидетелство, наречено Свидетелство за сигурност на товарен кораб, може да се издаде, след първоначален или подновителен преглед, на товарен кораб, който отговаря на приложимите изисквания на глави II-1, II-2, III, IV и V и всички останали приложими изисквания на настоящите правила, като алтернатива на свидетелствата, посочени в параграф (a)

(ii), (a) (iii) и (a) (iv);

(2) навсякъде в настоящата глава, където се упоменава Свидетелство за сигурност на конструкцията на товарен кораб, Свидетелство за сигурност на оборудването на товарен кораб или Свидетелство за сигурност на радио-оборудването на товарен кораб, това трябва да се счита за упоменаване на Свидетелството за сигурност на товарен кораб, ако то е използвано като алтернатива на тези свидетелства.

-----

\* Вж. резолюция А.791(19) относно прилагане на Международната конвенция за измерване на тонажа на кораби от 1969 г. за съществуващи кораби.

+ Вж. циркуляра относно издаване на допълнения и добавки (PSLS. 2/Circ. 1).

(vi) Свидетелството за сигурност на пътнически кораб,

Свидетелството за сигурност на оборудването на товарен кораб,

Свидетелството за сигурност на радио-оборудването на товарен кораб и Свидетелството за сигурност на товарен кораб, посочени в подпараграфи (i), (iii), (iv) и (v), се придружават от

Списък на оборудването;

(vii) когато на кораб се дава разрешение за освобождаване от

изисквания при условията и по реда на разпоредбите на

настоящите правила, в допълнение към свидетелствата,

предвидени в настоящия параграф се издава свидетелство,

наречено Свидетелство за освобождаване;

(viii) свидетелствата по настоящото правило се издават или заверяват

от Администрацията или от лице или организация, упълномощени

от нея. И в двата случая съответната Администрация поема пълна

отговорност за свидетелствата.

(Б) Договарящо се правителство няма право да издава свидетелства при

условията и по реда на разпоредбите на Международната конвенция за

безопасност на човешкия живот на море от 1960, 1948 или 1929 г., след датата

на която това правителство одобри настоящата Конвенция.

### Правило 13

Издаване или заверка на свидетелства от друго правителство

Договарящо се правителство може, по молба на Администрацията, да поиска

извършване на преглед на кораб и, ако се увери, че са спазени изискванията

на настоящите правила, издава или разрешава издаване на съответните

свидетелства на кораба и, ако е уместно заверява или разрешава заверка на

свидетелствата на кораба в съответствие с настоящите правила. Във всяко

издадено по този начин свидетелство трябва да се посочи, че то е издадено по

молба на правителството на държавата, под чието знаме корабът има право да

плава, и то има същата сила и получава същото признаване като свидетелство

издадено съгласно правило 12.

## Правило 14

Срок на валидност на свидетелства

(а) Свидетелство за сигурност на пътнически кораб се издава за срок, не по-голям от 12 месеца. Свидетелство за сигурност на конструкцията на товарен кораб, Свидетелство за сигурност на оборудването на товарен кораб и Свидетелство за сигурност на радио-оборудването на товарен кораб се издава за срок, определен от Администрацията, който не може да надвишава пет години. Свидетелство за освобождаване не може да има срок на валидност по-голям от срока на свидетелството, за което се отнася.

(b) (i) независимо от изискванията на параграф (а), когато подновителният преглед е извършен в рамките на три месеца преди датата на изтичане на срока на валидност на действащото свидетелство, новото свидетелство има срок на валидност, който започва да тече от датата на завършване на подновителния преглед и продължава до:

(1) за пътнически кораб, дата в рамките на 12 месеца след датата на която изтича срока на валидност на действащото свидетелство;

(2) за товарен кораб, дата в рамките на пет години след датата на която изтича срока на валидност на действащото свидетелство;

(ii) когато подновителният преглед е извършен след датата на изтичане на срока на валидност на действащото свидетелство, новото свидетелство има срок на валидност, който започва да тече от датата на завършване на подновителния преглед и продължава до:

(1) за пътнически кораб, дата в рамките на 12 месеца след датата на която изтича срока на валидност на действащото свидетелство;

(2) за товарен кораб, дата в рамките на пет години след датата на която изтича срока на валидност на действащото

свидетелство;

(iii) когато подновителният преглед е извършен повече от три месеца преди датата на изтичане на срока на валидност на действащото свидетелство, новото свидетелство има срок на валидност, който започва да тече от датата на завършване на подновителния преглед и продължава до:

(1) за пътнически кораб, дата в рамките на 12 месеца след датата на завършване на подновителния преглед;

(2) за товарен кораб, дата в рамките на пет години след датата на завършване на подновителния преглед.

(c) Ако свидетелство, различно от Свидетелство за сигурност на пътнически кораб, е издадено за срок по-малък от пет години. Администрацията може да удължи срока му на валидност до максималния срок предвиден в параграф

(a), при условие, че прегледите посочени в правила 8, 9 и 10, приложими когато се издава свидетелство за срок от пет години, са извършени по съответния ред.

(d) Ако е извършен подновителен преглед, а ново свидетелство не може да бъде издадено или доставено на борда на кораба преди датата на изтичане на срока на валидност на действащото свидетелство, лицето или организацията, упълномощени от Администрацията могат да заверят действащото свидетелство и това свидетелство се приема за валидно за по-голям период, но за не повече от пет месеца след датата на изтичане на срока му на валидност.

(e) Ако в момента на изтичане на срока на валидност на свидетелство, корабът не се намира в пристанище в което следва да бъде прегледан, Администрацията може да удължи срока на валидност на свидетелството, като това удължаване се прави единствено с цел да се разреши на кораба да завърши своя преход до пристанището, в което ще бъде прегледан, при това само ако е уместно и разумно. Срокът на валидност на свидетелство не може да бъде удължаван с повече от три месеца, а кораб, за който е извършено удължаване на срока на валидност на негово свидетелство, няма право, при пристигане в пристанището, в което следва да бъде прегледан, по силата на това удължаване, да напусне пристанището без ново свидетелство. Когато се извърши

подновителният преглед, новото свидетелство има срок на валидност до:

(i) за пътнически кораб, дата в рамките на 12 месеца след датата на изтичане на срока на валидност на действащото свидетелство, преди неговото удължаване;

(ii) за товарен кораб, дата в рамките на пет години след датата на изтичане на срока на валидност на действащото свидетелство, преди неговото удължаване.

(f) срокът на валидност на свидетелство, издадено на кораб, извършващ кратки рейсове, който не е удължен съгласно предходните разпоредби на настоящото правило, може да бъде удължен от Администрацията за гратисен период от не повече от един месец след датата на изтичане на срока на валидност на свидетелството посочена в него. Когато се извърши подновителният преглед, новото свидетелство има срок на валидност до;

(i) за пътнически кораб, дата в рамките на 12 месеца след датата на изтичане на срока на валидност на действащото свидетелство, преди неговото удължаване;

(ii) за товарен кораб, дата в рамките на пет години след датата на изтичане на срока на валидност на действащото свидетелство, преди неговото удължаване.

(g) в особени случаи, определени от Администрацията, ново свидетелство не трябва да се издава с дата еднаква с датата на изтичане на срока на валидност на действащото свидетелство, както се изисква от параграфи (Б) (2),

(е) или (f). В тези особени случаи новото свидетелство има срок на валидност до:

(i) за пътнически кораб, дата в рамките на 12 месеца след датата на завършване на подновителния преглед;

(ii) за товарен кораб, дата в рамките на пет години след датата на завършване на подновителния преглед.

(h) ако се извърши годишен, междинен или периодичен преглед преди срока, предвиден в съответните правила, то:

(i) датата на годишнината, посочена в съответното свидетелство трябва да се промени, посредством заверка, на дата, не

по-късна от три месеца след датата на която е извършен

прегледа;

(ii) следващият годишен междинен или периодичен преглед, изискван

от съответните правила се извършва през интервалите от време,

предвидени в настоящите правила, като се използва новата дата

на годишнина;

(iii) датата на изтичане на срока на валидност може да остане

непроменена при условие че са извършени един или повече

годишни, междинни и периодични прегледи, както е уместно, така

че да не се надвишават максимално допустимите интервали между

прегледите, определени със съответните правила.

(i) свидетелство, издадено съгласно правило 12 или 13, става невалидно в

следните случаи:

(i) ако съответните прегледи и проверки не са извършени в рамките

на сроковете, предвидени в правила 7 (a), 8 (a), 9 (a) и

10 (a);

(ii) ако свидетелството не е заверено в съответствие с настоящите

правила;

(iii) при смяна на знамето на кораба със знаме на друга държава.

Нов свидетелство се издава само след като правителството,

издаващо новото свидетелство се увери напълно, че корабът

отговаря на изискванията на правило 11 (a) и (b). В случай на

смяна на знамето между договарящи се правителства,

правителството на държавата, под чието знаме корабът е имал

право да плава преди смяната, трябва, ако бъде поискано от

него в рамките на три месеца след извършване на смяната, да

изпрати възможно най-рано на Администрацията копия на

корабните свидетелствата преди смяната на знамето и копия на

съответните доклади за извършен прегледи, ако такива са

налични.

Правило 15

Форми на свидетелства и списъци на оборудване

Свидетелствата и списъците на оборудване се изготвят във форма, съответстваща на образците, дадени в Приложението към Анекса на настоящата Конвенция. Ако използваният език не е английски или френски, текстът трябва да съдържа преводи един от тези езици.\*

#### Правило 16

##### Наличие на свидетелства

Свидетелствата, издадени съгласно правила 12 и 13 трябва да се намират на бордни кораба, така че да могат да бъдат проверени лесно по всяко време.

-----

\* Вж. резолюция А.561(14) относно превод на текста на свидетелства

#### Правило 17

##### Признаване на свидетелства

Свидетелства, издадени въз основа на упълномощаване от договарящо се правителство се признават от другите договарящи се правителства за всички цели, предвидени в настоящата Конвенция. Те се приемат от другите договарящи се правителства, за имащи същата сила като свидетелствата издадени от тях.

#### Правило 18

##### Пригодност на свидетелства

(а) Ако по време на даден рейс броят на лицата, намиращи се на борда на кораб е по-малък от общия брой лица, посочен в Свидетелството за сигурност на пътнически кораб, и в следствие на това корабът има право, съгласно разпоредбите на настоящите правила, да разполага с по-малък брой спасителни лодки и други спасителни средства от посочения в свидетелството, може да бъде издадено приложение към свидетелството от правителството, лицето или организацията по правило 12 или 13 на настоящата глава.

(б) Това приложение трябва да гласи, че при дадените обстоятелства не е налице нарушение на разпоредбите на настоящите правила. То се прикрепя към свидетелството и го заменя що се отнася до спасителните средства. То е валидно само за рейса, за който е издадено.

#### Правило 19

##### Контрол\*



(a) Всеки кораб, когато се намира в пристанище на друго договарящо се правителство, подлежи на контрол от надлежно упълномощени служители на това правителство дотолкова, доколкото този контрол е насочен към проверка на валидността на свидетелствата, издадени съгласно правило 12 или правило 13.

(b) Ако са валидни свидетелствата се признават, освен ако са налице явни основания да се счита, че състоянието на кораба или неговото оборудване не съответства в значителна степен на данните от дадено свидетелство или, че корабът и оборудването му не отговарят на изискванията на правило 11 (a) и

(Б).

(c) При обстоятелствата, посочени в параграф (Б) или когато свидетелство е с изтекъл срок на валидност или е с прекратена валидност, служителят извършващ контрола предприема необходимите мерки, за да се гарантира, че корабът няма да отплава докато не е в мореходно състояние или не напусне пристанището с цел да се отпрати към подходящ кораборемонтен завод без опасност за кораба или лицата на борда.

-----

\* Вж. Процедурите за извършване на държавен пристанищен контрол, приети от Организацията с резолюция А.787(19), изм. и доп. с резолюция А.882(21).

(d) В случай, че този контрол предизвика някаква интервенция, служителят, извършващ контрола, трябва незабавно да уведоми писмено консула, или ако няма такъв, най-близкото дипломатическо представителство на държавата под чието знаме корабът има право да плава, за обстоятелствата, при които интервенцията е счетена за наложителна. В допълнение номинираният сървейър или признатата организация, отговорни за издаване на свидетелства също следва да бъдат уведомени. Фактите, относно интервенцията се докладват на Организацията.

(e) Компетентният орган на държавата на пристанището изпраща цялата необходима информация относно кораба, освен на страните, упоменати в параграф

(d), и на властите на следващото пристанище което корабът ще посети, ако не е в състояние да предприеме мерките, посочени в параграфи (c) и (d) или ако корабът е получил разрешение да се отпрати към следващото си пристанище.

(f) При осъществяване на контрола по настоящото правило трябва да се

полагат всички възможни усилия за избягване на неправомерно задържане или забавяне на кораб. Ако кораб бъде неправомерно задържан или забавен в следствие на този контрол, той има право на обезщетение за претърпените щети и загуби.

## Правило 20

### Привилегии

С привилегиите по настоящата Конвенция не може да се ползва кораб, който не притежава необходимите валидни свидетелства.

## Част С

### Аварии

## Правило 21

### Аварии

(а) Всяка Администрация се задължава да проведе разследване на всеки възникнал случай на авария с неин кораб, който е предмет на разпоредбите на настоящата Конвенция, когато прецени, че това разследване може да помогне при определяне на това, какви промени в настоящите правила са желателни.

(б) Всяко договарящо се правителство се задължава да изпраща на Организацията подходяща информация относно разкритията на тези разследвания. Не се допуска доклади и препоръки на Организацията, базирани на тази информация, да разкриват идентичността или националността на засегнатите кораби, нито по какъвто и да е начин да натоварват лице или кораб с някаква отговорност.

-----

\* Вж. следните резолюции, приети от Организацията:

Резолюция А.173(ES.IV): Участие в официални разследвания на морски аварии.

Резолюция А.203(VII): Препоръки за сключване на споразумения и спогодби между държави по въпроси, свързани с достъпа и употребата на чуждо морско спасително оборудване в териториални води.

Резолюция А.322(IX): Провеждане на разследвания на аварии.

Резолюция А.440(XI): Обмяна на информация относно разследвания на морски аварии.

Резолюция А.442(XI): Нужди на Администрациите от персонал и материални ресурси за разследване на аварии и нарушавания на конвенции.

Резолюция А.637(16): Сътрудничество при разследвания на морски аварии.

Резолюция А.849(20): Кодекс за разследване на морски аварии и инциденти, изм. и доп. с резолюция А.884(21).

Вж. също:

MSC/Circ.539/Add 2: Доклади за статистика относно аварии, свързани с риболовни кораби и рибари на море.

MSC/Circ.827: Доклади за морски аварии и инциденти. Хармонизирани процедури за докладване - Доклади, които се изискват съгласно правило I/21 на Конвенция SOLAS и членове 8 и 12 от Международната конвенция за предотвратяване на замърсяване от кораби от 1973 г. с изм. и доп. от 1978 г.

## **ГЛАВА II-1**

### **Конструкция - устройство, делене на отсеци и устойчивост, машини и механизми и електрически уредби**

#### **Част А**

##### **Общи положения**

###### Правило 1

###### Приложно поле

1.1 Освен ако изрично не е предвидено друго, настоящата глава се прилага за кораби, чийто кил е заложен или са на подобен етап на строеж на или след 1 юли 1986 г.

1.2 За целите на настоящата глава терминът подобен етап на строеж: означава етапа, на който:

- . 1 започва строеж, който може да се отъждестви с конкретен кораб; и
- . 2 е започнало сглобяване на този кораб, при което са използвани поне 50 тона или едно на сто от очакваната обща маса на конструкцията, което от двете е по-малко.

1.3 За целите на настоящата глава:

. 1 изразът "кораби, построени" означава кораби, чиито кил е заложен или са на подобен етап на строеж;

. 2 изразът "всички кораби" означава кораби, построени преди, на или след 1 юли 1986 г.

. 3 товарен кораб, независимо от това, кога е построен, който е преобразуван в пътнически кораб, следва да се счита за пътнически кораб, построен на датата, на която е започнало преобразуването.

2 Освен ако изрично не е предвидено друго, Администрацията трябва да гарантира, че корабите, построени преди 1 юли 1986 г., отговарят на изискванията, приложими съгласно глава II-1 на Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г., изм. и доп. с резолюция MSC.1(XLV).

3.1 Всички кораби, на които се извършва ремонт, преоборудване, модификация и свързано с тях дострояване, трябва да продължат да отговарят поне на тези изисквания, които са били приложими за тези кораби преди това. Тези кораби, ако са построени преди 1 юли 1986 г., трябва, като правило, да отговарят на изискванията за кораби, построени на или след тази дата поне в същата степен, в която са отговаряли преди да им бъде извършен такъв ремонт, преоборудване, модификация или дострояване. Ремонт, преоборудване и модификация от съществен характер\* и свързаното с тях дострояване трябва да отговарят на изискванията за кораби, построени на или след 1 юли 1986 г, дотолкова, доколкото Администрацията счете за разумно и практично.+  
-----

\* Вж. MSC/Circ. 650 относно тълкуване на преоборудване и модификация от съществен характер.

+ Вж. MSC/Circ. 609 относно тълкуване на правило II-1/1.3 от Конвенция SOLAS 1974.

3.2 Независимо от разпоредбите на параграф 3.1, пътнически кораб, на който се извършва ремонт, преоборудване и модификация, за да отговори на изискванията на правило 8-1, не се счита за такъв, на който му е бил направен ремонт, преоборудване и модификация от съществен характер.

4 Администрацията на държава може, ако прецени, че поради защитеността на района на плаване и условията на рейса, прилагането на определени изисквания на настоящата глава е неразумно или ненужно, да освободи от тези изисквания отделни кораби или класове кораби, имащи право да плават под знамето на тази държава, като по време на техния рейс те нямат право да се отдалечават на повече от 20 мили от най-близкия бряг.

5 В случаи на пътнически кораби, обслужващи специални линии, при които се превозват голям брой пътници от по-специална категория, като например линията на поклонничеството, Администрацията на държавата, под чието знаме имат право да плават тези кораби, ако се увери, че е невъзможно да наложи спазване на изискванията на настоящата глава, може да освободи тези кораби от изискванията, при условие, че те изцяло спазват разпоредбите на:

.1 правилата, приложени към Споразумението относно пътнически кораби, обслужващи специални линии от 1971 г.; и

.2 правилата, приложени към Протокола относно изискванията към помещения за пътнически кораби, обслужващи специални линии от 1973 г.

## Правило 2

### Определения

За целите на настоящата глава, освен ако изрично не е предвидено друго:

1.1 Водолиния на разделянето на отсеци е водолиния, използвана при определяне на деленето на кораба на отсеци.

1.2 Най-висока Водолиния на разделянето на отсеци е водолинията, която отговаря на най-голямото допустимо газене съгласно приложимите изисквания за делене на кораба на отсеци.

2 Дължина на кораба е дължината, измерена между перпендикулярите, спуснати при крайните точки на най-високата Водолиния на разделянето на отсеци.

3 Ширина на кораба е най-голямата ширина, измерена между външните страни на шпангоутите, при или под най-високата Водолиния на разделянето на отсеци.

4 Газене е вертикалното разстояние от теоретичната основна равнина в мидела на кораба до въпросната Водолиния на разделянето на отсеци.

5 Главна палуба е най-горната палуба, до която достигат напречните водонепроницаеми прегради.

6 Пределна линия на потъване е линия, прекарана по борда най-малко 76 mm под горната повърхност на главна палуба.

7 Водопроницаемост на помещение е частта в проценти от това помещение, която може да бъде запълнена с вода. Обемът на помещение, което се простира над пределната линия на потъване, се измерва само до височината на тази линия.

8 Машинно отделение е пространство, простиращо се от теоретичната основна равнина до равнината на пределната линия на потъване и между крайните главни напречни водонепроницаеми прегради, заграждащи помещенията, съдържащи главните и спомагателните силови уредби, котлите, използвани във връзка със задвижването и всички стационарни бункери за въглища. В случай на необичайно разположение, Администрацията може да определи границите на машинното отделение.

9 Помещения за пътници са тези помещения, които са предназначени за живеене и ползване от пътници, с изключение на помещенията, използвани за багаж, провизии, поща и складове. За целите на правила 5 и 6, помещенията под пределната линия на потъване, предназначени за живеене и ползване от екипажа, се считат за помещения за пътници.

10 Във всички случаи обемите и площите се изчисляват до теоретични линии.

11 Устойчив на атмосферни влияния означава, че при всякакво състояние на морето и времето, в кораба няма да проникне вода.

12 Нефтен танкер е нефтеният танкер, определен в правило 1 на Анекс I на Протокола от 1978 г. към Международната конвенция за предотвратяване на замърсяване от кораби от 1973 г.

13 Ро-Ро пътнически кораб означава пътнически кораб, притежаващ Ро-Ро товарни помещения или помещения от специална категория съгласно определението, съдържащо се в правило II-2/3.

Правило 3

Определения, свързани с части С, D и E

За целите на части С, D и Е, освен ако изрично не е предвидено друго:

1 Система за управление на рулевото устройство е оборудването, посредством което се предават команди от навигационния мостик към рулевите машини. Системите за управление на рулевото устройство се състоят от предаватели, приемници, помпи с хидравлично управление и свързаните с тях двигатели, контролери на двигатели, тръбопроводи и кабели.

2 Главно рулево устройство са механизмите, приводите на перото на руля, рулевите машини, ако има такива, спомагателното оборудване и средствата за прилагане на въртящ момент към балера на руля (напр. румпел или секторен румпел), необходими за съобщаване на движение на перото на руля за целите на управление на кораба при нормални експлоатационни условия.

3 Рулева машина е:

.1 в случай на електрическо рулево устройство, електромотор и свързаното с него електрическо оборудване;

.2 в случай на електрохидравлично рулево устройство, електромотор и свързаните с него електрическо оборудване и помпа;

.3 в случай на друг вид хидравлично рулево устройство, задвижващ двигател и свързаната с него помпа.

4 Спомагателно рулево устройство е оборудването, различно от коя да е част от главното рулево устройство, необходимо за управление на кораба в случай на повреда на главното рулево устройство, но не включва румпела, секторния румпел или елементи, изпълняващи същото предназначение.

5 Нормални експлоатационни условия и условия на живот са условия, при които корабът като цяло, механизмите, апаратурата, устройствата и средствата, осигуряващи задвижване, управляемост, безопасно плаване, противопожарна безопасност и защита срещу наводняване, вътрешни и външни комуникации и сигнали, средствата за евакуация и лебедките на дежурните спасителни лодки са в изправност и функционират нормално и са налице удобни условия на живот, така както са проектирани.

6 Аварийни условия са условия, при които кое да е средство, необходимо за осигуряване на нормални експлоатационни условия и условия на живот, е в неработещо състояние поради повреда на главния източник на електроенергия.

7 Главен източник на електроенергия е източник, предназначен да осигурява електрическа енергия на главното разпределително табло за разпределяне до всички средства, необходими за поддържане на нормални експлоатационни условия и условия на живот на кораба.

8 Състояние на кораба със силова уредба извън строя е състоянието, при което главната силова уредба, котлите и спомагателните механизми са извън строя поради липса на захранване.

9 Главна генераторна станция е помещението, в което се намира главният източник на електроенергия.

10 Главно разпределително табло е разпределително табло, което се захранва директно от главния източник на електроенергия и е предназначено да разпределя електрическа енергия за дейностите, извършвани на кораба.

11 Аварийно разпределително табло е разпределително табло, което в случай на повреда на главната система за електрозахранване, се захранва директно от аварийния източник на електроенергия или преходния източник на аварийна електроенергия и е предназначено да разпределя електрическа енергия за аварийните дейности.

12 Аварийен източник на електроенергия е източник на електроенергия, предназначен да захранва аварийното разпределително табло в случай на повреда на главния източник на електроенергия.

13 Силов изпълнителен блок е хидравличното оборудване, предназначено да осигурява сила за завъртане на балера на руля, и се състои от рулева машина или машини, заедно със свързаните с тях тръбопроводи и фитинги и силов привод на перото на руля. Силовите изпълнителни блокове могат да използват общи машинни елементи като рушел, секторен румпел и балер на перото или елементи, имащи същото предназначение.

14 Максимална експлоатационна скорост на преден ход е най-голямата скорост, която корабът е проектиран да поддържа при експлоатация на море при най-голямото мореходно газене.

15 Максимата скорост на заден ход е скоростта, която корабът се очаква да може да развие при максималната проектна мощност на заден ход при



най-голямото мореходно газене.

16 Машинни помещения са всички машинни помещения от категория А и всички други помещения, в които се намират задвижващи машини и механизми, котли, горивни системи, парни машини и двигатели с вътрешно горене, генератори и главни електрически механизми, станции за приемане на гориво, хладилни, стабилизационни, вентилационни и климатични уредби и подобни помещения, както и шахти към тези помещения.

17 Машинни помещения от категория А са тези помещения шахтите към тях, в които се намират:

- .1 главни двигатели с вътрешно горене; или
- .2 спомагателни двигатели с вътрешно горене, чиито агрегати имат обща изходяща мощност, не по-малка от 375 kW; или
- .3 мазутен котел или система за течно гориво.

18 Постове за управление са тези помещения, в които е разположено радио-оборудването, главното навигационно оборудване на кораба или аварийният източник на електроенергия, или където е централизирано оборудването за регистрация и борба с пожари.

19 Танкер-химикаловоз е товарен кораб, построен или адаптиран и използвали превоз наливно на някой от течните продукти, посочени или в:

- .1 глава 17 на Международния кодекс за конструкцията и оборудването на кораби, превозващи опасни химически вещества наливно, приет от Комитета по морска безопасност с резолюция MSC.4(48), наричан по-нататък за краткост "Международен кодекс за химикаловози" (IBC Code), изм. и доп. от Организацията; или в
- .2 глава VI на Кодекса за конструкцията и оборудването на кораби, превозващи опасни химически вещества наливно, приет от Асамблеята на Организацията с резолюция A.212(VII), наричан по-нататък за краткост "Кодекс за химикаловози" (BC Code), изм. и доп. от Организацията; която от двете е приложима.

20 Газовоз е товарен кораб, построен или адаптиран и използван за превоз наливно на някой от втечените газове или други продукти, посочени или в:

.1 глава 19 на Международния кодекс за конструкцията и оборудването на кораби, превозващи втечнени газове наливно, приет от Комитета по морска безопасност с резолюция MSC.5(48), наричан по-нататък за краткост "Международен кодекс газовози" (IGC Code), изм. и доп. от Организацията; или в

.2 глава XIX на Кодекса за конструкцията и оборудването на кораби, превозващи втечнени газове наливно, приет от Организацията с резолюция A.328(IX), наричан по-нататък за краткост "Кодекс за газовози" (GC Code), изм. и доп. от Организацията; която от двете е приложима.

21 Дедуейт е разликата в тонове между водоизместването на кораб във вода със плътност 1.025 при товарната водолиния, отговаряща на определения надводен борд за лятно време и теглото на празен кораб.

22 Тегло на празен кораб е водоизместването в тонове на кораб без товар, гориво, смазочни масла, баласт, сладка вода и котелна вода в танковете, и без провизии, пътници, екипаж и техните вещи.

## **Част А-1**

### **Устройство на кораби**

#### Правило 3-1

Изисквания към устройството, машините и механизмите и електрическите уредби на кораби

В допълнение към изискванията, съдържащи се другаде в настоящите правила, корабите трябва да се проектират, строят и поддържат в съответствие с изискванията към конструкцията, механизмите и електрическото оборудване на класификационна организация, която е призната от Администрацията съгласно разпоредбите на правило XI/1 или с приложими национални стандарти на Администрацията, които осигуряват еквивалентно ниво на безопасност.

#### Правило 3-2

Предотвратяване на корозия на баластни танкове за морска вода

1 Настоящото правило се прилага за нефтени танкери и кораби за насипни товари, построени на или след 1 юли 1998 г.

2 Всички баластни танкове за морска вода, които се използват само с това предназначение, трябва да бъдат снабдени с ефективна система за предотвратяване на корозии, като например здрави защитни покрития или друга еквивалентна мярка. За предпочитане е покритията да са със светъл цвят.

Схемата за избор, приложение и поддръжка на системата се одобрява от Администрацията, въз основа на насоките, приети от Организацията.\* Където е уместно трябва да се използват също и анодни протектори.

### Правило 3-3

#### Безопасен достъп до носа на танкери

1 За целите на настоящото правило и правило 3-4, под танкери се имат пред вид нефтени танкери съгласно определението в правило 2.12, танкери-химикаловози съгласно определението в правило VII/8.2 и газовози съгласно определението в правило VII/11.2.

-----  
\* Вж. Ръководството за избор, приложение и поддръжка на системи за предотвратяване на корозия на баластни танкове за морска вода, които се използват само с това предназначение, приети от Организацията с резолюция А.798(19).

2 Всеки танкер, построен на или след 1 юли 1998 г. трябва да е снабден със средства, позволяващи на екипажа да има безопасен достъп до носа, дори в много лоши метеорологични условия. Танкери, построени преди 1 юли 1998 г. трябва да бъдат снабдени с такива средства за достъп в при първото им планирано излизане на сух док след 1 юли 1998 г., но не по-късно от 1 юли 2001 г. Тези средства за достъп одобрени от Администрацията въз основа на насоките, приети от Организацията.\*

### Правило 3-4

#### Съоръжения за аварийна буксировка на танкери

1 Всеки танкер с дедуейт не по-малък от 20 000 тона трябва да е снабден със съоръжения за аварийна буксировка в двата си края.

2 За танкери, построени на или след 1 юли 2002 г.:

.1 съоръженията трябва да могат по всяко време да бъдат пуснати бързо и действие при липса на електрозахранване на буксирания кораб и да

бъдат лесно свързани към буксирацията кораб. Поне едно от съоръженията за аварийна буксировка трябва да бъде предварително подготвено за бързо пускане в действие; и

.2 съоръженията за аварийна буксировка в двата края трябва да притежават достатъчна здравина, вземаща под внимание размерите и дедеуейта на кораба и силите, които се очаква да възникнат при лоши метеорологични условия. Проектът, строежът и изпитанията на опитен образец на съоръжения за аварийна буксировка се одобряват от Администрацията въз основа на Насоките, разработени от Организацията.

3 За танкери, построени преди 1 юли 2002 г. проектът и строежът на съоръжения за аварийна буксировка се одобряват от Администрацията въз основа на Насоките, разработени от Организацията.+

### Правило 3-5

#### Използване на материали, съдържащи азбест

1 Настоящото правило се прилага за материали, които се използват за конструкцията, механизмите, електрическото оборудване и друго оборудване в приложното поле на настоящата Конвенция.

2 За всички кораби се забранява използване на материали, съдържащи азбест, освен за:

.1 лопатки, използвани в ротационни пластинчати компресори и ротационни пластинчати вакуумни помпи;

-----

\* Вж. Ръководство за безопасен достъп до носа на танкери, приети от Комитета по морска безопасност с резолюция MSC.62(67).

+ Вж. Ръководство относно съоръжения за аварийна буксировка за танкери, приети от Комитета по морска безопасност с резолюция MSC.35(63), с изм. и доп.

.2 водонепроницаеми шевове и крепежи, използвани за циркулация на флуиди когато при висока температура (над 350 °C) или налягане (над

6

7 x 10 Pa) съществува опасност от пожар, корозия или токсичност; и

.3 меки и еластични топлоизолационни сглобки, използвани при

температури над 1000 °C.

-----

## Правило 3-6

(Ново – ДВ, бр. 16 от 2017 г., в сила от 1.07.2004 г.)

Достъп до и във товарните пространства на нефтени танкери и кораби за сухи насипни товари

-----

Достъп до и във рамките на помещения във и пред товарното пространство на нефтени танкери и кораби за насипни товари

(Загл. изм. – ДВ, бр. 16 от 2017 г., в сила от 1.01.2006 г.)

### 1. Приложно поле

1.1 (Изм. – ДВ, бр. 16 от 2017 г., в сила от 1.01.2006 г.) С изключение на предвиденото в параграф 1.2 настоящото правило се прилага за нефтени танкери с тонаж 500 БТ и повече и кораби за сухи насипни товари съгласно определението в правило IX/1 с тонаж 20 000 БТ и повече, построени на или след 1 януари 2006 г.

1.2 Нефтени танкери с тонаж 500 БТ и повече, построени на или след 1 октомври 1994 г., но преди 1 януари 2005 г., трябва да спазват разпоредбите на правило II-1/12-2, прието с Резолюция MSC.27(61).

### 2. Средства за достъп до товарните и други пространства

2.1 Всяко товарно пространство трябва да бъде снабдено с постоянни средства за достъп, за да осигури през цялото време на експлоатация на кораба извършването на цялостни и щателни проверки и измервания на дебелината на корабните конструкции от Администрацията, компанията, съгласно определението в правило IX/1, корабният екипаж и ако се налага, от други лица. Такива средства за достъп трябва да отговарят на изискванията на параграф 5 и на техническите изисквания за средства за достъп за проверки, приети от Комитета по морска безопасност с Резолюция MSC.133(76), с измененията и допълненията към нея, внесени от Организацията, при условие че тези изменения и допълнения са приети и влезли в сила в съответствие с разпоредбите на член VIII от настоящата Конвенция относно процедурите за изменение на Приложението към Конвенцията с изключение на разпоредбите на глава I от него.

2.2 В случай че съществува опасност постоянните средства за достъп да претърпят повреда по време на нормални товарни операции, като товарене и разтоварване, или когато практически е невъзможно да се монтират постоянни средства за достъп, Администрацията може да позволи във връзка с това предоставяне на подвижни или преносими средства за достъп, както е посочено в техническите разпоредби, при условие че средствата за закрепване, такелаж, окачване или укрепване на преносимите средства представляват постоянна част от корабната конструкция. Цялото преносимо оборудване трябва да може лесно да бъде качено на борда и използвано от корабния екипаж.

2.3 Конструкцията и материалите на всички средства за достъп и тяхното закрепване към корабната конструкция трябва да бъдат в съответствие с изискванията на Администрацията. Средствата за достъп

подлежат на преглед преди или по време на употребата им при извършването на прегледи в съответствие с правило I/10.

### 3. Средства за достъп до товарните хамбари, товарните танкове, баластните танкове и други пространства

3.1 Безопасен достъп\* до товарните хамбари, кофердамите, товарните танкове, баластните танкове и други товарни пространства трябва да се осъществява непосредствено от откритата палуба и да позволява да им бъде извършена цялостна инспекция. Безопасен достъп\* до пространствата в двойното дъно може да се осъществява през помпени помещения, дълбоки кофердами, тунел на тръбопроводи, товарни хамбари, пространство в двойния корпус или подобен отсек, който не е предназначен за превоз на нефт или опасни товари.

3.2 Танкове и танкови отсеци с дължина 35 м или повече трябва да бъдат оборудвани с най-малко два люка и трапа за достъп, максимално отдалечени един от друг. Танкове с дължина, по-малка от 35 м, се обслужват от най-малко един люк и трап за достъп. Когато даден танк е разделен от една или повече отбойни прегради или подобни препятствия, които не позволяват достъп до останалите части на танка, трябва да се монтират най-малко два люка и трапа за достъп.

3.3 Всеки товарен хамбар трябва да бъде оборудван с най-малко две средства за достъп, максимално отдалечени едно от друго. Като цяло тези средства за достъп трябва да бъдат разположени по диагонал, например едното от тях в близост до носовата преграда на левия борд, а другото – в близост до кърмовата преграда на десния борд.

### 4. Ръководство за достъп до корабната конструкция

4.1 Средствата за достъп за извършване на цялостни и щателни проверки и измервания на дебелината на корабните конструкции са описани в Ръководство за достъп до корабната конструкция, одобрено от Администрацията, актуализирано копие от което се съхранява на борда. Ръководството за достъп до корабната конструкция трябва да включва следната информация за всяко пространство в товарните отсеци:

1. плановете, показващи средствата за достъп до пространството, със съответните технически спецификации и размери;

---

\*Вж. Препоръките за влизане в затворени пространства на борда на кораби, приети от Организацията с Резолюция А.864(20).

---

2. плановете, показващи средствата за достъп във вътрешността на всяко пространство, които позволяват извършване на цялостна проверка, със съответните технически спецификации и размери; плановете трябва да показват мястото на достъп за проверка на пространството;

3. плановете, показващи средствата за достъп във вътрешността на пространството, които позволяват

извършване на щателна проверка, със съответните технически спецификации и размери; плановете трябва да показват местата с критичните конструкции, дали средствата на достъп са постоянни, или преносими и мястото на достъп за проверка на пространството;

4. инструкции за проверка и поддръжка на здравината на конструкцията на всички средства за достъп и средства за закрепване, отчитайки наличието на корозивна атмосфера във вътрешността на пространството;

5. инструкции за безопасни насоки при използване на плотове за извършване на щателна проверка и измервания на дебелината;

6. инструкции за такелажа и безопасно използване на преносими средства за достъп;

7. инвентар на всички преносими средства за достъп; и

8. отчет на периодичните инспекции и поддръжка на корабните средства за достъп.

4.2 За целите на настоящото правило места с критични конструкции са местата, които според направени изчисления изискват специален контрол или за които въз основа на предишен опит с подобни кораби е доказано, че са уязвими към сцепване, огъване, деформации или корозия, което би довело до нарушаване на структурната цялост на кораба.

## 5. Общи технически спецификации

5.1 За достъп през хоризонтални отвори, люкове или гърловини размерите им трябва да бъдат достатъчни, за да позволяват на човек, оборудван с автономен въздушно-дихателен апарат и предпазна екипировка, да се качва или слиза безпроблемно по всеки трап, както и да осигуряват достатъчен просвет, през който да е възможно да се извади пострадал човек от дъното на пространството. Минималните размери на просвета трябва да бъдат не по-малки от 600 мм x 600 мм. Когато достъпът до товарен хамбар се извършва през товарния люк, горната част на трапа трябва да бъде поставена възможно най-близо до комингса на люка. Комингсите на люковете, през които се извършва достъп, с височина, по-голяма от 900 мм, трябва също да са снабдени със стъпала от външната страна, свързани с трапа.

5.2 За достъп през вертикални отвори или гърловини в отбойни прегради, флори, подпорни греди и рамови ребра, осигуряващи преминаване по дължина и ширина на помещението, минималният размер на просвета трябва да бъде не по-малък от 600 мм x 800 мм на височина не по-голяма от 600 мм от най-долната обшивка, освен ако не са предвидени решетки или други опори за стъпване.

5.3 За нефтени танкери с тонаж, по-малък от 5000 БТ, Администрацията може в особени случаи да одобри по-малки размери на отворите, посочени в параграфи 5.1 и 5.2, ако в съответствие с изискванията на Администрацията може да бъде доказано, че е възможно преминаване през такива отвори или изваждане на пострадал човек през тях.

## Част В

### Делене на отсеци и устойчивост\*

(Част В се прилага за пътнически кораби и товарни кораби, както е посочено в правилата)

#### Правило 4

##### Пределна дължина на наводняване на пътнически кораби

1 Пределната дължина на наводняване във всяка точка от дължината на кораб се определя посредством метод на изчисление, който отчита формата, газенето и друга характеристики на въпросния кораб.

2 На кораб с непрекъсната главна палуба, пределната дължина на наводняване в дадена точка е максималната част от дължината на кораба, с център тази точка, която може да бъде наводнена при определени допускания, изложени в правило 5, без корабът да потъне над пределната линия на потъване.

3.1 В случаи на кораб, който няма непрекъсната главна палуба, пределната дължина на наводняване във всяка точка може да се определи като въображаема непрекъсната пределна линия на потъване, която в нито една точка не е на по-малко от 76 mm под горната повърхност на палубата (при бордовете), до която преградите и обшивката са водонепроницаеми.

3.2 Когато част от въображаемата пределна линия на потъване е на значително разстояние под палубата, до която достигат преградите, Администрацията може да разреши ограничено облекчение във водонепроницаемостта на тези части на преградите, които са над пределната линия на потъване и непосредствено под по-високата палуба.

#### Правило 5

##### Водопроницаемост на пътнически кораби

1.1 Определените допускания, упоменати в правило 4 се отнасят за водопроницаемостта на помещенията под пределната линия на потъване.

1.2 При определяне на пределната дължина на наводняване се използва единна средна водопроницаемост по цялата дължина на всяка от следните части на кораба под пределната линия на потъване:

.1 машинното отделение съгласно определението в правило 2;

-----



\* Вместо изискванията в тази част могат да се използват Правилата за делене на отсеци и устойчивост на пътнически кораби като еквивалент на част В на глава II на Международната конвенция за опазване на човешкия живот на море от 1960 г, приети от Организацията с резолюция А.265(VIII) ако се прилагат в тяхната цялост.

.2 частта носово от машинното отделение; и

.3 частта кърмово от машинното отделение.

2.1 Единната средна водопроницаемост в рамките на машинно отделение се определя по следната формула:

$$85 + 10 \left( \frac{a - c}{v} \right),$$

където:

a = обема на помещенията за пътници, съгласно определението в правило 2, които са разположени под пределната линия на потъване в рамките на машинното отделение;

c = обема на междупалубните пространства под пределната линия на потъване, разположени в рамките на машинното отделение, които са предназначени за товар, въглища или запаси;

v = целия обем на машинно отделение под пределната линия на потъване.

2.2 Когато е очевидно за Администрацията, че средната водопроницаемост, определена чрез подробни изчисления, е по-малка от водопроницаемостта, изчислена по дадената формула, то може да се използва подробно изчислената стойност. За целите на това изчисление, водопроницаемостта на помещенията за пътници, съгласно определението в правило 2, се приема за 95, тази на всички товарни помещения и помещения на въглища и запаси - за 60, а тази на танковете в двойното дъно, танковете за течно гориво и другите танкове - стойност, която се приема и одобрява във всеки конкретен случай.

3 Освен както е предвидено в параграф 4, единната средна водопроницаемост в цялата част на кораба носово или кърмово от машинното отделение се определя по следната формула:

$$63 + 35 \frac{a}{v},$$

където:

$a$  = обема на помещенията за пътници, съгласно определението в правило 2, които са разположени под пределната линия на потъване, носово или кърмово от машинното отделение; и

$v$  = целия обем на частта на кораба под пределната линия на потъване, носово или кърмово от машинното отделение.

4.1 В случай на специално делене на отсеци, изисквано от правило 6.5, единната средна водопроницаемост в цялата част на кораба носово или кърмово от машинното отделение е равна на:

$$95 - 35 \frac{b}{v},$$

където:

$b$  = обема на помещенията под пределната линия на потъване и над горната част на флорите, второто дъно или танковете в крайните отсеци, в зависимост от случая, които са предназначени за и се използват като товарни помещения, бункери за въглища или твърдо гориво, складове, помещения за багаж и поща, верижни сандъци и танкове за сладка вода, разположени носово или кърмово от машинното отделение; и

$v$  = целия обем на частта на кораба под пределната линия на потъване носово или кърмово от машинно отделение.

4.2 В случаи, когато кораб извършва рейс, при който товарните хамбари като цяло не са запълнени със съществени количества товар, при изчисляване на  $b$  не се включва никаква част от товарните помещения.

5 В случаи на необичайно устройство на корпуса, Администрацията може да разреши или да изиска подробно изчисляване на средната водопроницаемост

за частите носово или кърмово от машинното отделение. За целите на това изчисление, водопроницаемостта на помещенията за пътници, съгласно определението в правило 2, се приема за 95, тази на помещенията, съдържащи машини и механизми - за 85, тази на всички товарни помещения и помещения за въглища и запаси - за 60, а тази на танковете в двойното дъно, танковете за течно гориво и други танкове - стойност, която се приема и одобрява във всеки конкретен случай.

6 Когато междупалубен отсек, разположен между две водонепроницаеми напречни прегради, съдържа помещение, предназначено за пътници или екипажа, то целият отсек, без напълно затворените помещения между постоянни стоманени прегради, предназначени за други цели, се счита за помещение за пътници. В случаите, обаче когато въпросното помещение, предназначено за пътници или екипаж е напълно затворено между постоянни стоманени прегради, само затвореното по този начин помещение се счита за помещение за пътници.

## Правило 6

Допустима дължина на отсеци на пътнически кораби

1 Корабите трябва да бъдат разделени на отсеци по възможно най-ефективния начин като се обърне внимание на естеството на тяхното предназначение. Степента на делене на отсеци варира в зависимост от дължината на кораба и предназначението на така че най-високата степен на делене на отсеци отговаря на кораби с най-голяма дължина, извършващи предимно превоз на пътници.

### 2 Коефициент на делене на отсеци

2.1 Максимално допустимата дължина на отсек, с център в коя да е точка от кораба се получава от пределната дължина на наводняване като последната се умножи с подходящ коефициент, наречен коефициент на делене на отсеци.

2.2 Коефициентът на делене на отсеци зависи от дължината на кораба и, при дадена дължина, варира в зависимост от естеството на предназначението на кораба. Той намалява равномерно

.1 с увеличаване на дължината на кораба и

.2 като приема стойности в диапазона от коефициент А, приложим за кораби, извършващи предимно превоз на товари, до коефициент В,

приложим за кораби, извършващи предимно превоз на пътници.

2.3 Вариантите на коефициентите А и В се изразяват със следните формули

(1) и (2), където L е дължината на кораба съгласно определението в правило 2.

$$A = \frac{58.2}{L - 60} + 0.18 \quad (L = 131 \text{ m нагоре}) \quad (1)$$

$$B = \frac{30.3}{L - 42} + 0.18 \quad (L = 79 \text{ m нагоре}) \quad (2)$$

### 3 Критерий за предназначението

3.1 За кораб с дадена дължина, целесъобразният коефициент на делене на отсеци се определя от стойността на критерия за предназначението (наричана по-нататък число на критерия) по следните формули (3) и (4), където:

Cs = числото на критерия;

L = дължината на кораба (в метри) съгласно определението в правило 2;

M = обема на машинното отделение (в кубични метри), съгласно определението в правило 2; с добавен към него обема на постоянните бункери за твърдо гориво, които могат да са разположени над второто дъно и носово или кърмово от машинно отделение;

P = целия обем на помещенията за пътници под пределната линия на потъване (в кубични метри), съгласно определението в правило 2;

V = целия обем на кораба под пределната линия на потъване (в кубични метри);

$$P_j = KN,$$

където:

N = броя на пътниците, за който следва да бъде освидетелстван кораба, и

$$K = 0.056L$$

3.2 Когато стойността на KN е по-голяма от сумата на P и целия обем на

действителните помещения за пътници над пределната линия на потъване,  $P$ , се приема за равно на тази сума или на две трети от  $KN$ , което от двете е по-голямо.

Когато  $P$  е по-голямо от  $P$ :

1

$$C_s = 72 \frac{M + 2P_1}{V + P_1 - P} \quad (3)$$

а в останалите случаи:

$$C_s = 72 \frac{M + 2P}{V} \quad (4)$$

3.3 За кораби, нямащи непрекъсната главна палуба, обемите се вземат до действителните пределни линии на потъване, използвани при определяне на пределните дължини на наводняване.

4 Правила за делене на отсеци на кораби, различни от тези, обхванати от параграф 5

4.1 Деленето на отсеци кърмово от форпика на кораби с дължина 131 m и по-голяма, имащи число на критерия 23 или по-малко, се обуславя от коефициента  $A$ , определен по формула (1); на кораби, имащи число на критерия 123 или по-голямо - от коефициента  $B$ , определен по формула (2); а на кораби, имащи число на критерия между 23 и 123 - от коефициента  $F$ , който се получава посредством линейна интерполация между коефициентите  $A$  и  $B$  с помощта на формулата:

$$F = A - \frac{(A - B)(C_s - 23)}{100} \quad (5)$$

Независимо от това, когато числото на критерия е равно на 45 или повече и същевременно изчисленият по формула (5) коефициент на делене на отсеци е

0.65 или малък, но по-голям от 0.50, деленето на отсеци кърмово от форпика се обуславя от коефициент 0.50.

4.2 Когато коефициентът F е по-малък от 0.40 и Администрацията се убеди, че е невъзможно даден отсек, съдържащ механизми, да е в съответствие с коефициент F, деленето на този отсек може да се обуславя от по-голям коефициент, който обаче не може да надвишава 0.40.

4.3 Деленето на отсеци кърмово от форпика на кораби с дължина по-малка от 131 m, но не по-малка от 79 m, имащи число на критерия равно на S, където:

$$S = \frac{3.574 - 25L}{13},$$

се обуславя от коефициент единица; на кораби, имащи число на критерия 123 или повече - от коефициента B, определен по формула (2); на кораби, имащи число на критерия между S и 123 - от коефициента F, получен чрез линейна интерполация между единица и коефициента B с помощта на формулата:

$$F = 1 - \frac{(1-B)(C_s - S)}{123 - S} \quad (6)$$

4.4 Деленето на отсеци кърмово от форпика на кораби с дължина по-малка от 131 m, но не по-малка от 79 m, имащи число на критерия по-малко от S, и на кораби с дължина по-малка от 79 m, се обуславя от коефициент единица, освен ако, в кой да е от двата случая, Администрацията не се убеди, че в никоя част на кораба не е възможно съответствие с този коефициент, като в този случай Администрацията може да разреши съответни облекчения, които счете за оправдани, вземайки предвид всички обстоятелства.

4.5 Разпоредбите на параграф 4.4 се прилагат също и за кораби с каква да е дължина, които следва да бъдат освидетелствани да превозват пътници с брой по-голям от 12, но не по-голям от:

5 Специални норми за делене на отсеци за кораби, отговарящи на изискванията на правило Ш/21.1.2

5.1.1 За кораби, извършващи предимно превоз на пътници, деленето на отсеци кърмово от форпика се обуславя от коефициент 0.5 или от коефициента, определен съгласно параграфи 3 и 4, ако е по-малък от 0.5.

5.1.2 За такива кораби с дължина по-малка от 91.5 m, ако Администрацията се убеди, че е невъзможно съответствие с този коефициент в даден отсек, тя може да разреши дължината на този отсек да се обуславя от по-висок коефициент, при условие, че използваният коефициент е най-ниският, който е възможен и разумен при дадените обстоятелства.

5.2 Когато, в случай на кораб, било с дължина по-малка от 91.5 m или не, необходимостта от превозване на значителни количества товар прави невъзможно изискването деленето на отсеци кърмово от форпика да се обуславя от коефициент не по-голям от 0.50, нормата за делене на отсеци, която следва да се приложи, се определя в съответствие със следните подпараграфи от .1 до .5, при условие, че когато Администрацията е убедена, че е необосновано да настоява за стриктно спазване на това изискване във всяко едно отношение, тя може да разреши алтернативно разположение на водонепроницаемите прегради, което изглежда оправдано за качествата си и няма да намали цялостната ефективност на деленето на отсеци.

.1 Разпоредбите на параграф 3 относно числото на критерия се прилагат с това изключение, че при изчисляване на стойността на  $P$ , за

1 пътници на които са предоставени легла  $K$  трябва да приеме стойността, определена в параграф 3 или  $3.5 m^3$ , което от двете е по-голямо, а за пътници на които не е предоставено легло  $K$  трябва да има стойност  $3.5 m^3$ .

.2 Коефициентът  $B$  в параграф 2 се заменя с коефициента  $BB$ , който се определя по следната формула:

$$BB = \frac{17.6}{L - 33} + 0.20 \quad (L = 55 \text{ m и повече})$$

.3 Деленето на отсеци кърмово от форпика на кораби с дължина 131 m и по-голяма, имащи число на критерия 23 или по-малко, се обуславя от коефициента А, определен по формула (1) в параграф 2.3; на кораби, имащи число на критерия 123 или по-голямо - от коефициента ВВ, определени по формулата в параграф 5.2.2; а на кораби, имащи число на критерия между 23 и 123 - от коефициента F, получен чрез линейна интерполация между коефициентите А и ВВ с помощта на формулата:

$$F = A - \frac{(A - BB)(C_s - 23)}{100},$$

освен ако така изчисленият коефициент F не е по-малък от 0.5, като в тези случаи се използва коефициент равен или на 0.5 или на коефициента, изчислен съгласно разпоредбите на параграф 4.1, което от двете е по-малко.

.4 Деленето на отсеци кърмово от форпика на кораби с дължина помага от 131 m, но не по-малка от 55 m, имащи число на критерия равно на S

1

където:

$$S_1 = \frac{3.712 - 25L}{19},$$

се обуславя от коефициент единица; на кораби, имащи число на критерия 123 или по-голямо - от коефициента ВВ, определен по формулата в параграф 5.2.2; на кораби, имащи число на критерия между S и 123 - от коефициента F, получен чрез линейна интерполация между

1



единица и коефициента  $BB$  с помощта на формулата:

$$F = 1 - \frac{(1 - BB)(C_s - S_1)}{123 - S_1},$$

освен това, че ако в един от двата последни случая, така изчисленият коефициент е по-малък от 0.5, деленето на отсеци може да се обуславя от коефициент не по-голям от 0.5.

5. Деленето на отсеци кърмово от форпика на кораби с дължина по-малка от 131 m, но не по-малка от 55 m, имащи число на критерия по-малко от  $S_1$ , и на кораби с дължина по-малка от 55 m, се обуславя от коефициент единица, освен ако Администрацията не се убеди, че в дадени отсеци не е възможно съответствие с този коефициент, като в тези случаи

Администрацията може да разреши съответни облекчения по отношение на тези отсеци, които прецени за оправдани, вземайки предвид всички обстоятелства, при условие че най-задният отсек и колкото е възможно повече от предните отсеци (между форпика и кърмовия край на машинно отделение) се намират в рамките на пределната дължина на наводняване.

5.3 При изчисляване на кривите на пределната дължина на наводняване се прилагат специалните разпоредби относно водопроницаемостта, предвидени в правило 5.4.

5.4 Когато Администрацията се убеди, че предвид естеството и условията на предстоящите рейсове, е достатъчно да са спазени останалите разпоредби на настоящата глава и на глава II-2, не е необходимо спазване на изискванията на настоящия параграф.

## Правило 7

Специални изисквания относно делене на отсеци на пътнически кораби

1 Когато в дадена част или части на кораб водонепроницаемите прегради стигат до по-висока палуба, отколкото в останалата част на кораба и се желае това по-високо продължение на преградите да се използва при изчисляване на пределната дължина на наводняване, могат да се използват отделни пределни линии на потъване за всяка такава част на кораба, при условие че:

.1 по цялата дължина на кораба бордовете му се продължат до палубата, отговаряща на горната пределна линия на потъване и всички отвори във външната обшивка под тази палуба, по цялата дължина на кораба, се третират като намиращи се под пределна линия на потъване за целите на правило 17; и

.2 всеки от двата отсека, намиращи се непосредствено до "прага" в главната палуба, е в рамките на допустимата дължина, отговаряща на съответните им пределни линии на потъване, и освен това общата им дължина не превишава два пъти допустимата дължина, базираща се на долната пределна линия на потъване.

2.1 Дължината на даден отсек може да надвиши допустимата дължина, определена в съответствие с правило 6, при условие че общата дължина на всяка двойка съседни отсеци, която включва въпросния отсек, не надвишава пределната дължина на наводняване или два пъти допустимата дължина, което от двете е по-малко.

2.2 Ако един от двата съседни отсека е разположен вътре в машинното отделение, другият е разположен извън машинното отделение и средната водопроницаемост на частта на кораба, в която е разположен вторият отсек, се различава от тази на машинното отделение, то общата дължина на двата отсека се определя въз основа на средната стойност на средните водопроницаемости на двете части на кораба, в които са разположени отсеците.

2.3 Когато двата съседни отсека имат различни коефициенти на делене на отсеци, общата дължина на двата отсека се определя пропорционално.

3 На кораби с дължина 100 m и по-голяма една от главните напречни прегради кърмово от форпика трябва да се намира на разстояние от носовия перпендикуляр, не по-голямо от допустимата дължина.

4 Главна напречна преграда може да има отстъп, при условие че всички части на отстъпа лежат навътре от вертикални равнини от двата борда на кораба, разположени на разстояние от външната обшивка равно на една пета от ширината на кораба, съгласно определението в правило 2, измерено под прав ъгъл до диаметралната равнина на нивото на най-високата Водолиния на разделянето на отсеци. Всяка част на отстъп, която лежи извън тези граници

се третира като праг в съответствие с параграф 5.

5 Главна напречна преграда може да има праг, при условие че отговаря на едно от следните условия:

.1 общата дължина на двата отсека, разделени от въпросната преграда, не надвишава 90 на сто от пределната дължина на наводняване или два пъти допустимата дължина, а за кораби, имащи коефициент на делене на отсеци по-голям от 0.9, общата дължина на двата въпросни отсека не трябва да надвишава допустимата дължина;

.2 осигурено е допълнително делене на отсеци в района на прага, за да се гарантира същото ниво на безопасност като това, което се обезпечавя с равнинна преграда;

.3 дължината на отсека, над който се простира прага, не надвишава допустимата дължина, отговаряща на пределна линия на потъване, прекарана на 76 mm под прага.

6 Когато главна напречна преграда има отстъп или праг, при определяне на деленето на отсеци се използва еквивалентна равнинна преграда.

7 Ако разстоянието между две съседни главни напречни прегради или еквивалентни на тях равнинни прегради, или разстоянието между напречните равнини минаващи през най-близките стъпаловидни части на преградите, е по-малко от 3 m плюс 3 на сто от дължината на кораба или 11 m, което от двете е по-малко, то само една от тези прегради се счита за участваща в деленето на кораба на отсеци в съответствие с разпоредбите на правило 6.

8 Когато главен напречен водонепроницаем отсек е разделен на по-малки отсеци и може да бъде доказано по убедителен за Администрацията начин, че след каквато и да е предполагаема повреда в борда на кораба, и мача дължина 3 m плюс 3 на сто от дължината на кораба или 11 m, която от двете стойности е по-малка, няма да се наводни целия обем на главния отсек, тя може да разреши пропорционално увеличение на допустимата дължина, която по принцип се изисква за такъв отсек. В този случай, предполагаемият ненарушен обем на налична плавателност от страната на неповредения борд не трябва да е по-голям от обема, който се предполага за ненарушен от страната на повредения борд.

9 Когато изискваният коефициент на делене на отсеци е 0.5 или по-малък, общата дължина на кои да са два съседни отсека не трябва да надвишава пределната дължина на наводняване.

## Правило 8

Устойчивост на пътнически кораби в повредено състояние\*

(Съгласно разпоредбите на правило 8-1, параграфи от 2.3.1 до 2.3.4, 2.4, 5 и 6.2 се прилагат за пътнически кораби, построени на или след 29 април 1990 г. Параграфи 7.2, 7.3 и 7.4 се прилагат за всички пътнически кораби)

1.1 При всякакви експлоатационни условия трябва да е осигурена достатъчна устойчивост на кораба в неповредено състояние, която да му позволи да издържи на последния етап на наводняване на кой да е главен отсек, който се изисква да бъде в рамките на пределната дължина на наводняване.

1.2 Когато два съседни главни отсека са разделени с преграда, която има праг в съответствие с условията на правило 7.5.1, устойчивостта на неповреден кораб трябва да бъде достатъчна, за да издържи наводняване на тези два отсека.

1.3 Когато изискваният коефициент на делене на отсеци е 0.5 или по-малък, но по-голям от 0.33, устойчивостта на неповреден кораб трябва да е достатъчна, за да издържи наводняването на кои да са два съседни главни отсека.

1.4 Когато изискваният коефициент на делене на отсеци е 0.33 или по-малък, устойчивостта на неповреден кораб трябва да е достатъчна, за да издържи наводняването на кои да са три съседни главни отсека.

-----

\* Вж. MSC/Circ.541, изм. и доп.: Ръководство относно целостта на границите на наводняване над главната палуба на пътнически кораби за правилно прилагане на правила II-1/8 и 20, параграф 1 на Конвенция SOLAS 1974, с измененията.

2.1 Изискванията на параграф 1 се определят с помощта на изчисления, които са и съответствие с параграфи 3, 4 и 6, и които вземат под внимание размерите и конструктивните особености на кораба и разположението и конфигурацията на повредените отсеци. При извършване на тези изчисления се приема, че корабът е в най-лошото очаквано експлоатационно състояние що се

отнася до устойчивостта.

2.2 Когато е предложено палуби, вътрешни обшивки или надлъжни прегради да бъдат изградени с достатъчна водонепроницаемост, така че драстично да се намали навлизането на вода, Администрацията трябва да се увери, че тези ограничения са взети предвид при извършване на изчисленията.

2.3 Устойчивостта, която кораб се изисква да притежава в крайното си състояние след претърпяна повреда и след изравняване, когато такава е направено, се определя както следва:

2.3.1 Диаграмата на положителната остатъчна статична устойчивост трябва да има минимална ширина от  $15^\circ$  след ъгъла на равновесие. Тази ширина може да се намали до не по-малко от  $10^\circ$ , в случай когато площта на диаграмата на статична устойчивост е равна на посочената в параграф 2.3.2 площ, увеличена със следния коефициент;

$$\frac{15}{\text{ширина}},$$

където ширината се изразява в градуси.

2.3.2 Площта на диаграмата на статична устойчивост трябва да бъде най-малко 0.015 метър-радиана. измерена от ъгъла на равновесие до по-малкия от следните ъгли:

- .1 ъгъла, при който възниква нарастващо наводняване;
- .2  $22^\circ$  (измерени от изправено положение) в случай на наводняване на един отсек или  $27^\circ$  (измерени от изправено положение) в случай на едновременно наводняване на два или повече съседни отсека.

2.3.3 Рамото на остатъчна статична устойчивост се взема в диапазона на положителна устойчивост, като се вземе предвид най-големия от следните крещящи моменти:

- .1 струпване на всички пътници на единия борд;
- .2 спускане на вода на всички напълно натоварени спасителни съдове посредством лодбалки от единия борд;
- .3 поради напор на вятъра;

и се изчислява по формулата:

$$GZ \text{ (в метри)} = \frac{\text{кренящ момент}}{\text{водоизместване}} + 0.04$$

В никакъв случай, обаче, това рамо на статична устойчивост не може да бъде по-малко от 0.1 m.

2.3.4 За целите на изчисляване на кренящите моменти по параграф 2.3.3 се правят следните предположения:

.1 Моменти, дължащи се на струпване на пътници:

.1.1 четири човека на квадратен метър;

.1.2 маса на всеки пътник - 75 kg;

.1.3 пътниците да са пръснати по свободните палубни пространства откъм единия борд на кораба на палубите, където са разположени сборните пунктове и по такъв начин, че да създават възможно най-неблагоприятния кренящ момент.

.2 Моменти, дължащи се на спускане на вода на всички напълно натоварени спасителни съдове посредством лодбалки от единия борд;

.2.1 приема се, че всички спасителни и дежурни лодки, разположени на борда, към който е накрена кораба в следствие на претърпяна повреда, са изнесени зад борд напълно натоварени и готови за спускане;

.2.2 за спасителни лодки, които са пригодени за спускане на вода напълно натоварени от походно положение се взема максималния кренящ момент по време на спускането им на вода;

.2.3 напълно натоварен спасителен плот, закрепен към всяка лодбалка на борда, към който е накрена кораба в следствие на претърпяна повреда, се приема, че е изнесен зад борд и готов за спускане;

.2.4 хората, които не са в спасителните средства изнесени зад борд, не създават нито допълнителен кренящ нито допълнителен изправящ момент;

.2.5 приема се, че спасителните средства на борда на кораба,

противоположен на борда, към който е накренен кораба, се намират в походно положение.

3 Моменти, дължащи се на напор на вятъра:

3.1 приема се, че напорът на вятъра е  $120 \text{ N/m}^2$ ;

3.2 за площ на въздействие на напора на вятъра се приема площта на диаметралната равнина на кораба, простираща се над водолинията, отговаряща на неповреденото състояние;

3.3 за рамо на момента се приема вертикалното разстояние от точка, взета на половината на средното газене, отговарящо на неповреденото състояние, до центъра на тежестта на площта на диаметралната равнина.

2.4 В междинните етапи на наводняване максималното рамо на статична устойчивост трябва да бъде най-малко  $0.05 \text{ m}$ , а диапазона на положителни рамена на статична устойчивост трябва да бъде най-малко  $7^\circ$ . Във всички случаи се приема, че има само една пробойна в корпуса и само една свободна повърхност.

3 За целите на извършване на изчисления за аварийна устойчивост, водопроницаемостите на обеми и повърхности се приемат в общия случай за следните:

Помещения	Водопроницаемост
Предназначени за товар, въглища или запаси	60
Жилищни помещения	95
Съдържащи машини и механизми	85
Предназначени за течности	0 или 95*

По-високи водопроницаемости за повърхности следва да се приемат по отношение на помещения, в които, в близост до равнината на водолинията на повредения кораб, не са разположени значителни количества жилищни помещения или машини и механизми и помещения, които по принцип не са заети със значителни количества товари запаси.

4 Предполагаемият размер на повредата е както следва:

.1 надлъжен размер: 3 m плюс 3 % от дължината на кораба или 11 m, което от двете е по-малко. Когато изискваният коефициент на делене на отсека е 0.33 или по-малък, предполагаемият размер на повредата се увеличава колкото е необходимо, така че да включва кои да са две последователни главни напречни водонепроницаеми прегради;

.2 напречен размер (измерен навътре от борда на кораба, под прави ъгли към диаметралната равнина на нивото на най-високата Водолиния на разделянето на отсеци): разстояние равно на една пета от ширината на кораба, съгласно определението в правило 2; и

.3 вертикален размер: от основната равнина нагоре без граница;

.4 ако повреда с размер по-малък от посочените в параграфи 4.1, 4.2 и

4.3 размери би довела до по-опасно състояние на кораба що се отнася до накреняване или намаляване на метацентричната височина, при изчисленията се взема предвид такава предполагаема повреда.

-----

\* Кое от двете води до по-строги изисквания.

5 Несиметричното наводняване трябва да бъде сведено до минимум с помощта на ефективни средства. Когато е необходимо да се намалят големи ъгли на крен, използваните средства трябва да са автоматични, където това е възможно; но във всеки случай, когато са предвидени средства за управление на фитинги за симетрично наводняване, те трябва да се задействат от места, разположени над главна палуба. Тези фитинги и средствата за управлението им трябва да бъдат одобрени от Администрацията. Максималният ъгъл на крен след наводняване, но преди изправяне не трябва да надвишава 15°. В случаите, когато се изисква наличие на фитинги за симетрично наводняване, времето за изправяне на кораба не трябва да надвишава 15 мин. Капитанът на кораба трябва да е снабден с подходяща информация относно използването на фитинги за симетрично наводняване.\*

6 Крайното състояние на кораба след повреда и, в случай на несиметрично наводняване, след вземане на мерки за изправяне на кораба, трябва да отговаря на следните условия:



.1 в случай на симетрично наводняване, корабът трябва да има положителна остатъчна метацентрична височина равна най-малко на 50 mm, изчислена по метода на постоянното водоизместване;

.2 в случай на несиметрично наводняване, ъгълът на крен при наводняване на един отсек не трябва да надвишава 7°. За едновременно наводняване на два или повече съседни отсека, Администрацията може да разреши крен до 12°;

.3 не се допуска в никакъв случай пределната линия на потъване да бъде потопена под водата в крайния етап на наводняване. Ако се счете, че пределната линия на потъване може да се окаже потопена под водата по време на междинен етап на наводняване, Администрацията може да изиска извършване на такива проучвания и вземане на такива мерки, каквито счете за необходими с цел обезпечаване на безопасността на кораба.

7.1 Капитанът на кораба трябва да е снабден с информацията, необходима за поддържане на устойчивост на неповреден кораб в експлоатационни условия, достатъчна за да може корабът да издържи на тежки повреди. В случай на кораби, изискващи симетрично наводняване, капитанът на кораба трябва да е информиран за условията на устойчивост на кораба, на които са базирани изчисленията на ъгъла на крен и да е предупреден, че може да възникне прекомерно накреняване, ако корабът претърпи повреда при по-неблагоприятни условия.

7.2 Информацията, упомената в параграф 7.1, позволяваща на капитана да поддържа достатъчна устойчивост на кораба в неповредено състояние, трябва да включва данни, които показват максимално допустимата височина на центъра на тежестта на кораба над кила (KG) или, по избор, максимално допустимата метацентрична височина (GM) за диапазон от газения или водоизмествания, достатъчни за обхващане на всички експлоатационни условия. Данните трябва да показват влиянието на различни стойности на диферента, като се отчитат експлоатационните ограничения.

-----

\* Вж. Препоръката относно стандартен метод за установяване на съответствие

с изискванията към съоръженията за симетрично наводняване на пътнически кораби, приета от Организацията с резолюция А.266(VIII).

7.3 Всеки кораб трябва да има скали на газенето, ясно нанесени на носа и кърмата. В случай, че скалите на газенето не са разположени на място, където могат да се четат лесно, или експлоатационните ограничения за даден рейс правят четенето на скалите на газене трудно, корабът трябва да е снабден също и с надеждна система за отчитане на газенето, с помощта на която да може да се определя газенето по носа и по кърмата.

7.4 При завършване на товаренето на кораба и преди неговото отплаване, капитанът трябва да определи диферента и устойчивостта на кораба, а също така да се увери и да документира, че корабът е в съответствие с критериите за устойчивост в приложимите правила. Определянето на устойчивостта на кораба винаги трябва да се прави чрез изчисления. Администрацията може да одобри използване на електронна изчислителна машина за извършване на изчисления за натоварване и устойчивост или еквивалентно средство за тази цел.

8.1 Не се допуска Администрацията да разрешава облекчения от изискванията за аварийна устойчивост, освен ако не й бъде показано, че във всякакви експлоатационни условия метацентричната височина на кораба в неповредено състояние, необходима за съответствие с тези изисквания, е излишно голяма за планираната експлоатация на кораба.

8.2 Облекчения от изискванията за аварийна устойчивост се допускат само в изключителни случаи и при спазване на условието, че Администрацията трябва да се увери, че размерите, устройството и други характеристики на кораба са възможно най-благоприятните по отношение на устойчивостта му след претърпяване на повреда, които е практически възможно и целесъобразно да бъдат приети в конкретните обстоятелства.

#### Правило 8-1

Устойчивост на Ро-Ро пътнически кораби в повредено състояние\*

Ро-ро пътническите кораби, построени преди 1 юли 1997 г., трябва да отговарят на изискванията на правило 8 с измененията му посредством резолюция MSC.12(56), не по-късно от датата на първия периодичен преглед, извършен

след датата на съответствие, предвидена по-долу според стойността на A/Amax, съгласно определението в приложението към Методиката за извършване на изчисления във връзка с оценка на параметрите на живучест на съществуващи Ро-Ро пътнически кораби с използване на опростен метод, базирана на резолюция А.265(VIII), разработена от Комитета по морска безопасност на неговата петдесет и девета сесия през юни 1991 г. (MSC/Circ. 574). +

Стойност на A/Amax Дата на съответствие

по-малка от 85 % 1 октомври 1998 г.

85 % или по-голяма, но по-малка от 90 % 1 октомври 2000 г.

90 % или по-голяма, но по-малка от 95 % 1 октомври 2002 г.

95 % или по-голяма, но по-малка от 97.5 % 1 октомври 2004 г.

97.5 % или по-голяма 1 октомври 2005 г.

-----

\* За прилагане на специфични изисквания за устойчивост към Ро-Ро пътнически кораби, вж. Резолюции 14 на Конференцията относно Конвенция SOLAS от 1995 г.

+ Вж. MSC/Circ. 649, "Тълкувания на разпоредбите на резолюция MSC.26(60) и MSC/Circ. 574.

## Правило 8-2

Специални изисквания за Ро-Ро пътнически кораби, превозващи 400 или повече лица

Независимо от разпоредбите, съдържащи се в правила 8 и 8-1:

.1 Ро-Ро пътнически кораби, освидетелствани да превозват 400 или повече лица, построени на или след 1 юли 1997 г., трябва да отговарят на изискванията на параграф 2.3 на правило 8 при предполагаема повреда навсякъде по дължината на кораба L; и

.2 Ро-Ро пътнически кораби, освидетелствани да превозват 400 или повече лица, построени преди 1 юли 1997 г., трябва да отговарят на изискванията на подпараграф .1 не по-късно от датата на първия периодичен преглед, извършен след най-късната от датите на съответствие, предвидени в подпараграфи .2.1, .2.2 или .2.3:

.2.1 Стойност на A/Amax Дата на съответствие

по-малка от 85 % 1 октомври 1998 г.

85 % или по-голяма, но по-малка от 90 % 1 октомври 2000 г.

90 % или по-голяма, но по-малка от 95 % 1 октомври 2002 г.

95 % или по-голяма, но по-малка от 97.5 % 1 октомври 2004 г.

97.5 % или по-голяма 1 октомври 2010 г.

## .2.2 Разрешен брой превозвани лица

1500 или повече 1 октомври 2002 г.

1000 или повече, но по-малко от 1500 1 октомври 2006 г.

600 или повече, но по-малко от 1000 1 октомври 2008 г.

400 или повече, но по-малко от 600 1 октомври 2010 г.

## .2.3 Възраст на кораба, равна на или по-голяма от 20 години.

където възраст на кораба означава времето, изминало от датата на залагане на кила или датата, на която корабът се е намирал на подобен етап на строеж или от датата, на която корабът е бил преобразуван в Ро-Ро пътнически кораб.

## Правило 8-3

Специални изисквания за пътнически кораби, различни от Ро-Ро

пътнически кораби, превозващи 400 или повече лица

Независимо от разпоредбите, съдържащи се в правило 8, пътнически кораби, различни от Ро-Ро пътнически кораби, освидетелствани да превозват 400 или повече лица, построени на или след 1 юли 2002 г., трябва да отговарят на изискванията на параграф 2.3 и 2.4 на правило 8 при предполагаема повреда навсякъде по дължината на кораба L.

## Правило 9

Баластиране на пътнически кораби

1 Волен баласт, по принцип, не трябва да се приема в горивни танкове.

На кораби, където е невъзможно да се избегне приемане на вода в горивни танкове, трябва да е инсталирана уредба за сепарация на нефтоводни смеси, одобрена от Администрацията или да е предвидено друго алтернативно средство, одобрено от Администрацията, за изхвърляне на нефтоводния баласт, като например сдаването му в брегови приемни съоръжения.

2 Разпоредбите на настоящото правило не са в ущърб на разпоредбите на действащата Международна конвенция за предотвратяване на замърсяване от

кораби.

## Правило 10

Прегради на крайните отсеци и машинно отделение,  
тунели на гребния вал и др., на пътнически кораби\*

1 Преграда на форпика или таранна преграда, която да е водонепроницаема до главна палуба, трябва да бъде предвидена. Тази преграда трябва да е разположена на разстояние от носовия перпендикуляр не по-малко от 5 % от дължината на кораба и не по-голямо от 3 m плюс 5 % от дължината на кораба.

2 Когато някоя част на кораба под водолинията се простира напред от носовия перпендикуляр, напр. булбов нос, разстоянията, определени в параграф

1 се измерват от точка, намираща се:

.1 по средата на дължината на стърчащата напред част; или

.2 на разстояние 1.5 % от дължината на кораба напред от носовия перпендикуляр; или

.3 на разстояние 3 m напред от носовия перпендикуляр; което от трите доведе до най-малка стойност.

3 Когато корабът има дълга носова надстройка, преградата на форпика или ранната преграда на всички пътнически кораби трябва да продължава водонепроницаема до следващата непрекъсната палуба, разположена над главна палуба. Продължението на преградата трябва да бъде разположено по такъв начин, че да се предотврати възможността то да бъде повредено от носовата врата, в случай че тя се повреди или откъсне.

4 Не е необходимо продължението, което се изисква от параграф 3, да е разположено непосредствено над преградата под него, при условие че никоя негова част не се намира носово от носовата границата, посочена в параграф 1 или параграф 2. Обаче, на кораби, построени преди 1 юли 1997 г.:

.1 когато наклонена рампа образува част от продължението, частта му, която е разположена на повече от 2.3 m над главна палуба, може да се простира не повече от 1 m носово от носовите граници, посочени в параграф 1 или параграф 2; и

.2 когато съществуващата рампа не отговаря на изискванията, за да бъде

одобрена като продължение на таранната преграда и местоположението на рампата възпрепятства разполагане на такова продължение в рамките на границите, посочени в параграф 1 или параграф 2, продължението може да бъде разположено на ограничено разстояние към кърмовата граница, посочена в параграф 1 или параграф 2. Това ограничено разстояние към кърмата не трябва да бъде по-голямо от това, което е необходимо за обезпечаване на липса на пречки за движение на рампата.

Продължението на таранната преграда трябва да се отваря напред и да отговаря на изискванията на параграф 3 и да бъде разположено по такъв начин, че да се предотврати възможността то да бъде повредено от рампата, в случай че тя се повреди или откъсне.

-----  
\* Вж. циркуляр MSC/Circ. 855: Тълкуване на мястото на носовия перпендикуляр за целите на правило II-1/10 на Конвенция SOLAS.

5 Рампи, които не отговарят на горепосочените изисквания няма да се разглеждат като продължения на таранната преграда.

6 За кораби, построени преди 1 юли 1997 г., изискванията на параграфи 3 и 4 следва да се прилагат не по-късно от датата на първия периодичен преглед, извършен след 1 юли 1997 г.

7 Преграда на ахтерпика, както и носова и кърмова прегради, разделящи машинното отделение, съгласно определението в правило 2, от товарните помещения и помещенията за пътници към носа и към кърмата, също трябва да бъдат предвидени и да бъдат водонепроницаеми до главна палуба. Преградата на ахтерпика може, обаче, да има праг под главна палуба, при условие че по този начин не се понижава нивото на безопасност на кораба по отношение на деленето на отсеци.

8 Във всички случаи, дейдвудните тръби трябва да се намират във водонепроницаеми пространства с умерен обем. Дейдвудното уплътнение трябва да е разположено във водонепроницаем тунел на гребния вал или друго водонепроницаемо помещение, отделено от отсека на дейдвудната тръба, имащо такъв обем, че ако бъде наводнено поради теч през дейдвудното уплътнение, пределната линия на потъване няма да бъде потопена под водата.

## Правило 11

Прегради на крайните отсеци и машинно отделение и дейдвудни тръби на товарни кораби

(Параграфи 8 и 9 от настоящото правило се прилагат за кораби, построени на или след 1 февруари 1992 г.)

1 За целите на настоящото правило палуба на надводния борд. дължина на кораба и носови перпендикуляр имат значения, които са определени в действащата Международна конвенция за товарната марка.

2 Таранна преграда, която да е водонепроницаема до палубата на надводния борд, трябва да бъде предвидена. Тази преграда трябва да е разположена на разстояние от носовия перпендикуляр не по-малко от 5 % от дължината на кораба или 10 т, която от двете стойности е по-малка, и, с изключение на случаите, когато е разрешено друго от администрацията, не по-голямо от 8 % от дължината на кораба.

3 Когато някоя част на кораба под водолинията се простира напред от носовия перпендикуляр, напр. булбов нос, разстоянията, определени в параграф

2 се измерват от точка, намираща се:

.1 по средата на дължината на стърчащата напред част; или

.2 на разстояние 1.3% от дължината на кораба напред от носовия перпендикуляр; или

.3 на разстояние 3 m напред от носовия перпендикуляр; което от трите доведе до най-малка стойност.

4 Преградата може да има прагове или отстъпи, при условие че те се намират в границите, определени в параграф 2 или 3. Тръбите, минаващи през таранната преграда, трябва да са оборудвани с подходящи клапани, управляеми от места, разположени над палубата на надводния борд, а клапанната кутия трябва да е закрепена за преградата вътре във форпика. Клапаните могат да бъдат поставени от кърмовата страна на таранната преграда, при условие че са лесно достъпни при всякакви експлоатационни условия и помещението, в което са разположени не е товарно помещение. Всички клапани трябва да са изработени от стомана, бронз или друг одобрен пластичен материи не се допуска използване на клапани, изработени от обикновен чугун или подобен материал. В тази преграда

не може да има врати, гърловини, вентилационни канали други отвори.

5 Когато корабът има дълга носова надстройка, таранната преграда продължава водонепроницаема до следващата палуба, разположена над палубата надводния борд. Не е необходимо продължението да е разположено непосредствено над преградата под него. при условие че то се намира в границите, посочени в параграф 2 или 3 с изключението, разрешено от параграф 6, и частта от палубата, която с раздува прага е направено надеждно водонепроницаема.

6 Когато корабът е снабден с носови врати, а наклонена товарна рампа образува част от продължението на таранната преграда, простиращо се над палубата на надводния борд, тази част от рампата, която е разположена на повече от 2.3 m над палубата на надводния борд, може да се простира носово от границата посочена в параграф 2 или 3. Рампата трябва да бъде водонепроницаема по цялата си дължина.

7 Броят на отворите в продължението на таранната преграда, простиращо се над палубата на надводния борд, трябва да бъде сведен до минимума, съответстващ на конструкцията и нормалната експлоатация на кораба. Всички такива отвори трябва да могат да бъдат затваряни по водонепроницаем начин.

8 Трябва да бъдат предвидени носови и кърмови прегради, отделящи машинното отделение от товарните помещения и помещенията за пътници, които трябва да бъдат водонепроницаеми до палубата на надводния борд.

9 Дейдвудните тръби трябва да бъдат разположени във водонепроницаемо помещение (или помещения) с неголям обем. По усмотрение на Администрацията могат да се предприемат и други мерки, с цел свеждане до минимум на опасността от постъпване на вода в кораба при повреда на дейдвудните тръби.

## Правило 12

### Двойно дъно на пътнически кораби

1 Корабът трябва да има двойно дъно, простиращо се от форпиковата преграда до ахтерпиковата преграда, доколкото това е възможно и съвместимо с конструкцията и правилната експлоатация на кораба.

.1 Кораби с дължина 50 m и по-голяма, но по-малка от 61 m, трябва да имат двойно дъно поне от машинното отделение до форпиковата преграда или толкова близо до нея, колкото е възможно.



.2 Кораби с дължина 61 m и по-голяма, но по-малка от 76 m, трябва да имат двойно дъно задължително извън машинното отделение, стигащо до форпиковата и ахтерпиковата преграда или колкото е възможно по-близо до тях.

.3 Кораби с дължина 76 m и по-голяма, трябва да имат двойно дъно по цялата си дължина, стигащо до форпиковата и ахтерпиковата преграда или колкото е възможно по-близо до тях.

2 Когато се изисква наличие на двойно дъно, неговата височина трябва да отговаря на изискванията на Администрацията, а второто дъно трябва да се простира от единия до другия борд на кораба по такъв начин, че да защитава дъното до извивката на скулата. Такава защита на дъното се счита за удовлетворителна, ако линията на пресичане на външния ръб на крайния между дънен лист с обшивката на скулата никъде не попада под хоризонтална равнина, минаваща през точката на пресичане на отводител на корпуса в мидела с напречна диагонална линия сключваща ъгъл  $25^\circ$  с основната равнина и пресичаща я в точка, отстояща от диаметралната равнина на половината от теоретичната ширина на кораба.

3 Малките шахти, построени в двойното дъно и предназначени за осушаване на хамбари и други не трябва да бъдат по-дълбоки, отколкото е необходимо. В никакъв случай дълбочината на шахтата не трябва да надвишава височината на двойното дъно в диаметралната равнина намалена с 460 mm и шахтата не трябва да се спуска по-ниско от хоризонталната равнина по параграф

2. Допуска се, обаче наличие на шахта, стигаща до обшивката на дъното, в кърмовия край на тунела на гребния вал. Наличие на други шахти (например за смазочни масла под главни двигатели) може да бъде допуснато от Администрацията, ако тя е убедена, че устройството им обезпечава защита, еквивалентна на тази, която се осигурява от двойно дъно, построено в съответствие с настоящото правило.

4 Не е нужно да се строи двойно дъно в района на водонепроницаеми отсеци с неголям размер, използвани изключително за превоз на течности, при условие, че по мнение на Администрацията, това не застрашава безопасността на

кораба, а случай на повреда на дъното или борда.

5 На кораби, за които се прилагат разпоредбите на правило 1.5, и които регулярно извършват кратки международни рейсове, съгласно определението в правило III/3.22, Администрацията може да разреши да не се строи двойно дъно в коя да е част на кораб, който е разделен на отсеци с коефициент на делене не по-голям от 0.5, ако е убедена, че наличие на двойно дъно в тази част ще бъде несъвместимо с конструкцията и правилната експлоатация на кораба.

#### Правило 12-1

Двойно дъно на товарни кораби, различни от танкери

(Настоящото правило се прилага за кораби, построени на или след

1 февруари 1992 г.)

1 Корабът трябва да има двойно дъно, започващо от таранната преграда и стигащо до ахтерпиковата преграда, дотолкова доколкото това е възможно и съвместимо с конструкцията и правилната експлоатация на кораба.

2 Когато се изисква наличие на двойно дъно, неговата височина трябва да отговаря на изискванията на Администрацията, а второто дъно трябва да се простира от единия до другия борд на кораба по такъв начин, че да защитава дъното до извивката на скулата.

3 Малките шахти, построени в двойното дъно и предназначени за осушаване хамбари не трябва да бъдат по-дълбоки, отколкото е необходимо.

Допуска се, обаче наличие на шахта, стигаща до обшивката на дъното, в кърмовия край на тунела угребния вал на кораба. Наличие на други шахти може да бъде допуснато от Администрацията, ако тя е убедена, че устройството им обезпечава защита, еквивалентна на тази, която се осигурява от двойно дъно, построено в съответствие с настоящото правило.

4 Не е нужно да се строи двойно дъно в района на водонепроницаеми отсеци, използвани изключително за превоз на течности, при условие, че по мнение на Администрацията, това не застрашава безопасността на кораба, в случай на повреда на дъното.

#### Правило 12-2

(Отм. – ДВ, бр. 16 от 2017 г., в сила от 1.07.2004 г.)

## Правило 13

Определяне, маркировка и вписване на конструктивни товарни марки на пътнически кораби

1 С цел спазване на необходимата степен на делене на отсеци се определя товарна марка, съответстваща на одобреното конструктивно газене, която се нанася на бордовете на кораба. Кораб, имащ помещения, специално приспособени за настаняване на пътници или за превоз на товари, може по желание на корабособственика да има една или повече допълнителни товарни марки, определени и нанесени така, че да съответстват на конструктивните газения, които Администрацията може да одобри за алтернативните експлоатационни условия.

2 Определените и нанесени на бордовете конструктивни товарни марки трябва да бъдат вписани в свидетелството за сигурност на пътнически кораб и трябва да бъдат обозначени с индекс С.1 за основния случай на превоз на пътници и с индекс С.2, С.3 и т.н. за алтернативните случаи.

3 Надводният борд, съответстващ на всяка от тези товарни марки трябва да бъде измерен в същото място и от същата палубна линия, от която са измерени и надводните бордове, определени в съответствие с действащата Международна конвенция за товарната марка.

4 Надводният борд, съответстващ на всяка одобрена конструктивна товарна марка и условията на експлоатация, за които той е одобрен, трябва да бъде ясно посочен в свидетелството за сигурност на пътнически кораб.

5 В никакъв случай не трябва конструктивна товарна марка да се нанася над най-високата товарна марка в солена вода, определена според здравината на кораба или съгласно действащата Международна конвенция за товарната марка.

6 Независимо от местоположението на конструктивните товарни марки, в никакъв случай корабът не трябва да бъде натоварен така, че съответстващата на сезона в района на плаване товарна марка, определена съгласно действащата Международна конвенция за товарната марка, да се окаже под водата.

7 В никакъв случай корабът не трябва да бъде натоварен така, че когато е в солена вода конструктивната товарна марка, съответстваща на конкретния рейс и условия на експлоатация, да се окаже под водата.

## Правило 14

Конструкция и предварителни изпитания на водонепроницаеми прегради и др. на пътнически и товарни кораби

1 Всяка конструктивна водонепроницаема преграда, напречна или надлъжна, трябва да бъде построена по такъв начин, че да издържа, с подходящ запас от здравина на налягането на възможно най-големия водния стълб, в случай на авария, но поне на налягането на водния стълб до пределната линия на потъване. Конструкцията на теза прегради трябва да отговаря на изискванията на Администрацията.

2.1 Отстъпите и праговете в преградите трябва да са водонепроницаеми и толкова здрави, колкото и участъка от преградата в съседство с тях.

2.2 Когато шлангофуги или бимсове минават през водонепроницаема палуба или преграда, то тази палуба или преграда трябва конструктивно да бъде изградена водонепроницаема без използване на дърво или цимент.

3 Изпитания на главните отсеци посредством напълването им с вода не е задължително. Когато не са проведени изпитания посредством напълване с вода, то е задължително провеждане на изпитание посредством водна струя от шланг; това изпитание се провежда на възможно най-късия етап от строежа на кораба.

Във всички случаи трябва да се извърши щателна проверка на водонепроницаемите прегради.

4 Форпикът, двойното дъно (включително кухите килове) и вътрешната обшивка трябва да бъдат изпитани посредством воден стълб, отговарящ на изискванията на параграф 1.

5 Танкове предназначени за течности и явяващи се част от деленето на кораба на отсеци трябва да бъдат изпитани за водонепроницаемост посредством воден стълб с височина до най-високата Водолиния на разделянето на отсеци или с височина съответстваща на две трети от разстоянието от горния ръб на хоризонталния кил до пределната линия на потъване в района на танковете, която от двете е по-голяма. При това в никакъв случай не трябва височината на изпитателния воден стълб да бъде по-малка от 0,9 m над горната част на танка.

6 Изпитанията, посочени в параграфи 4 и 5 се провеждат с цел проверка на водонепроницаемостта на конструкцията на деленето на отсеци и не трябва да

се разглеждат като изпитания, потвърждаващи годността на даден отсек за съхранение на гориво или за други специални цели, за които може да се изискват по-стриктни изпитания в зависимост от височината до която достига течността в танка или в свързаните към него тръби.

## Правило 15

Отвори във водонепроницаеми прегради на пътнически кораби

(Настоящото правило се прилага за кораби, построени на или след

1 февруари 1992 г.)

1 Броят на отворите във водонепроницаемите прегради трябва да бъде сведен до минимума, съвместим с конструкцията и правилната експлоатация на кораба. За тези отвори трябва да бъдат предвидени подходящи средства за тяхното затваряне.

2.1 Когато тръби, шпигати, електрически кабели и др. преминават през конструктивни водонепроницаеми прегради, трябва да бъдат предприети мерки за осигуряване на водонепроницаемостта на тези прегради.

2.2 Не се допуска поставяне в конструктивни водонепроницаеми прегради на клапани, които не са част от система от тръбопроводи.

2.3 Олово или други леснотопими материали не трябва да се използват в системи, които преминават през конструктивни водонепроницаеми прегради, когато повреждането на тези системи в случай на пожар би могло да наруши водонепроницаемостта на тези прегради.

3.1 Не се допуска наличие на врати, гърловини или входни отвори:

- .1 в таранната преграда под пределната линия на потъването;
- .2 в напречни водонепроницаеми прегради, отделящи дадено товарно помещение от съседно на него товарно помещение или от постоянен или резервен бункер за въглища, с изключение на случаите, предвидени в параграф 10.1 и в правило 16.

3.2 Освен в случая, предвиден в параграф 3.3, през таранната преграда под пределната линия на потъване може да преминава най-много една тръба, обслужваща форпиковия танк, при условие, че тръбата е снабдена с винтов клапан, който може да се управлява от места, разположени над главна палуба, при което клапанната кутия трябва да е закрепена за таранната преграда вътре

във форпика. Администрацията може, обаче, да разреши поставяне на този клапан върху кърмовата страна на таранната преграда, при условие, че клапанът е леснодостъпен при всякакви експлоатационни условия и помещението, в което той е разположен, не е товарно помещение.

3.3 Ако форпикът е допълнително разделен за да се използва за два различни вида течности, Администрацията може да допусне преминаване през таранната преграда под пределната линия на потъване на две тръби, всяка от които е монтирана в съответствие с изискванията на параграф 3.2, при условие, че Администрацията е убедена в невъзможността на друго решение, освен поставяне на такава втора тръба и, като се има предвид допълнителното разделяне на форпика, е гарантирана безопасността на

4.1 Водонепроницаеми врати, поставени в прегради между постоянни и резервни бункери за въглища, трябва постоянно да бъдат достъпни, освен в случая предвиден е параграф 9.4 за врати на между палубни бункери за въглища.

4.2 Трябва да се предприемат надлежни мерки, като например поставяне на защитни прегради или други съоръжения, целящи предотвратяване на възможността въглищата да пречат на затварянето на водонепроницаемите врати на бункерите.

5 При спазване на разпоредбите на параграф 11, във всяка главна напречна преграда в рамките на помещения, в които се намират главните и спомагателните задвижващи машини и механизми и обслужващите ги котли и всички постоянни бункери за въглища, може да бъде поставена най-много една врата, освен вратите на бункерите и тунелите на гребните валове. Когато са налице два или повече гребни вала, то техните тунели трябва да са свързани помежду си посредством коридор. Между машинно отделение и помещенията на тунелите, трябва да има само една врата, когато са налице два гребни вала, и само две врати, когато са налице повече от два гребни вала. Всички тези врати трябва да бъдат от плъзгащ се тип и да са разположени така, че комингите им да са възможно най-високо. Ръчният привод за управление на тези врати от места, разположени на главна палуба, трябва да е разположен извън помещенията, в които се намират механизмите.

6.1 Водонепроницаемите врати, освен случаите предвидени в параграф 10.1

или правило 16, трябва да бъдат механично задвижвани плъзгащи се врати, отговарящи на изискванията на параграф 7, които да могат да се затварят едновременно от централната управляваща конзола на навигационния мостик за не повече от 60 s в изправено положение на кораба.

6.2 Средствата за управление, било то механични или ръчни, на всички, плъзгащи се водонепроницаеми врати с механично задвижване, трябва да осигуряват затваряне на вратата при крен на кораба до  $15^\circ$  на кой да е борд. Също така трябва да бъдат отчетени силите, които биха могли да действат на всяка от страните на вратата, които могат да възникнат когато постъпва вода през отвора, като се приеме разчетно хидростатично налягане, еквивалентно на налягането на воден стълб с височина най-малко 1 m над комингса по оста на симетрия на вратата.

6.3 Средствата за управление на водонепроницаема врата, в това число хидравлични тръбопроводи и електрически кабели, трябва да се намират колкото е възможно по-близо до преградата в която е поставена вратата, за да се сведе до минимум вероятността те да бъдат повредени при повреда на кораба.

Разположението на водонепроницаемите врати и средствата за тяхното управление трябва да е такова, че при повреда на кораба в рамките на една пета от ширината му, съгласно определението в правило 2 (като това разстояние се измерва под прав ъгъл спрямо диаметралната равнина на нивото на най-високата водолиния на разделянето на отсеци), движението на водонепроницаемите врати, намиращи се в неповредената част на кораба, не се възпрепятства.

6.4 Всички механично задвижвани плъзгащи се водонепроницаеми врати трябва да притежават средства за индикация, които да указват във всички постове за дистанционно управление, дали вратите са отворени или затворени. Постове за дистанционно управление трябва да има само на навигационния мостик, съгласно изискванията на параграф 7.1.5 и на местата, където се изисква ръчно управление над главна палуба, съгласно параграф 7.1.4.

6.5 На кораби, построени преди 1 февруари 1992 г., вратите, които не отговарят на изискванията на параграфи от 6.1 до 6.4 трябва да бъдат затворени преди началото на рейса и трябва да останат затворени по време на

плаването; моментите на отваряне на тези врати в пристанище и на затварянето им преди отплаване на кораба от пристанището, трябва да бъдат вписани в корабния дневник.

7.1 Всяка механично задвижвана плъзгаща се водонепроницаема врата трябва:

.1 да се движи във вертикално или хоризонтално направление;  
.2 при спазване изискванията на параграф 11, да бъде ограничена до максимална ширина на просвета 1.2 m. Администрацията може да разреши по-широки врати само в границите, които счете за необходими за ефективната експлоатация на кораба, при условие, че се вземат други предпазни мерки, в това число долупосочените:

.2.1 особено внимание трябва да се обърне на здравината на вратата и средствата за нейното затваряне с цел предотвратяване на течове;

.2.2 вратата трябва да бъде разположена извън зоната на повреждане В;

-

5

.2.3 вратата трябва да бъде затворена когато корабът е на море, освен за ограничени периоди от време, когато Администрацията счете това за абсолютно необходимо;

.3 да е снабдена с необходимото оборудване за отваряне и затваряне с помощта на използване на електрически, хидравличен или друг вид привод, които Администрацията счете за приемливи;

.4 да има отделен механизъм с ръчно управление. Вратата трябва да може да се отваря и затваря ръчно от двете си страни и да може да се затваря от леснодостъпно място над главна палуба и с помощта на маховик или друго средство, осигуряващо приемлива за Администрацията степен на безопасност. Посоката на въртене или другото движение трябва да бъде ясно указана за всички работни положения. Времето, необходимо за напълно затваряне на вратата



ръчно при изправено положение на кораба не трябва да превишава

90 s;

.5 да е снабдена със средства за управление за механично отваряне и затваряне на вратата от двете ѝ страни и също за механично затваряне на вратата от централната управляваща конзола на навигационния мостик;

.6 да е снабдена със звукова аварийно-предупредителна сигнализация, отличаваща се от всяка друга аварийно-предупредителна сигнализация в района, която следва да подава сигнал при всяко дистанционно механично затваряне на вратата, в течение на най-малко 5 s, но не повече от 10 s преди вратата да започне да се движи и продължаващ до пълното затваряне на вратата. В случаи на дистанционно ръчно управление е достатъчно звуковата сигнализация да работи само по време на движение на вратата. В допълнение, в помещенията за пътници и в помещенията с по-висок шум Администрацията може да изиска звуковата сигнализация да бъде допълнена с мигащ светлинен сигнал на вратата; и

.7 да има сравнително универсална скорост на механично затваряне.

Времето за затваряне от момента на начало на движение на вратата до момента на достигане на напълно затворено положение никога не трябва да бъде по-малко от 20 s или по-голямо от 40 s при изправено положение на кораба.

7.2 Електрическата енергия, необходима за работа на плъзгащи се водонепроницаеми врати с механично задвижване се осигурява от аварийното разпределително табло или директно или посредством специално предназначено за тази цел разпределително табло, разположено над главна палуба. Съответните вериги за управление, индикация и аварийна сигнализация се захранват от аварийното разпределително табло или директно или посредством специално предназначено за тази цел разпределително табло, разположено над главна палуба, което може автоматично да се захранва от преходния аварийен източник на електроенергия, който се изисква съгласно правило 42.3.1.3 в случай на

излизане от строя на главния или аварийния източник на електроенергия.

### 7.3 Плъзгащите се водонепроницаеми врати с механично задвижване 1 трябва

да имат или:

.1 централизирана хидравлична система с два независими източника

на енергия, всеки от които се състои от двигател и помпа,

осигуряващи едновременно затваряне на всички врати.

Допълнително, за цялата уредба трябва да бъдат предвидени

хидравлични акумулатори с достатъчен капацитет за осигуряване

най-малко на трикратно сработване на всички врати т.е.

затваряне - отваряне - затваряне при неблагоприятен крен от

15°. Този работен цикъл трябва да може да се осъществи и в

момента на включване на помпата. Използваният в хидравличната

система флуид се избира, като се вземат предвид температурите,

които могат да се срещнат по време на експлоатация на уредбата.

Системата за механично задвижване трябва да бъде конструирана

така, че да се сведе до минимум възможността единична повреда в

хидравличната система от тръбопроводи да повлияе неблагоприятно

на работата на повече от една врата. Хидравличната система

трябва да е снабдена с аварийна сигнализация за ниско ниво на

хидравличния флуид в резервоарите, обслужващи системата за

механично задвижване и аварийна сигнализация за ниско налягане

на газа или други ефективни средства за контрол на загуба на

съхранена енергия в хидравличните акумулатори. Тези аварийни

сигнализации трябва да бъдат звукови и светлинни и да са

разположени на централната управляваща конзола на навигационния

мостик, или

.2 независима хидравлична система за всяка врата като всеки

източник на енергия се състои от двигател и помпа и осигурява

отваряне и затваряне на вратата. Допълнително, трябва да бъде

предвиден хидравличен акумулатор с достатъчен капацитет за

осигуряване най-малко на трикратно сработване на вратата т.е.

затваряне - отваряне - затваряне при неблагоприятен крен от

15°. Този работен цикъл трябва да може да се осъществи и в момента на включване на помпата. Използваният в хидравличната система флуид се избира, като се вземат предвид температурите, които могат да се срещнат по време на експлоатация на уредбата.

Трябва да е предвидена групова аварийна сигнализация за ниско налягане на газа или друго ефективно средство за контрол на загуба на съхранена енергия в хидравличните акумулатори. Тази аварийна сигнализация трябва да е разположена на централната управляваща конзола на навигационния мостик. Също така трябва да е предвидена индикация за загубата на съхранена енергия, разположена на всеки местен пост за управление; или

.3 независима електрическа система и двигател за всяка врата като всеки източник на енергия се състои от двигател, осигуряващ отваряне и затваряне на вратата. Източникът на енергия трябва да може да се захранва автоматично от преходния аварийен източник на електроенергия, който се изисква съгласно правило 42.4.2 - в случай на излизане от строя на главния или аварийния източник на електроенергия и да притежава достатъчна мощност за осигуряване на най-малко трикратно сработване на вратата т.е. затваряне - отваряне - затваряне при неблагоприятен крен от 15°.

За системите, посочени в параграфи 7.3.1., 7.3.2. и 7.3.3. трябва да бъде предвидено следното:

Енергетичните системи за плъзгащите се водонепроницаеми врати с механично задвижване трябва да са отделени от всички други енергетични системи. Единична повреда в електрическите или хидравличните системи за механично задвижване, с изключение на хидравличния привод не трябва да възпрепятства ръчното задвижване на коя да е врата.

7.4 Ръкохватки за управление на вратата трябва да бъдат поставени от всяка страна на преградата на минимална височина от 1.6 m над настила и да бъдат разположени по такъв начин, че да позволяват на хората, минаващи през

вратата да задържат двете ръкохватки в положение "отворено", като при това да не могат случайно да приведат в действие затварящия силов механизъм. Посоката на движение на ръкохватките при отваряне и затваряне на вратата трябва да съвпада с посоката на движение на вратата и да бъде ясно указана.

7.5 Доколкото е практически възможно, електрическото оборудване и свързаните с него елементи за водонепроницаемите врати трябва да бъде разположено над главна палуба и извън опасни зони и помещения.

7.6 Кутиите, съдържащи електрически елементи, разположени по необходимост под главна палуба, трябва да осигуряват подходяща защита срещу попадане на вода в тях.\*

-----  
\*Вж. следната публикация 529 на IЕС от 1976 г:

.1 електрически двигатели, свързани с тях вериги и управляващи елементи, защитени в съответствие със стандарт IPX7;

.2 индикатори за положението на вратата и свързани с тях елементи на вериги; защитени в съответствие със стандарт IPX8;

.3 предупредителни сигнали за движение на вратата; защитени в съответствие със стандарт IPX6.

Други устройства за съхраняване на електрически елементи могат да бъдат монтирани при условие, че Администрацията е убедена, че е постигната еквивалентна защита. Хидравличните изпитания на купите, защитени в съответствие със стандарт IPXS, трябва да се провеждат с отчитане на налягането, което може да възникне в местата на поставяне на елементите при наводняване за период от 36 часа.

7.7 Електрическите силови вериги и веригите за управление, индикация и аварийна сигнализация трябва да бъдат защитени срещу повреда по такъв начин, че повреда във верига на една врата да не води до повреда във верига на никоя друга врата. Късо съединение или други повреди във веригите на аварийната сигнализация или индикацията за положението на вратата не трябва да водят до невъзможност за механично задвижване на тази врата. Устройствата трябва да са такива, че влизане на вода в електрическото оборудване, разположено под главна палуба да не причинява отваряне на вратата.

7.8 Единична електрическа повреда в силовата или управляващата система на плъзгаща се водонепроницаема врата с механично задвижване, не трябва да води до отваряне на затворена врата. Подаването на захранване трябва непрекъснато да се следи в точка от електрическата верига, която е възможно най-близо до всеки от електродвигателите, изисквани съгласно параграф 7.3.

Прекъсването на това захранване трябва да предизвика сработване на звукова и светлинна сигнализация в централната управляваща конзола на навигационния мостик.

8.1 Централната управляваща конзола на навигационния мостик трябва да има превключвател "главен режим" с два режима на управление: режим "местно управление", който позволява локално отваряне и затваряне на всяка врата без използване на средства за автоматично затваряне и режим "затворени врати", които води до автоматично затваряне на всяка врата, която е отворена. Режимът "затворени врати" трябва да позволява вратите да бъдат отваряни локално и трябва автоматично да ги затваря при освобождаване на местният управляващ механизъм. Превключвателят "главен режим" трябва нормално да бъде в режим "местно управление". Режимът "затворени врати" трябва да се използва само в аварийни ситуации или с цел проверка. Особено внимание трябва да се обърне на надеждността на превключвателя "главен режим".

8.2 Централната управляваща конзола на навигационния мостик трябва да бъде снабдена със схема, показваща местоположението на всяка врата, със светлинни индикатори, показващи дали е отворена или затворена всяка врата. Червена светлина означава врата, която е напълно отворена, а зелена светлина означава врата, която е напълно затворена. Когато вратата се затваря дистанционно мигаща червената светлина означава междинното положение. Веригата на индикацията трябва да бъде независима от управляващата верига за всяка врата.

8.3 Не се допуска наличие на възможност за дистанционно отваряне на врата от централната управляваща конзола.

9.1 Всички водонепроницаеми врати трябва да бъдат затворени по време на плаване, освен в случаите, когато те могат да бъдат отворени по време на плаване, както е указано в параграфи 9.2, 9.3 и 9.4. Водонепроницаемите врати

с ширина по-голяма от 1.2 m, разрешени от параграф 11 могат да бъдат отворени само при обстоятелствата, посочени в този параграф. Всяка врата, която е отворена в съответствие с настоящия параграф, трябва да бъде готова за незабавно затваряне.

9.2 Водонепроницаема врата може да бъде отворена по време на плаване за да позволи преминаване на пътници или екипаж или когато извършване на работа в непосредствена близост до вратата изисква тя да бъде отворена. Вратата трябва незабавно да бъде затворена, когато завърши преминаването през нея или когато се изпълни задачата, която изисква вратата да бъде отворена.

9.3 Допустимо е определени водонепроницаеми врати да остават отворени по време на плаване само, ако се счете, че това е абсолютно необходимо т. е. оставането на вратата отворена се определя за жизнено важно за безопасната и ефективната експлоатация на корабните машини и механизми или за осигуряване на нормално неограничено преминаване на пътници през зоната за пътници. Такова решение се взема от Администрацията само след внимателно разглеждане на влиянието върху експлоатацията и живучестта на кораба. Такава водонепроницаема врата, която е разрешено да остава отворена трябва ясно да бъде обозначена в информацията за устойчивост на кораба и трябва винаги да бъде готова за незабавно затваряне.

9.4 Плъзгащите се водонепроницаеми врати, поставени между бункери за въглища в между палубното пространство под главна палуба могат понякога да се отварят на море с цел тримиране на въглищата. Всяко отварянето и затварянето на тези врати подлежи на вписване в специален дневник, предвиден за тази цел от Администрацията.

10.1 Ако Администрацията е убедена, че такива врати са необходими, водонепроницаеми врати с подходяща конструкция могат да бъдат поставени във водонепроницаеми прегради, разделящи между палубни товарни пространства. Такива врати могат да бъдат окачени, подедни или плъзгащи се, но не трябва да се управляват дистанционно. Те трябва да се поставят колкото може по-високо и колкото е възможно по-далече от външната обшивка, но в никакъв случаи извън бордните вертикални ръбове на вратата не трябва да се намират на разстояние от външната обшивка по-малко от една пета от ширината на кораба,

съгласно определението в правило 2, като това разстояние се измерва под прав ъгъл към диаметралната равнина на нивото на най-високата водолиния на разделянето на отсеци.

10.2 Тези врати трябва да се затворят преди началото на рейса и да останат затворени по време на плаването; моментите на отваряне на тези врати в пристанище и на затварянето им преди отплаване на кораба от пристанището се вписват в корабния дневник. Ако някоя от вратите трябва да бъде достъпна по време на рейса, то тя трябва да бъде снабдена с устройство, което предотвратява неразрешено отваряне. Когато е предложено поставяне на такива врати, броят и разположението им подлежат на специално разглеждане от Администрацията.

11 Не се допуска поставяне на подвижни листи на прегради, освен в машинните помещения. Тези листи трябва винаги да си бъдат на мястото преди отплаване на кораба от пристанището и не трябва да се снемат по време на плаване, освен в случай на спешна необходимост по усмотрение на капитана. Моментите на снемане и поставяне на място на всеки такъв подвижен лист се вписват в корабния дневник; при поставянето им на място трябва да се вземат необходимите предпазни мерки за осигуряване на водонепроницаемост на съединенията. Администрацията може да разреши тези подвижни листи да бъдат заменени с не повече от една плъзгаща се водонепроницаема врата с механично задвижване във всяка главна напречна преграда, по-голяма от тези посочени в параграф 7.1.2 при условие, че тези врати се затворят преди отплаване на кораба от пристанището и останат затворени по време на плаването, освен в случай на спешна необходимост по усмотрение на капитана. Тези врати не е нужно да отговарят на изискванията на параграф 7.1.4 по отношение на пълното им ръчно затваряне за 90 s. Моментите на отваряне и затваряне на тези врати, когато корабът е на море или в пристанище се вписват в корабния дневник.

12.1 Когато шахти или тунели, осигуряващи достъп от жилищните помещения на екипажа до котелното помещение и такива, предназначени за прекарване на тръбопроводи или за други цели, преминават през главни напречни водонепроницаеми прегради, то те трябва да бъдат водонепроницаеми и да отговарят на изискванията на правило 19. Достъпът до поне единия край на

всеки такъв тунел или шахта, когато се използват на море като коридори, трябва да се осъществява през шахта, която е водонепроницаема до такава височина, че входът към нея да се намира над пределната линия на потъване.

Достъпът до другия край на шахтата или тунела може да се осъществява през водонепроницаема врата от типа, който се изисква в зависимост от нейното разположение в кораба. Тези шахти или тунели не трябва да преминават през първата конструктивна преграда след таранната преграда в посока към кърмата.

12.2 Когато са предвидени тунели, преминаващи през главни напречни водонепроницаеми прегради, то те подлежат на специално разглеждане от Администрацията.

12.3 Когато вентилационни шахти, предвидени във връзка с превозване на товар, който подлежи на охлаждане и за прокарване на канали за естествена или изкуствена вентилация, преминават през повече от една водонепроницаема преграда, средствата за затваряне на тези отвори трябва да бъдат с механично задвижване и отворите да могат да се затварят от централен пост, разположен над главна палуба.

## Правило 16

Пътнически кораби, превозващи товарни автомобили и придружаващ персонал

1 Настоящото правило се прилага за пътнически кораби, независимо от датата на тяхното построяване, предназначени или приспособени за превоз на товарни автомобили и придружаващия ги персонал, когато общият брой на лицата на борда, освен лицата, посочени в правило I/2(e)(i) и (ii), е по-голям от 12.

2 Ако на такъв кораб общият брой на пътниците, в това число персонала, придружаващ автомобилите, не надвишава  $N = 12 + A/25$ , където  $A$  = обща палубна площ (в квадратни метри) на помещенията, предназначени за разполагане на товарни автомобили, чиято височина на просвета в местата за разполагане на автомобилите и при входа към тези помещения е не по-малка от 4 m, то по отношение на водонепроницаемите врати се прилагат разпоредбите на правило 15.10, с изключение на това, че тези врати могат да се поставят на всякакво ниво във водонепроницаемите прегради, разделящи товарни помещения. Освен това



на навигационния мостик за всяка врата се изисква наличие на индикатори за автоматично показване кога всяка врата е затворена и задраена.

3 При прилагане на разпоредбите на настоящата глава за такъв кораб, величината  $N$  се приема за равна на максималния брой пътници, за който корабът е освидетелстван в съответствие с настоящото правило.

4 При прилагане на правило 8, като се изхожда от най-лошите експлоатационни условия, водопроницаемостта на товарни помещения, предназначени за разполагане на товарни автомобили и контейнери, се получава посредством изчисления, при които се предполага, че товарните автомобили и контейнери не са водонепроницаеми и тяхната водопроницаемост се приема за равна на 65. За кораби, извършващи специализирани видове превози може да се използва действителната стойност на водопроницаемостта на контейнерите и товарните автомобили. В никакъв случай водопроницаемостта на товарните помещения, в които се превозват товарни автомобили и контейнери не трябва да се приема за по-малка от 60.

#### Правило 17

Отвори във външната обшивка на пътнически кораби под пределната линия на потъване

1 Броят на отворите във външната обшивка трябва да бъде сведен до минимума, съвместим с конструкцията и правилната експлоатация на кораба.

2 Устройството и надеждността на средствата за затваряне на всеки отвор във външната обшивка трябва да съответстват на неговото предназначение, мястото на което той е разположен и като цяло, на изискванията на

Администрацията.

3.1 При спазване на изискванията на действащата Международна конвенция за товарната марка, бордови илюминатор не трябва да се поставя на такова място, че долният му ръб да се намира под линия, прекарана успоредно на главна палуба при борда и чиято най-ниска точка е на разстояние равно на 2.5 % от ширината на кораба или 500 mm, което от двете е по-голямо, над най-високата водолиния на разделянето на отсеци.

3.2 Всички бордови илюминатори, долните ръбове на които са под пределната линия, посочена в параграф 3.1, трябва да имат такава конструкция,

която да изключва възможността те да бъдат отворени от човек без разрешение на капитана на кораба.

3.3.1 Когато в между палубно пространство долните ръбове на бордовите илюминатори, по параграф 3.2 се намират под линия, прекарана успоредно на главна палуба, при борда, чиято най-ниска точка е на разстояние 1.4 m плюс 2.5 % от ширината на кораба над водата, когато корабът отплава от пристанище, то всички бордови илюминатори в това между палубно пространство трябва да се затворят, задраят и заключат преди корабът да напусне пристанището, и не трябва да се отварят преди пристигане на кораба в следващото пристанище. При прилагане на настоящия параграф може да се извърши съответната поправка за прясна вода, когато това е приложимо.

3.3.2 Моментите на отваряне на тези бордови илюминатори в пристанище и на затварянето и заключването им преди отплаване на кораба от пристанище се вписват в дневник, предвиден за тази цел от Администрацията.

3.3.3 За всеки кораб, който има един или повече бордови илюминатора, поставени така, че към тях ще са приложими изискванията на параграф 3.3.1, когато корабът плава потънал до най-високата си водолиния на разделянето на отсеци, Администрацията може да укаже пределното средно газене, при което долните ръбове на тези бордови илюминатори ще бъдат над линията, прекарана успоредно на главна палуба при борда, чиято най-ниска точка е на разстояние 1.4 m плюс 2.5 % от ширината на кораба над водолинията, съответстваща на пределното средно газене, и при което следователно ще бъде допустимо корабът да отплава от пристанището без предварително да се затворят и заключват илюминаторите, а така също те да се отварят на море на отговорност на капитана по време на прехода до следващото пристанище. В тропически зони, съгласно определението в действащата Международна конвенция за товарната марка, това пределно газене може да се увеличи с 0,3 m.

4 Всички бордови илюминатори трябва да бъдат снабдени с достатъчно здрави окачени вътрешни щурмови капаци, разположени така, че да могат да бъдат лесно и надеждно затваряни и задрайвани, с изключение на това, че илюминаторите, разположени кърмово от точка на разстояние една осма от дължината на кораба от носовия перпендикуляр и над линия, прекарана успоредно

на главна палуба при борда, чиято най-ниска точка е на височина 3.7 m плюс 2.5 % от ширината на кораба над най-високата водолиния на разделянето на отсеци, могат да имат подвижни щурмови капаци в жилищните помещения на пътниците, които не са предназначени за пътници от трета класа, освен ако действащата Международна конвенция за товарната марка не изисква щурмовите капаци да бъдат постоянно закрепени на местата си. Тези подвижни щурмови капаци трябва да се съхраняват в непосредствена близост до илюминаторите за които са предназначени.

5 Илюминаторите и техните щурмови капаци, към които няма достъп по време на плаване на кораба трябва да се затворят и задраят преди отплаване на кораба от пристанището.

6.1 В помещенията, предназначени изключително за превоз на товар или въглища не се поставят илюминатори.

6.2 Илюминатори могат, обаче, да бъдат поставени в помещения предназначени за превоз или на товари или на пътници алтернативно, но те трябва да имат такава конструкция, че да няма възможност те или техните щурмови капаци да бъдат отворени от някого без разрешение на капитана.

6.3 Ако в такива помещения се превозва товар, то илюминаторите и техните щурмови капаци трябва да бъдат задраени и заключени преди натоварване на товара и това задрайване и заключване трябва да бъде вписано в дневник предвиден за тази цел от Администрацията.

7 Илюминатори с устройства за автоматична вентилация не трябва да се поставят във външната обшивка под пределната линия на пътуване без специално разрешение на Администрацията.

8 Броят на шпигатите, отливните отвори и други подобни отвори във външната обшивка трябва да бъде сведен до минимум или чрез използване на всеки отвор за възможно най-голям брой отстойни и други тръбопроводи или по всеки друг приемлив начин.

9.1 Всички входни и изходни отвори във външната обшивка трябва да бъдат снабдени с надеждни и леснодостъпни устройства, предотвратяващи случайно попадане на вода в кораба.

9.2.1 При спазване на изискванията на действащата Международна

конвенция за товарната марка и с изключение на случаите предвидени в параграф 9.3 всеки отделен изходен отвор, преминаващ през външната обшивка от помещения, разположени под пределната линия на потъване, трябва да бъде снабден или с един автоматичен невъзвратен клапан, имащ устройство за принудителното му затваряне от място, разположено над главна палуба, или с два автоматични невъзвратни клапана без устройства за принудително затваряне, при условие че клапанът, който се намира по-близо до диаметралната равнина на кораба е разположен над най-високата водолиния на разделянето на отсеци и е винаги достъпен за оглед в експлоатационни условия. Когато е поставен клапан с устройство за принудително затваряне, то поста за неговото управление над главна палуба трябва винаги да бъде лесно достъпен и да има индикатор, показващ дали е отворен или затворен този клапан.

9.2.2 Изискванията на действащата Международна конвенция за товарната марка се прилагат за изходни отвори, минаващи през външната обшивка от помещения над пределната линия на потъване.

9.3 Зад бордните входни и изходни отвори в машинното отделение, свързани с работата на главните и спомагателните машинни механизми, трябва да притежават леснодостъпни клапани, разположени между тръбите и външната обшивка или между тръбите и кингстонни сандъци, закрепени за външната обшивка. Клапаните трябва да могат да се управляват от местата, където са поставени и трябва да бъдат снабдени с индикатори, показващи дали са отворени или затворени.

9.4 Цялата задбордна арматура и клапаните, изисквани от настоящото правило, трябва да бъдат изработени от стомана, бронз или друг одобрен ковък материал. Не се допуска използване на клапани, изработени от сив чугун или подобен материал. Всички тръби, упоменати в настоящото правило трябва да бъдат изработени от стомана или друг еквивалентен материал, отговарящ на изискванията на Администрацията.

10.1 Входни врати за качване на хора, товарни врати и врати за въглища, разположени под пределната линия на потъване, трябва да имат достатъчна здравина. Те трябва да бъдат надеждно затворени и задраени преди отплаване на кораба от пристанището и да останат затворени по време на плаването.

10.2 Тези врати трябва да бъдат разположени така, че тяхната най-ниска точка в никакъв случай да не се намира под най-високата водолиния на разделянето на отсеци.

11.1 Вътрешният край на всеки ръкав за пепел, отпадъци и т.н. трябва да бъде снабден с надежден капак.

11.2 Ако вътрешният край е разположен под пределната линия на потъване, то капакът трябва да бъде водонепроницаем, а в ръкава, на лесно достъпно място над най-високата водолиния на разделянето на отсеци, трябва допълнително да бъде поставен автоматичен невъзвратен клапан. Когато ръкавът не се използва, капакът и клапанът трябва да бъдат надлежно затворени и задраени.

#### Правило 17-1

Отвори във външната обшивка под главна палуба на пътнически кораби и палубата на надводния борд на товарни кораби

Независимо от изискванията на правило 17, корабите, построени на или след 1 юли 1998 г., трябва да отговарят на изискванията на правило 17, като изразът "пределна линия на потъване" трябва да се счита, че означава главна палуба на пътническите кораби и палуба на надводния борд на товарни кораби.

#### Правило 18

Конструкция и предварителни изпитания на водонепроницаеми бордови илюминатори и др. на пътнически и товарни кораби

1 На пътнически кораби:

.1 конструкцията, материалите и изработката на всички водонепроницаеми врати, бордови илюминатори, входни врати за качване на хора, товарни врати и врати за въглища, клапани, тръби, ръкави за пепел и отпадъци, упоменати в настоящите правила трябва да отговарят на изискванията на Администрацията;

.2 касите на вертикалните водонепроницаеми врати не трябва да имат жлеб в долната си част, в който би могла да се натрупа мръсотия и по този начин да се възпрепятства правилното затваряне на вратата.

2 На пътнически и товарни кораби всяка водонепроницаема врата трябва да бъде изпитана посредством налягане на воден стълб с височина съответно до главна палуба или до палубата на надводния борд. Това изпитание трябва да бъде проведено преди влизане на кораба в експлоатация или преди или след поставяне на вратата.

#### Правило 19

Конструкция и предварителни изпитания на водонепроницаемите палуби, шахти и др. на пътнически и товарни кораби

1 Водонепроницаемите палуби, шахти, тунели, кухи килове и вентилационни канали трябва да имат такава здравина, каквато имат водонепроницаемите прегради на съответното ниво. Средствата, които се използват за обезпечаване на тяхната водонепроницаемост, както и устройствата, предназначени за затваряне на отворите в тях, трябва да отговарят на изискванията на

Администрацията. Водонепроницаемите вентилационни канали и шахти трябва да стигат най-малко до главна палуба на пътнически кораби и до палубата на надводния борд на товарни кораби.

2 На Ро-Ро пътнически кораби, когато вентилационна шахта, преминаваща през надстройката, прорязва главна палуба, шахтата трябва да може да издържа водното налягане, което може да възникне в шахтата, вземайки под внимание максималния допустим ъгъл на крена в междинните стадии на наводняване в съответствие с правило 8.5.\*

3 На Ро-Ро пътнически кораби, когато цялата шахта или частта от нея, която прорязва главната палуба е разположена на главната Ро-Ро палуба, шахтата трябва да може да издържа на динамичното налягане, породено от движението (слошинг) на водата, която се задържа на Ро-Ро палубата, при клатене на кораба.\*

4 На Ро-Ро пътнически кораби, построени преди 1 юли 1997 г. изискванията на параграф 2 и 3 следва да се прилагат не по-късно от датата на първия периодичен преглед след 1 юли 1997 г.+\*

-----

\* Комитетът по морска безопасност на своята шестдесет и осма сесия реши, че параграфи 2, 3 и 4 трябва да започват с думите "На Ро-Ро пътнически

кораби".

+ Комитетът по морска безопасност на своята шестдесет и осма сесия реши, че параграфи 2, 3 и 4 трябва да започват с думите "На Ро-Ро пътнически кораби"

5 След завършване на строежа водонепроницаемите палуби трябва да бъдат изпитани с помощта на водна струя от шланг или чрез наводняване, а водонепроницаемите шахти, тунели и вентилационни канали - с водна струя от шланг.

## Правило 20

Водонепроницаемостта пътнически кораби над предел паталиния на потъване

1 Администрацията може да изиска вземане на всички целесъобразни и практически осъществими мерки за ограничаване на влизането и разпространяването на вода над главна палуба. Тези мерки могат да включват поставяне на полупрегради или рамови греди. Когато водонепроницаеми полупрегради или рамови греди са поставени на главната палуба над или в непосредствена близост до главни конструктивни прегради, те трябва да са свързани водонепроницаемо към външната обшивка и главната палуба, така че да ограничават разпространяване на вода по палубата, когато корабът има крен в повредено състояние. Когато водонепроницаема полупреграда не съвпада с разположената под нея преграда, то участъкът от главната палуба между тях трябва да бъде водонепроницаем.+

2 Главната палуба или разположена над нея палуба трябва да бъде устойчива на атмосферни влияния. Всички отвори в откритата палуба трябва да имат коминги с достатъчна височина и здравина и да бъдат снабдени с надеждни средства за бързото им затваряне, при което да се осигурява устойчивостта им на атмосферни влияния. Щурмови отвори, открити леярни заграждения и шпигати трябва да се поставят там, където е необходимо за осигуряване на бързо изтичане на водата от откритата палуба при всякакви атмосферни условия.

3 На пътнически кораби, построени на или след 1 юли 1997 г., отворения край на вентилационните тръби, свършващи в надстройка трябва да бъде поне на един метър над водолинията, когато корабът е на кренен до ъгъл 15° или до максималния ъгъл на крена в междинните етапи на наводняване, определен чрез

преки изчисления, който от двата е по-голям. Алтернативно, вентилационните тръби от танкове, различни от нефтени танкове, могат да преминават през борда на надстройката. Разпоредбите на настоящия параграф не са в ущърб на разпоредбите на действащата Международна конвенция за товарната марка.

-----

\* Комитетът по морска безопасност на своята шестдесет и седма сесия реши, че изразът "параграф 2" трябва да бъде заменен с изречение "параграфи 2 и 3".

+ Вж. MSC/Circ. 541 (изм. и доп.): Ръководство относно водонепроницаемостта на границите на наводняване над главната палуба на пътнически кораби за правилното прилагане на правила II-1/8 и 20, параграф 1 от Конвенция SOLAS 1974, изм. и доп.

4 Бордови илюминатори, входни врати за качване на хора, товарни врати и врати за въглища и др. средства за затваряне на отвори във външната обшивка над пределната линия на потъване, трябва да имат надеждна конструкция и изработка и достатъчна здравина, вземайки пред вид помещенията, в които са поставени и местоположенията им спрямо най-високата водолиния на разделянето на отсеци.\*

5 За всички бордови илюминатори на помещения, разположени под първата палуба над главна палуба, трябва да бъдат предвидени здрави вътрешни щурмови капаци, разположени така, че да могат лесно и надеждно да се затварят и задрайват.

Правило 20-1

Затваряне на товарните врати

1 Настоящото правило се прилага за всички пътнически кораби.+

2 Посочените по-долу врати, разположени над пределната линия на потъване, трябва да бъдат затворени и заключени преди началото на всеки рейс и да останат затворени и заключени до следващото заставане на кораба на кей:

.1 товарни врати в корпуса или крайните прегради на закрити надстройки;

.2 носови козирки, поставени на местата, посочени в параграф 2.1;

.3 товарни врати в таранната преграда;



4 рампи, устойчиви на атмосферни влияния, служещи за алтернативно

затваряне на вратите, посочени в параграфи от 2.1 до 2.3

включително.

При условие, че там, където врата не може да бъде отворена или

затворена, когато корабът е на кея, такава врата може да бъде отворена или

оставена отворена докато корабът подхожда към или се отдалечава от кея. но

само дотолкова, доколкото е необходимо, за да се позволи незабавно сработване

на вратата. Във всеки случай вътрешната носова врата трябва да бъде

затворена.

-----

\* Вж. Препоръката относно здравината и сигурността на заключващи

устройства на врати във външната обшивка на Ро-Ро пътнически

кораби, приета от Организацията чрез резолюция А 793(19).

+ Вж. MSC-Circ.541 (изм. а доп.): Ръководство относно

водонепроницаемостта на границите на наводняване над главната

палуба на пътнически кораби за правилното прилагане на правила

II-1/8 и 20, параграф 1 от Конвенция SOLAS 1974, изм и доп.

3 Независимо от изискванията на параграфи 2.1 и 2.4, Администрацията

може да разреши конкретни врати да могат да се отварят по усмотрение на

капитана ако това е необходимо за експлоатацията на кораба или за качване и

слизване на пътници, когато корабът е на безопасна котвена стоянка и при

условие, че безопасността на кораба не е застрашена,

4 Капитанът трябва да осигури внедряване на ефективна система за

наблюдение и известяване за затварянето и отварянето на вратите по

параграф 2.

5 Капитанът трябва да се убеди, преди началото на всеки рейс, че е

направен запис в корабния дневник съгласно правило 25 на момента на

последното затваряне на вратите, посочени в параграф 2 и момента на всяко

отваряне на конкретни врати в съответствие с параграф 3.

Правило 20-2

Водонепроницаемостта Ро-Ро палубата (главна палуба) до

пространствата под нея

1 На Ро-Ро пътнически кораби, построени на или след 1 юли 1997 г.:

.1 при спазване на разпоредбите на подпараграфи .2 и .3, най-ниската точка на всички входове към помещения, разположени под главната палуба, трябва да е на разстояние не по-малко от 2.5 m над главната палуба;

.2 когато са поставени рампи за транспортни средства на колела, предназначени за предоставяне на достъп до помещения, разположени под главната палуба, техните отвори трябва да могат да бъдат затваряни и задрайвани така, че да не се допуска постъпване на вода в помещенията под тях и да са снабдени със звукова и светлинна сигнализация и индикация, изведена на навигационния

мостик;

.3 Администрацията може да разреши поставяне на конкретни входове към помещения, разположени под главната палуба, при условие че те са жизнено необходими за експлоатацията на кораба, например за преместване на механизми и запаси при условие, че тези входове са водонепроницаеми и снабдени със сигнализация и индикация, изведена на навигационния мостик;

.4 входовете, посочени в подпараграфи .2 и .3 трябва да бъдат затворени преди отплаване на кораба от кея при всеки рейс и трябва да останат затворени до следващото заставане на кораба на кей;

.5 капитанът трябва да осигури внедряване на ефективна система за наблюдение и известяване за затварянето и отварянето на входовете, посочени в подпараграфи .2 и .3; и

.6 капитанът трябва да гарантира, преди началото на всеки рейс, извършване на запис в корабния дневник съгласно правило 25 на момента на последното затваряне на входовете, посочени в подпараграф .2 и .3.

2 На Ро-Ро пътнически кораби, построени преди 1 юли 1997 г.:

.1 всички входове от Ро-Ро палубата към помещения, разположени под

главната палуба, трябва да са устойчиви на атмосферни влияния, а на навигационния мостик трябва да бъдат предвидени средства за индикация дали входът е отворен или затворен;

.2 всички такива входове трябва да бъдат затворени преди отплаване на кораба от кея при всеки рейс и трябва да останат затворени до следващото заставане на кораба на кей;

.3 независимо от изискванията на подпараграф .2, Администрацията може да разреши някои входове да бъдат отворени по време на рейса, но само за период от време, достатъчен за извършване на преминаване през тях и ако е необходимо за нормалната експлоатация на кораба; и

.4 изискванията на подпараграф .1 следва да се прилагат не по-късно от датата на първия периодичен преглед след 1 юли 1997 г.

#### Правило 20-3

##### Достъп до Ро-Ро палуби

На всички Ро-Ро пътнически кораби капитанът или определеният офицер трябва да обезпечи, че без тяхното изричното съгласие на никой пътник не е разрешен достъп до закритата Ро-Ро палуба, когато корабът е на ход.

#### Правило 20-4

##### Затваряне на прегради на Ро-ро палуба

1 Всички напречни или надлъжни прегради, които се разглеждат като ефективни средства за ограничаване разпространението на морска вода, която се задържа на Ро-ро палубата, трябва да бъдат на местата си и да са закрепени преди отплаване на кораба от кея и да останат по местата си и задраени до следващото заставане на кораба на кей.

2 Независимо от изискванията на параграф 1, Администрацията може да разреши някои входове, разположени в рамките на тези прегради да бъдат отворени по време на рейса, но само за времето, необходимо за преминаване през тях и, ако е наложително за нормалната експлоатация на кораба.

#### Правило 21

##### Осушителни системи

(Параграфи 1.6и 2,9 на настоящото правило се прилагат за кораби,

построени на или след 1 февруари 1992 г.)

## 1 Пътнически кораби и товарни кораби

1.1 Трябва да бъде предвидена ефективна осушителна система, осигуряваща при всички възможни условия изпомпване на вода от всеки водонепроницаем отсек и неговото осушаване, с изключение на помещенията, постоянно предназначени за превозна сладка вода, воден баласт, гориво или течен товар, за които се предвиждат други ефективни средства за изпомпване. Трябва да бъдат предвидени ефективни средства за осушаване на изолирани хамбари.

1.2 Санитарните, баластните и помпите с общо предназначение могат да се приемат за независими осушителни помпи с механично задвижване, ако са снабдени с нужните връзки към осушителната система.

1.3 Всички осушителни тръбопроводи, използвани в бункери за въглища или танкове за съхранение на гориво или под тях, а така също в котелни или машинни помещения, в това число, помещения, в които са разположени горивни утаечни танкове или горивни помпи, трябва да бъдат изработени от стомана или друг подходящ материал.

1.4 Устройството на осушителната и баластната система трябва да не допуска възможност за попадане на задбордна вода и вода от баластните танкове в товарните и машинни помещения, или от един отсек в друг. Трябва да бъдат предприети мерки, изключващи случайно напълване със задбордна вода на диптанк, свързан към осушителна или баластна система, когато в него е разположен товар, или изпразването му чрез осушителна помпа, когато в него има воден баласт.

1.5 Всички разпределителни кутии и ръчно управляеми клапани на осушителната система трябва да са разположени на места, достъпни при нормални условия.

1.6 Трябва да бъдат предвидени мерки за осушаване на затворени товарни помещения, разположени на главната палуба на пътнически кораб и на палубата на над водния борд на товарен кораб, като Администрацията може да разреши да не бъдат предвидени осушителни средства в даден отсек на кой да е кораб или категория кораби, ако е убедена, че предвид размера или вътрешното делене на тези помещения на по-малки отсеци, не се понижава степента на безопасността

на кораба.

1.6.1 Когато височината на надводния борд съответно до главната палуба или палубата на надводния борд е такава, че ръбът на палубата потъва във водата при крен на кораба по-голям от  $5^\circ$ , осушаването трябва да се извърши посредством достатъчен брой шпигати с подходящ размер, позволяващи изхвърляне на водата директно зад борда, които са разположени в съответствие с изискванията на правило 17 в случай на пътнически кораб и в съответствие с изискванията към шпигатите, входните и изходните отвори на действащата Международна конвенция за товарната марка - в случай на товарен кораб.

1.6.2 Когато височината на надводния борд е такава, че ръбът, съответно на главната палуба или палубата на надводния борд потъва във водата при крен на кораба  $5^\circ$  или по-малък осушаването на затворените товарни помещения, съответно на главната палуба или на палубата на надводния борд, трябва да се извършва посредством отвеждане на водата в подходящо помещение или помещения с достатъчна вместимост, оборудвани със сигнализация за високо ниво на водата и снабдени с подходящи устройства за изхвърляне на вода зад борд.

Освен това, е необходимо да се гарантира, че:

.1 броят, размерите и разположението на шпигатите са такива, че предотвратяват събиране на прекомерни количества свободно преливаща се вода;

.2 средствата за изпомпване на вода, изисквани от настоящото правило за пътнически или товарни кораби, в зависимост от случая, вземат под внимание изискванията по отношение на стационарна спринклерна система за гасена на пожари;

.3 вода, замърсена с нефт или други опасни вещества, не се изпомпва в машинни помещения или други помещения, в които е възможно да се намира източник на възпламеняване; и

.4 когато затвореното товарно помещение е защитено чрез система за гасене на пожари с въглероден диоксид, палубните шпигати са снабдени със средства, предотвратяващи изтичане на въглероден диоксид.

2 Пътнически кораби

2.1 Осушителната система, която се изисква от параграф 1.1, трябва да функционира при всички възможни аварийни ситуации, както при изправено положение на кораба, така и при крен. За тази цел като правило се поставят странични смукатели, освен в тесни крайни отсеци на кораба, където може да е достатъчно поставяне на един смукател. В отсеци с необичайна форма може да се наложи поставяне на допълнителни смукатели. Трябва да се вземат мерки, осигуряващи свободно постъпване на вода в смукателните тръбопроводи на отсека. Когато по отношение на конкретни отсеци Администрацията е убедена, че поставянето на осушителни средства би могло да се окаже нецелесъобразно, тя може да разреши да не се предвиждат такива средства ако изчисленията, извършени в съответствие с разпоредбите на правила от 8.2.1 до 8.2.3 показват, че живучестта на кораба няма да се понижи.

2.2 Най-малко три помпи с механично задвижване трябва да бъдат свързани към осушителната магистрала, една от които може да се задвижва от пропульсивния комплекс. Когато числото на критерия е равно на или по-голямо от 30, трябва да бъде предвидена една допълнителна независима помпа с механично задвижване.

2.3 Когато това е практически възможно, осушителните помпи с механично задвижване трябва да бъдат поставени в отделни водонепроницаеми отсеци и да са разположени така, че тези отсеци да не се наводняват при същата повреда на кораба. Ако главните пропульсивни машини и механизми, спомагателните механизми и котлите са разположени в два или повече водонепроницаеми отсека, то помпите, които могат да бъдат използвани за осушаване, трябва да бъдат, по възможност, разпределени между тези отсеци.

2.4 На кораб с дължина 91.5 m и по-голяма или с число на критерия равно или по-голямо от 30 трябва да бъдат взети мерки по отношение на това, че поне една осушителна помпа с механично задвижване да може да се използва при всички условия на наводняване, които корабът трябва да може да издържа, а именно:

.1 една от изискваните осушителни помпи трябва да бъде надеждна аварийна помпа, пригодена за работа под вода, чиито източник на захранване е разположен над главната палуба; или

2 осушителните помпи и техните източници на захранване трябва да са разпределени по дължината на кораба по такъв начин, че в неповреден отсек да бъде на разположение поне една помпа.

2.5 С изключение на допълнителните помпи, които могат да бъдат

предвидени само за крайни отсеци, разположението на всяка изисквана осушителна помпа трябва да осигурява изпомпване на вода от кое да е помещение, чието осушаване се изисква съгласно параграф 1.1.

2.6 Всяка осушителна помпа с механично задвижване трябва да осигурява

изпомпване на вода през осушителната магистрала със скорост не

по-малка от 2 m/s. Независимите осушителни помпи с механично

задвижване, разположени в машинни помещения, трябва да имат

директни смукатели от тези помещения, освен когато не се изискват

повече от два такива смукателя в едно помещение. Когато са

предвидени два или повече такива смукателя трябва да има поне един

на всеки от бордовете на кораба. Администрацията може да изиска

независимите осушителни помпи с механично задвижване, разположени в

други помещения, да имат отделни директни смукатели. Тези смукатели

трябва да бъдат разположени по подходящ начин и тези от тях,

които се намират в машинното отделение, трябва да имат диаметър не

по-малък от този, който се изисква за осушителната магистрала.

2.7.1 В допълнение към директния осушителен смукател или смукатели,

изисквани от параграф 2.6, в машинното отделение трябва да е предвиден

директен смукател от главната циркуляционна помпа, изведен на нивото за

осушаване на машинното отделение и снабден с невъзвратен клапан. На параходи

диаметърът на този директен смукателен тръбопровод трябва да бъде не по-малък

от две трети диаметъра на входния канал на помпата, а на моторни кораби

трябва да бъде равен на този диаметър.

2.7.2 Когато, според Администрацията, главната циркуляционна помпа не

е пригодена за тази цел, директен аварийен осушителен смукател от

най-голямата налична независима помпа с механично задвижване трябва да бъде

изведен на нивото за осушаване на машинното отделение; този смукател трябва

да има същия диаметър като главния входен канал на използваната помпа.

Производителността на помпата, свързаната с този смукател, трябва да надвишава производителността на изисквана осушителна помпа в степен, сметена за достатъчна от Администрацията.

2.7.3 Шоковете на кингстоните и директните смукателни клапани трябва да стигат достатъчно високо над настила на машинното отделение.

2.8 Всички осушителни смукателни тръбопроводи по цялата си дължина до съединяването им с помпите трябва да бъдат независими от други тръбопроводи.

2.9 Диаметърът  $d$  на осушителната магистрала се изчислява по формулата, дадена по-долу. Действителният вътрешен диаметър на осушителната магистрала, обаче, може да бъде закръглен до най-близкия стандартен размер, приемлив за Администрацията:

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

където:

$d$  е вътрешния диаметър на осушителната магистрала (в милиметри);

$L$  и  $B$  са дължината и ширината на кораба (в метри) съгласно определенията в правило 2; и

$D$  е теоретичната височина на борда на кораба до главната палуба (в метри), при условие че на кораб, имащ затворено товарно помещение на главната палуба, което се осушава вътрешно в съответствие с изискванията на параграф 1.6.2, и което се простира по цялата дължина на кораба,  $D$  се измерва до следващата палуба, разположена над главна палуба. Когато затворените товарни палуба. Когато затворените товарни помещения не се простират по цялата дължина на кораба,  $D$  се приема за равно на теоретичната височина на борда на кораба до главната палуба плюс  $lh/L$ , където  $l$  и  $h$  съответно са общата дължина и височина на затворените товарни помещения (в метри). Диаметърът на разклоненията на осушителния тръбопровод трябва да отговаря на изискванията на Администрацията.

2.10 Трябва да бъдат предвидени мерки за предотвратяване на наводняване



на отсек, обслужван от кой да е осушителен смукателен тръбопровод, в случай на прекъсване или друга повреда на тръбопровода в друг отсек, вследствие на сблъскване или засядане на кораба. За тази цел на участъците от тръбопровода, минаващи на разстояние от борда по-малко от една пета от ширината на кораба, съгласно определението в правило 2, (която се измерва под прав ъгъл към диаметралната равнина на нивото на най-високата водолиния на разделянето на отсеци), а също и на тръбопровода, преминаващи през кух кил, във всеки отсек, в който има отворени краища на тръбопровода, трябва да бъдат поставени невъзвратни клапани.

2.11 Разпределителните кутии, кранове и клапани на осушителната система трябва да бъдат разположени така, че в случай на наводняване една от осушителните помпи да може да изпомпва вода от всеки отсек. Освен това повреда на помпата или тръбопровода, който я свързва с осушителната магистрала, намиращи се на разстояние от борда по-малко от една пета от ширината на кораба, не трябва да води до излизане на осушителната система от строя. Ако има само една система от тръбопровода, която е обща за всички помпи, то трябва да бъде предвидена възможност за управление на необходимите клапани за обслужване на смукателите от места, разположени над главна палуба. Когато в допълнение към главната осушителна система е предвидена аварийна осушителна система, последната трябва да бъде независима от главната система и построена по такъв начин, че в условия на наводняване помпата да може да изпомпва вода от всеки отсек, както е оказано в параграф 2.1. В този случай се изисква само клапаните, обслужващи аварийната система, да могат да се управляват от места, намиращи се над главна палуба.

2.12 Всички кранове и клапани, упоменати в параграф 2.11, които могат да се управляват от места, разположени над главна палуба, трябва да имат на тези места средства за управление с ясно обозначение на тяхното предназначение и трябва да бъдат снабдени с индикатори, показващи дали са отворени или затворени.

### 3 Товарни кораби

Трябва да бъдат предвидени поне две помпи с механично задвижване, свързани към главната осушителна система, една от които може да се задвижва

от пропульсивния комплекс. В отделни отсеци може да не се предвиждат осушителни средства, ако Администрацията е убедена, че това няма да доведе до понижаване на степента на безопасност на кораба.

## Правило 22

### Информация за устойчивост на пътнически и товарни кораби\*

1 Всеки пътнически кораб, независимо от неговите размери и всеки товарен кораб с дължина, съгласно определението в действащата Международна конвенция за товарната марка, 24 m и по-голяма, трябва да бъде подложен на накренияване при завършване на строежа му и да бъдат определени елементите на неговата устойчивост. Капитанът трябва да бъде снабден с отговаряща на изискванията на Администрацията информация, която е необходима за да може той по бърз и лесен начин да получи точни данни за устойчивостта на кораба в различни условия на експлоатация. Копие на информацията за устойчивостта трябва да бъде предадено на Администрацията.

-----

\*Вж. Кодекса за устойчивост на неповреден кораб за всички типове кораби, обхванати от нормативни документи на ММО, приет от Организацията с резолюция А.749(18), изм и доп. с резолюция MSC 75(69). Вж. също MSC/Circ.456, Ръководство за изготвяне на информацията за устойчивост на неповреден кораб; MSC/Circ.706, Ръководство относно устойчивост на неповреден кораб за съществуващи и танкери по време на трансферни операции; и MSC/Circ707, Ръководство за капитана относно избягване на опасни ситуации при попълно и кърмово вълнение.

2 Когато кораб е бил подложен на някакво преустройство, което съществено влияе на информацията за устойчивост, предадена на капитана, той трябва да бъде снабден с нова информация за устойчивост. Ако е необходимо корабът трябва отново да бъде подложен на накренияване.

3 На периодични интервали от време, които не надвишават пет години, се извършва преглед за установяване на водоизместването на празен кораб на всички пътнически кораби с цел проверка за наличие на някакви изменения във водоизместването на празен кораб, а така също на местоположението на надлъжния център на тежестта. Корабът трябва да бъде подложен на повторно

накреняване всеки път, когато в сравнение с одобрената информация за устойчивост бъде открито или се очаква отклонение от водоизместването на празен кораб, надвишаващо 2 % или отклонение на местоположението на надлъжния център на тежестта надвишаващо 1 % L.

4 Администрацията може да разреши да не се извършва накреняване на конкретен кораб, при условие, че основните данни за неговата устойчивост могат да бъдат определени по данни от накреняване на друг кораб от същата серия, ако по убедителен за Администрацията начин е показано, че въз основа на тези изходни данни може да бъде получена надеждна информация за устойчивостта на освободения от накреняване кораб, както се изисква от параграф 1.

5 Администрацията може да разреши също да не се извършва накреняване на конкретен кораб или категория кораби, специално конструирани за превоз на течни товари, наливно или руда насипно, когато справка с налични данни за подобни кораби ясно показват че вземайки под внимание съотношението на главните размери и устройството на тези кораби, е обезпечена повече от достатъчна метацентрична височина при всички възможни случаи на натоварване.

## Правило 23

### Планове за борба за живучестта пътнически кораби\*

Постоянно трябва да бъдат изложени планове, служещи за ръководство на вахтения помощник-капитан, ясно показващи за всяка палуба и хамбар границите на водонепроницаемите отсеци, отворите в тях и средствата за затварянето им и местоположението на средствата за тяхното управление, както и устройствата за изправяне на кораба, в случай на наводняване. Освен това на разположение на командния състав трябва да има брошури, съдържащи горепосочената информация.

-----

Вж. циркуляр MSC/Circ.919, Ръководство за планове за борба за живучест.

## Правило 23-1

### Борба за живучест на сухотоварни кораби\*

(Настоящото правило се прилага за кораби, построени на или след

1 февруари 1992 г.)

1 На навигационния мостик трябва постоянно да бъде изложен или да бъде леснодостъпен план, служещ за ръководство на вахтения помощник-капитан, ясно показващ за всяка палуба и хамбар границите на водонепроницаемите отсеци, отворите в тях и средствата за затварянето им и местоположението на средствата за тяхното управление, както и устройствата за изправяне на кораба, в случай на наводняване. Освен това на разположение на командния състав трябва да има брошури, съдържащи горепосочената информация.

2 За всички врати от плъзгащ се и окачен тип, поставени във водонепроницаеми прегради трябва да бъдат предвидени индикатори, показващи дали вратите са отворени или затворени. Тези индикатори трябва да се намират на навигационния мостик. Освен това, с такива индикатори трябва да бъдат снабдени и бордовите врати и другите отвори, които, според Администрацията, биха могли да доведат до значително наводняване, ако бъдат оставени отворени или лошо задраени.

3.1 Общите предпазни мерки следва да се състоят от списък на оборудването, условията и работните процедури, счетени от Администрацията за необходими с цел поддържане на водонепроницаемостта при нормални условия на експлоатация на кораба.

3.2 Специалните предпазни мерки следва да се състоят от списък на елементите (такива като, средства за затваряне, средства за укрепване на товара, подаване на звукови сигнали за тревога и др.), счетени от Администрацията за жизнено необходими за обезпечаване на живучестта на кораба и безопасността на екипажа.

-----  
Вж. циркуляр MSC/Circ.434. Ръководство за изготвяне на информация относно ефекта от наводняване, предназначена за капитани на сухотоварни кораби.

Правило 23-2

Водонепроницаемостта корпуса и надстройката мерки за предотвратяване на повреди и борба за живучест на кораба

(Настоящото правило се прилага за всички Ро-Ро пътнически кораби, като

за кораби, построени преди 1 юли 1997 г., параграф 2 следва да се приложи не по-късно от датата на първия периодичен преглед след 1 юли 1997 г.)

1 На навигационния мостик трябва да бъдат предвидени индикатори за всички бордови врати, товарни врати и други устройства за затваряне, които ако бъдат оставени отворени или не добре задраени, биха могли, според Администрацията, да доведат до наводняване на помещение от особена категория или на Ро-Ро товарно помещение. Системата на индикация трябва да бъде проектирана на принципа на устойчивост на откази и трябва да показва, с помощта на светлинни сигнали, че дадена врата не е напълно затворена или, че някое от устройствата за укрепване не е на мястото си и не е напълно заключено, и с помощта на звукови сигнали, че тази врата или средство за затваряне са се отворили или устройството за укрепване се е отключило.

Индикаторното табло на навигационния мостик трябва да бъде снабден с функция за избор на работен режим "в пристанище по походно", работещ така, че на навигационния мостик да бъде подаден звуков сигнал, ако корабът отплава от пристанището с незатворени косови врати, вътрешни врати, кърмова рампа или друга бордова врата или някое от устройствата за затваряне не се намира в правилно положение. Източникът на захранване за системата за индикация трябва да е независим от източника на захранване за работата и задрайването на вратите. Не е необходимо да се сменят системите за индикация, одобрени от Администрацията, които са инсталирани на кораби, построени преди 1 юли 1997 г.

2 Трябва да бъде предвидено наблюдение с помощта на телевизионни средства и система за откриване на течове на вода, осигуряващи индикация на навигационния мостик и на централния пост за управление на главния двигател, показваща всеки течна вода през вътрешни и външни носови врати, кърмови врати или други бордови врати, който може да доведе до наводняване на помещения от особена категория или Ро-Ро товарни помещения.

3 Помещенията от особена категория и Ро-Ро товарните помещения трябва непрекъснато да бъдат обхождани или наблюдавани, посредством ефективни способности, като например наблюдение с помощта на телевизионни средства, така че

всяко движение на транспортни средства в неблагоприятни атмосферни условия и всяко неразрешено влизане на пътници в тези помещения да бъдат засечени, когато корабът е на ход.

4 На борда на кораба трябва да са налице и да бъдат поставени на подходящо място документирани работни процедури за затваряне и задрайване на всички бордови врати, товарни врати и друга средства за затваряне, които, ако бъдат оставени отворени или недобре задрасни, биха могли, според Администрацията, да доведат до наводняване на помещение от особена категория или Ро-Ро товарно помещение.

#### Правило 24

Маркировка, периодично раздвижване и проверка на водонепроницаеми врати и др. на пътнически кораби

1 Това правило се прилага за всички кораби.

2.1 Ежеседмично се провеждат тренировки за експлоатация на водонепроницаеми врати, бордови илюминатори, клапани и затварящи механизми на шпигати и ръкави за пепел и отпадъци. На кораби, извършващи рейсове с продължителност по-голяма от една седмица пълна тренировка се провежда преди отплаване на кораба от пристанището, а следващите - поне един път седмично по време на рейса.

2.2 Всички водонепроницаеми врати в главни напречни прегради, както окачени, така и с механично задвижване, които се използват на море, трябва да се раздвижват ежедневно.

3.1 Водонепроницаеми те врати и всички свързани с тях механизми и индикатори, всички клапани, чието затваряне е необходимо за обезпечаване водонепроницаемостта на отсек и всички клапани, които обезпечават съединенията за симетрично наводняване при борба за живучест трябва периодично да се проверяват, когато корабът е на море, не по-малко от един път седмично.

3.2 Тези клапани, врати и механизми трябва да имат подходяща маркировка, обезпечаваша правилното им използване за осигуряване на максимална безопасност.

#### Правило 25

Записи в корабния дневник на пътнически кораби

1 Настоящото правило се прилага за всички кораби.

2 Окачените врати, подвижните листи, бордовите илюминатори, входните врати за качване на хора, товарните врати и вратите за въглища и другите отвори, които съгласно настоящите правила трябва да бъдат затворени по време на плаване, трябва да се затворят преди отплаване на кораба от пристанището.

Моментите на затваряне и отваряне (ако се разрешава от настоящите правила) се вписват в корабен дневник, предвиден за тази цел от Администрацията.

3 За всички тренировки и проверки, изисквани от правило 24 се извършват записи в корабния дневник с подробно указване на всички дефекти, които са открити.

## **Част В-1**

### **Делене на отсеци и аварийна устойчивост на товарни кораби\***

(Тази част се прилага за товарни кораби, построени на или след 1 февруари 1992 г.)

#### Правило 25-1

##### Приложно поле

1 Изискванията в настоящата част се прилагат за товарни кораби с дължина по-голяма от 100 m (Ls), с изключение на тези кораби, по отношение на които е установено, че те отговарят на правилата за делене на отсеци и устойчивост при авария в други документи<sup>+</sup>, разработени от Организацията.

Изискванията в настоящата част се прилагат също и за товарни кораби с дължина (Ls) 80 m и по-голяма, но не повече от 100 m, построени на или след

1 юли 1998 г.

2 Всяко позоваване на правила от тук нататък се отнася за правилата, съдържащи се в тази част.

3 За отделен кораб или група кораби Администрацията може да предприеме алтернативни мерки ако тя е убедена, че е достигната поне същата степен на

безопасност, която се достига от настоящите правила. Всяка Администрация, която допуска използването на такива алтернативни мерки, трябва да изпрати на Организацията тяхното описание.

-----

\* Комитетът по морска безопасност при приемане на правилата, съдържащи се в част В-1, е предложил на Администрациите да вземат под внимание факта, че правата трябва да се прилагат съвместно с Пояснителните бележки към правилата на Конвенция SOLAS по отношение на делене на отсеци и аварийна устойчивост на товарни кораби с дължина 100 m и по-голяма, които са приети от Организацията с резолюция А.684(17) с цел обезпечаване на универсалното им прилагане. Вж. също резолюция MSC.76(69), относно Разширено прилагане на Пояснителните бележки към правилата на Конвенция SOLAS по отношение на делене на отсеци и аварийна устойчивост на товарни кораби с дължина 100 m и по-голяма (резолюция А.684(17)).

+ Кораби, за които е установено, че отговарят на изискванията на следните правила, могат да бъдат изключени от приложното поле на част В-1:

- .1 Анекс I на Международната конвенция за предотвратяване на замърсяване от кораби 1973/78 г.;
- .2 Международен кодекс за химикаловози;
- .3 Международен кодекс за газовози;
- .4 Ръководство за конструкцията и строежа на офшорни спомагателни кораби (резолюция А.469(XII));
- .5 Кодекс за безопасността на кораби със специално предназначение (резолюция А.534(13), с изм. и доп.);
- .6 Изискванията за аварийна устойчивост на правило 27 на Конвенцията за товарната марка от 1966 г., прилагани в съответствие с резолюции А.320(IX) и А. 514(13), при условие, че в случай на кораби, за които се прилага правило 27(9), главните напречни водонепроницаеми прегради, за да се считат за ефективни, трябва да са разположени на разстояние една от друга в съответствие с параграф (12)(f) на резолюция А.320(IX).



## Определения

За целите на настоящите правила, освен ако изрично не е предвидено друго:

1.1 Водолиния на разделянето на отсеци е водолинията, използвана при определяне на кораба на отсеци.

1.2 Най-висока водолиния на разделянето на отсеци е конструктивната товарна водолиния, съответстваща на газенето на кораб по лятната товарна марка, определена за кораба.

1.3 Междинна товарна водолиния е водолиния, съответстваща на газенето на празен кораб плюс 60% от разликата между газенето на празен кораб и най-високата водолиния на разделянето на отсеци.

2.1 Конструктивна дължина на кораба ( $L_s$ ) е проекцията на най-голямата теоретична дължина на тази част на кораба на или под палуба или палуби, ограничаващи вертикалната степен на наводняване при газене на кораб, съответстващо на най-високата водолиния на разделянето на отсеци.

2.2 Среда на дължината е средната точка на конструктивната дължина на кораба.

2.3 Крайна кърмова точка е кърмовата граница на конструктивната дължина.

2.4 Крайна носова точка е носовата граница на конструктивната дължина.

3 Ширина ( $B$ ) е най-голямата теоретична ширина на кораба на или под най-високата водолиния на разделянето на отсеци.

4 Газене ( $d$ ) е вертикалното разстояние от теоретичната основна равнина в средата на кораба до въпросната водолиния.

5 Водопроницаемост (?) на помещение е съотношението на потопения обем на това помещение, който може да бъде зает с вода.

## Правило 25-3

Индекс на необходимото делене на отсеци  $R$

1 Настоящите правила имат за цел осигуряване на корабите с минимална степенна делене на отсеци.

2 Степента на делене на отсеци, която трябва да бъде осигурена се определя посредством индекса на необходимото мото делене на отсеци  $R$ , както

следва:

.1 за кораби с дължина ( $L_s$ ) над 100 m:

1/3

$$R = (0,002 + 0,0009L_s),$$

където  $L_s$  е в метри; а

.2 за кораби с дължина ( $L_s$ ) 80 m и по-голяма, но не повече от 100 m:

$$R = 1 - \left[ 1 / \left( 1 + \frac{L_s}{100} \times \frac{R_o}{1 - R_o} \right) \right],$$

където  $R_o$  е величината  $R$ , изчислена по формулата в

подпараграф .1.

Правило 25-4

Индекс на постигнато делене на отсеци  $A$

1 Индексът на постигнато делене на отсеци  $A$ , изчислен съгласно настоящото правило, не трябва да бъде по-малък от индекса на необходимото делене на отсеци  $R$ , изчислен съгласно параграф 2 на правило 25-3.

2 Индексът на постигнато делене на отсеци  $A$  се изчислява по следната формула:

$$A = \sum p_i s_i$$

където:

$i$  представлява съответния отсек или група отсеци,

$p_i$  отчита вероятността само съответния отсек или група отсеци да

бъде наводнен, без да се вземе под внимание хоризонталното делене на отсеци,

$s_i$  отчита вероятността запазване на плавателността и устойчивостта

след наводняване на съответния отсек или групата отсеци,

включително ефекта на хоризонталното делене на отсеци

- 3 При изчисляване на индекса А се приема, че корабът е на равен кил.
- 4 Това сумиране обхваща само тези случаи на наводняване, които имат значение за стойността на индекса на постигнато делене на отсеци А.
- 5 Сумирането по горепосочената формула се извършва по дължината на кораба за всички случаи на наводняване, при които участва един отсек или два или повече съседни отсека.
- 6 Когато са налице бордови отсеци, те участват в сумирането по горната формула във всички случаи на наводняване, при които са засегнати бордовите отсеци; а също и за всички случаи на едновременно наводняване на бордови отсек или отсеци и съседния вътрешен отсек или отсеци, като се приема, че е на лице правоъгълно проникване, което стига до диаметралната равнина на кораба, но не включва повреда на преграда, намираща се в диаметралната равнина.
- 7 Приема се, че вертикалният размер на повредата се простира от основната равнина нагоре до коя да е водонепроницаема конструкция за хоризонтално делене на отсеци над водолинията или по-нагоре. Въпреки това, ако по-малък размер би довел до по-неблагоприятен резултат, то се приема този по-малък размер.
- 8 Ако има тръби, канали или тунели, разположени в отседите, които са приети за наводнени, трябва да се вземат мерки, за да се гарантира, че по този начин няма да възникне нарастващо наводняване, което да достигне до други отсеци, освен тези, които са приети за наводнени. Администрацията може, обаче, да разреши наличие на незначително нарастващо наводняване, ако бъде демонстрирано, че ефектите от него могат да се контролират лесно и степента на безопасност на кораба няма да бъде понижена.
- 9 При изчисляване на наводняването съгласно правилата, е необходимо да се приема наличие на само една повреда в корпуса.

## Правило 25-5

Изчисляване на коефициента  $p$

$i$

1 Коефициентът  $p$  се изчислява съгласно параграф 1.1, както е уместно,

i

като се използват следните обозначения:

$x$  = разстоянието от кърмовата крайна точка на  $L_s$  до най-предната

1

част на кърмовия край на разглеждания отсек;

$x$  = разстоянието от кърмовата крайна точка на  $L_s$  до най-задната част

2

на носовия край на разглеждания отсек;

$$E_1 = \frac{x_1}{L_s}$$

$$E_2 = \frac{x_2}{L_s}$$

$$E = E_1 + E_2 - 1$$

$$J = E_2 - E_1$$

$$J' = J - E, \text{ ако } E \geq 0$$

$$J' = J + E, \text{ ако } E < 0$$

Максималната безразмерна дължина на повредата

$$J_{\max} = \frac{48}{L_s}, \text{ но не повече от } 0.24.$$

Приетата плътност на разпределение на мястото на повредата по дължината на кораба

$$a = 1.2 + 0.8E, \text{ но не повече от } 1.2.$$

Приетата функция на разпределение на мястото на повредата по дължината

на кораба

$$F = 0.4 + 0.25E(1.2 + a)$$

$$y = \frac{J}{J_{\max}}$$

$$p = F_1 J_{\max}$$

$$q = 0.4F_2(J_{\max})^2$$

$$F_1 = y^2 - \frac{y^3}{3}, \quad \text{ако } y < 1,$$

$$F_1 = y - \frac{1}{3} \quad \text{в останалите случаи},$$

$$F_2 = \frac{y^3}{3} - \frac{y^4}{12}, \quad \text{ако } y < 1,$$

$$F_2 = \frac{y^2}{2} - \frac{y}{3} + \frac{1}{12}$$

1.1 Коэффициентът  $p$  се определя за всеки отделен отсек:

$i$

1.1.1 Когато разглежданият отсек се простира по цялата дължина на кораба

$L_s$ :

$$p_i = 1$$

1.1.2 Когато кърмовата преграда на разглеждания отсек съвпада с крайната кърмова точка:

$$p_i = F + 0.5ap + q$$

1.1.3 Когато носовата преграда на разглеждания отсек съвпада с крайната

НОСОВА ТОЧКА:

$$p_i = 1 - F + 0.5ap$$

1.1.4 Там, където двете граници на разглеждания отсек се намират в рамките на дължината на кораба  $L_s$ :

$$p_i = ap$$

1.1.5 При прилагане на формулите от параграфи 1.1.2, 1.1.3 и 1.1.4, там, където разглежданият отсек преминава през "средата на дължината", стойностите, получени по тези формули, трябва да се намалят с величина, определена по формулата за  $q$ , в която  $F$  се изчислява, като  $u$  се приема за

2

равно на  $J'/J$ .

тах

2 Когато са налице бордови отсеци, стойността на  $p_i$  за бордови отсек се

получава посредством умножаване на стойността, определена в параграф 3, с коефициента на намаление  $\gamma$  по параграф 2.2, който изразява вероятността вътрешните помещения да не се наводнят.

2.1 Стойността на  $p_i$  за случая на едновременно наводняване на бордови

и съседен на него вътрешен отсек се получава с помощта на формулите в параграф 3, чрез умножаване с коефициент  $(1 - \gamma)$ .

2.2 Коефициентът на намаление  $\gamma$  се определя по следните формули:

b

За  $J \geq 0.2$  ---

B

$$r = \frac{b}{B} \left( 2.3 + \frac{0.08}{J + 0.02} \right) + 0.1, \quad \text{ако } \frac{b}{B} \leq 0.2$$

$$r = \left( \frac{0.016}{J + 0.02} + \frac{b}{B} + 0.36 \right), \quad \text{ако } \frac{b}{B} > 0.2$$

b

За  $J < 0.2$  коэффициентът на намаление  $r$  се определя чрез линейна интерполация между

$$r = 1, \quad \text{за } J = 0$$

и

$$r = \text{както за случая, когато } J \geq 0.2 \frac{b}{B}, \quad \text{за } J = 0.2 \frac{b}{B}.$$

където:

$b$  = средното напречно разстояние в метри, измерено под прав ъгъл към диаметралната равнина на нивото на най-високата водолиния на разделянето на отсеци между външната обшивка и равнина, прекарана през най-външния участък от, и успоредно на, тази част на надлъжната преграда, която се простира между надлъжните граници, използвани при изчисляване на коефициента  $r$ .

i

3 За определяне на стойността на  $r$ , за единични отсеци се използват директно формулите в параграфи 1 и 2.

3.1 За определяне на стойностите на  $r$  отнасящи се за групи отсеци, се прилага следното:

за отсеци, взети по двойки:

$$P_i = P_{12} - P_1 - P_2$$

$$P_i = P_{23} - P_2 - P_3 \text{ и т.н.,}$$

за отсеци, взети на групи от по три отсека:

$$P_i = P_{123} - P_{12} - P_{23} + P_2$$

$$P_i = P_{234} - P_{23} - P_{34} + P_3 \text{ и т.н.,}$$

за отсеци, взети на групи от по четири отсека:

$$P_i = P_{1234} - P_{123} - P_{234} + P_{23}$$

$$P_i = P_{2345} - P_{234} - P_{345} + P_{34} \text{ и т.н.,}$$

където:

$$P_{12}, P_{23}, P_{34} \text{ и т.н.,}$$

$$P_{123}, P_{234}, P_{345} \text{ и т.н. и}$$

$$P_{1234}, P_{2345}, P_{3456} \text{ и т.н.}$$

се изчисляват по формулите в параграфи 1 и 2 за единичен отсек, чиято безразмерна дължина  $J$  съответства на дължината на група, включваща отсеците, обозначени с индексите на  $p$ .

3.2 Коефициентът  $p_i$  за група от три или повече съседни отсека се приема

за равен на нула, ако безразмерната дължина на тази група минус безразмерната дължина на най-задния и най-предния от отсеците в групата е по-голяма от

$J_{\max}$ .

Правило 25-6

Изчисляване на коефициента  $s_i$

1 Коефициентът  $s_i$  се определя за всеки отсек или група отсеци в



съответствие със следното:

1.1 По принцип за всяко състояние на наводняване, произтичащо от всякакво първоначално състояние на натоварване  $s$  се определя по формулата:

$$s = C \sqrt{0.5(GZ_{\max}) (range)},$$

където:

$$C = 1, \quad \text{ако } \theta_e \leq 25^\circ,$$

$$C = 0, \quad \text{ако } \theta_e > 30^\circ,$$

$$C = \sqrt{\frac{30 - \theta_e}{5}} \quad \text{в останалите случаи;}$$

$GZ$  = максималното положително рамо на статична устойчивост  $\max$  (в метри) в дадения по-долу диапазон, но не по-голямо от 0.1 m;

$range$  = диапазон на положителни рамена на статична устойчивост след ъгъла на равновесие (в градуси), но не повече от  $20^\circ$ ; диапазонът, обаче, е ограничен до ъгъла, при който отворите, които не могат да се затварят по водонепроницаем начин, се потопят във водата;

$\theta_e$  = окончателен равновесен ъгъл на крена (в градуси).

е

1.2  $s = 0$ , когато в крайния етап на наводняване, с отчитане на увеличаването на газенето, крена и диферента, долните ръбове на отворите, през които може да възникне нарастващо наводняване, се потопят във водата.

Тези отвори включват въздушни тръбопроводи, вентилатори и отвори, които се затварят посредством капконепроницаеми врати или люкови закрития, и могат да не включват отворите, които се затварят посредством водонепроницаеми капаци на гърловини и палубни илюминатори, малки водонепроницаеми люкови закрития, които поддържат високата водонепроницаемост на палубата, дистанционно управляеми плъзгачи се водонепроницаеми врати, входни врати и закрития на входни люкове, нормално затворени на море и глухи бордови илюминатори.

Въпреки това, ако в изчисленията се вземат под внимание наводнените по този начин отсеци, трябва да се прилагат изискванията на настоящото правило.

1.3 За всеки отсек или групи отсеци  $s_i$  се претегля с отчитане на

газенето, както следва:

$$s_i = 0.5s_l + 0.5s_p$$

където:

$s$  е коефициентът  $s$  на нивото на най-високата водолиния на разделянето

1

на отсеци,

$s$  е коефициентът  $s$  на нивото на междинната товарна водолиния.

$p$

2 За всички отсеци, разположени носово от таранната преграда,

стойността на  $s$ , изчислена въз основа на предположението, че корабът е

потопен до най-високата водолиния на разделянето на отсеци и при приет

неограничен вертикален размер на повредата, следва да бъде равна на 1.

3 Когато е налице хоризонтално делене на отсеци над разглежданата

водолиния се прилага следното:

3.1 Стойността на  $s$  за долния отсек или група отсеци се получава

посредством умножаване на стойността, определена в параграф 1.1 с коефициента

на намаление  $v$  по параграф 3.3, който изразява вероятността за това,

помещенията, разположени над хоризонталното делене на отсеци, да не се

наводнят.

3.2 В случаи на положителен принос за стойността на индекс А поради едновременно наводняване на помещенията над хоризонталното делене на отсеци, крайната стойност на  $s$  за такъв отсек или група отсеци се получава чрез увеличаване на стойността, определена в параграф 3.1 със стойността на  $s$  за едновременно наводняване съгласно параграф 1.1, умножена с коефициента  $(1 - v)$ .

3.3 Коефициентът на вероятност  $v$  се изчислява по следния начин:

$i$

$$v_i = \frac{H - d}{H_{\max} - d}$$

$$v_i = 1$$

където:

$H$  е височината на хоризонталното делене на отсеци над основната равнина (в метри), която е приета за ограничаваща вертикалния размер на повредата,

$H_{\max}$  е максимално възможният вертикален размер на повредата над тах основната равнина (в метри), или

$$H_{\max} = d + 0.056L_S \left( 1 - \frac{L_S}{500} \right), \quad \text{ако } L_S \leq 250 \text{ m,}$$

$$H_{\max} = d + 7, \quad \text{ако } L_S > 250 \text{ m,}$$

която от стойностите е по-ниска.

## Правило 25-7

### Водопроницаемост\*

За целите на изчисленията, свързани с деленето на отсеци и аварийната устойчивост, предвидени в правилата, водопроницаемостта на всяко помещение или част от помещение се приема за следната:

Помещения	Водопроницаемост
Предназначени за запаси	0.60
Жилищни помещения	0.95
Машинни помещения	0.85
Празни помещения	0.95
Сухотоварни помещения	0.70
Предназначени за течности	0 или 0.95 <sup>+</sup>

## Правило 25-8

### Информация за устойчивост

1 Капитанът на кораба трябва да бъде снабден с надеждна информация, която му е нужна за да може той по бърз и лесен начин да получи точна информация за устойчивостта на кораба в различните условия на експлоатация.

Информацията трябва да включва:

.1 крива на минималната експлоатационна метацентрична височина (ОМ) за различни газения, която гарантира съответствие с приложимите изисквания за устойчивост на неповреден кораб и изискванията на правила от 25-1 до 25-6, която може да бъде заменена с алтернативна крива на максимално допустимия вертикален център на тежестта (КG) за различни газения, или с криви, еквивалентни на горепосочените:

.2 инструкции за експлоатацията на съоръженията за симетрично наводняване; и

.3 всякакви други данни и помощни средства, които биха били необходими за запазване на устойчивостта в аварийна ситуация.

2 На навигационния мостик трябва непрекъснато да са изложени или поставени на леснодостъпно място, с цел ръководство за вахтения помощник

капитан, планове,показващи ясно за всяка палуба и хамбар границите на водонепроницаемите отсеци,отворите в тях и съоръженията за изправяне на кораба при наводняване. В допълнение командния състав на кораба трябва да разполага с брошури, съдържащи горепосочената информация.++

-----

\* Вж. циркуляр MSC-Circ.651. Тълкувания на правила от част В-1 на глава II-1 на Конвенция SOLAS.

+ Която от двете води до по-строги изисквания.

++ Вж циркуляр MSC-Circ.919, Ръководство относно планове за борба за живучест.

3 С цел осигуряване на информацията, упомената в параграф 1.1, когато се използват пределните стойности на GM (или KG), ако са определени от съображения, свързани с индекса на делене на отсеци, то пределната GM трябва да се изменя линейно между най-високата водолиния на разделянето на отсеци и междинната товарна водолиния.\* В тези случаи, за стойности на газенето под междинната товарна водолиния, ако изискваната минимална GM за това газене произтича от изчисляването на индекса на делене на отсеци, тогава тази стойност на GM се приема за по-малките газения, освен ако се прилагат изискванията за устойчивост на неповреден кораб.

#### Правило 25-9

Отвори във водонепроницаеми прегради и вътрешни палуби на товарни кораби

1 Броят на отворите във водонепроницаемите конструкции за делене на кораба на отсеци трябва да бъде сведен до минимум, съвместим с конструкцията и правилната експлоатация на кораба. Когато се налага преминаване през водонепроницаеми прегради и вътрешни палуби заради входни отвори, тръбопроводи, вентилационни канали,електрически кабели и др., трябва да се вземат мерки за осигуряване на водонепроницаемостта. Администрацията може да разреши облекчения по отношение на водонепроницаемостта на отвори, разположени над палубата на надводния борд, при условие,че бъде демонстрирано, че ако възникне нарастващо наводняване, то може да бъде овладяно лесно и степента на безопасност на кораба няма да се понижи.

2 Вратите, предвидени за осигуряване на водонепроницаемостта на вътрешни отвори, които се използват на море, трябва да бъдат плъзгащи се водонепроницаеми врати с възможност за дистанционно затваряне от мостика и с възможност за местно управление от двете страни на преградата. Трябва да бъдат предвидени индикатори на мястото за управление, показващи дали вратите са отворени или затворени, както и звукова сигнализация при затваряне на вратата. Задвижването, управлението и индикацията трябва да работят в случай на повреда в главното хранване. Особено внимание трябва да се обърне на минимизиране на ефекта от повреда в системата за управление. Всяка плъзгаща се водонепроницаема врата с механично задвижване трябва да бъде снабдена с индивидуален механизъм за ръчно задвижване. Той трябва да позволява ръчно отваряне и затваряне на вратата при самата врата от двете ѝ страни.

3 Входните врати и закритията на входните люкове, които нормално са затворени на море, предназначени за осигуряване на водонепроницаемостта на вътрешни отвори, трябва да бъдат снабдени със средства за индикация локално и на мостика, показващи дали тези врати или люкови закрития са отворени или затворени. Към всяка такава врата или люково закритие трябва да бъде закрепена табелка, указваща че съответната врата или люково закритие не трябва да бъдат оставяни отворени. Използването на тези врати и люкови закрития се разрешава от вахтения помощник-капитан.

4 Водонепроницаеми врати или рампи с подходяща конструкция могат да бъдат поставени за вътрешно разделяне на големи товарни помещения на по-малки отсеци, при условие че Администрацията е убедена, че наличието на такива врати или рампи е от съществено значение. Тези врати или рампи могат да бъдат окачени, подечни или плъзгащи се врати или рампи, но не трябва да бъдат дистанционно управлявани.\* Тези врати или рампи трябва да бъдат затворени преди началото на рейса и трябва да останат затворени по време на плаването; моментите на отваряне на вратите или рампите в пристанище и на затварянето им преди отплаване на кораба от пристанището се вписват в корабния дневник. Ако някои от вратите или рампите трябва да бъдат достъпни по време на рейса, те трябва да бъдат снабдени с устройство, което предотвратява неразрешено отваряне.

-----  
\* Вж. циркуляр MSC-Circ.651. Тълкувания на правила от част В-1 на глава II-1 на Конвенция SOLAS.

5 Другите устройства за затваряне, които трябва постоянно да бъдат затворени на море за осигуряване на водонепроницаемостта на вътрешни отвори, трябва да бъдат снабдени със закрепена за тях табелка, указваща че те трябва да бъдат затворени. Гърловините, снабдени с капаци, закрепени посредством близко разположени болтове, не се нуждаят от подобно обозначение.

#### Правило 25-10

##### Външни отвори на товарни кораби

1 Всички външни отвори, водещи до отсеци, които се приемат за неповредени при анализа на повредата, разположени под окончателната водолиния след повреда на кораба, трябва да бъдат водонепроницаеми.

2 Външните отвори, които се изисква да бъдат водонепроницаеми съгласно параграф 1, трябва да имат достатъчна здравина и, с изключение на закритията на товарните люкове, трябва да бъдат снабдени с индикатори на мостика.

3 Отворите във външната обшивка, разположени под палубата, представляваща граница на вертикалния размер на повредата, трябва постоянно да бъдат затворени на море. Ако някои от тези отвори трябва да бъдат достъпни по време на рейса, те трябва да бъдат снабдени с устройство, което предотвратява неразрешено отваряне.

4 Независимо от изискванията на параграф 3, Администрацията може да разреши контролна врата да може да бъде оставена отворена по усмотрение на капитана, ако това е необходимо за експлоатацията на кораба и при условие, че това не води до понижаване на степента на безопасност на кораба.

5 Другите устройства за затваряне, които трябва постоянно да бъдат затворени на море за осигуряване на водонепроницаемостта на външни отвори, трябва да бъдат снабдени със закрепена към тях табелка, която да оказва, че те трябва да бъдат затворени. Гърловините, снабдени с капаци, закрепени посредством близко разположени болтове, не се нуждаят от подобно обозначение.

-----  
\* Вж. циркуляр MSC-Circ.651., Тълкувания на правила от част В-1 на глава

## Част С

### Машини и механизми

(Освен ако изрично не е предвидено друго, част С се прилага за пътнически и товарни кораби)

#### Правило 26

##### Общи положения

1 Механизмите, котлите и другите съдове под налягане, свързаните с тях системи от тръбопроводи и тръбна арматура трябва по своята конструкция и изработка да съответстват на тези експлоатационни функции, за които са предназначени и да са инсталирани и защитени по такъв начин, че да свеждат до минимум всякаква опасност за хората, които се намират на борда на кораба, като при това надлежно се отчитат движещите се части на механизмите, горещите повърхности и други източници на опасност. При проектиране трябва да се има предвид използваните при изработката материали, предназначението на оборудването, условията за неговата експлоатация и условията на околната среда на борда на кораба.\*

2 Особено внимание Администрацията трябва да отделя на надеждността на недублираните компоненти, които са необходими за осигуряване движението на кораба. Администрацията може да изиска отделен източник на пропульсивна мощност, достатъчна за придаване на кораба скорост на движение, осигуряваща неговата управляемост, особено в случай на нетрадиционни схеми на оборудване.

3 Трябва да бъдат предвидени средства, които осигуряват поддържане или възобновяване на нормалната работа на главните задвижващи механизми, даже в случай на излизане от строя на един от спомагателните механизми с важно предназначение. Особено внимание трябва да се отделя на възникване на повреди в:

.1 генераторния агрегат, който служи за основен източник на



електроенергия;

.2 източниците за снабдяване с пара;

.3 системите за захранваща вода за котлите;

.4 системите за подаване на гориво към котли или двигатели;+

.5 устройствата за подаване на смазочно масло под налягане;

-----

\* Вж. циркуляр MSC/Circ.834, Ръководство относно разположението, конструкцията и устройството на машинното отделение.

+ Вж. циркуляр MSC/Circ.647, Ръководство относно предотвратяване на течове от системи за лесно възпламеними течности, допълнен с циркуляр MSC/Circ851. Насоки относно горивните системи в машинно отделение.

.6 устройствата за подаване на вода под налягане;

.7 кондензатната помпа и устройствата, служещи за поддържане на вакуума в кондензаторите;

.8 устройствата за механично подаване на въздух към котлите;

.9 въздушния компресор и въздушния балон, предназначени за напускане или управление;

.10 хидравличните, пневматичните или електрическите средства за управление в главните задвижващи механизми, в това число гребните винтове с регулируема стъпка.

Администрацията обаче, като има предвид общата безопасност на кораба, може да допусне частично намаляване на пропульсивните възможности на механизмите в сравнение с нормалната експлоатация.

4 Трябва да бъдат предвидени средства, осигуряващи въвеждане на механизмите отново в действие при силова уредба на кораба извън строя без външна помощ.

5 Всички котли, всички части на механизмите, всички парни, хидравлични, пневматични и други системи и свързаната с тях тръбна арматура, които се намират под вътрешно налягане, трябва преди първоначалното им въвеждане в експлоатация да преминат съответните изпитания, включително изпитване под налягане.

6 Главните задвижващи механизми и всички спомагателни механизми,

необходими за осигуряване движението и безопасността на кораба, трябва да имат такава конструкция, че след монтиране им да работят както при изправено положение на кораба, така и при статичен крен до  $15^{\circ}$  включително на единия или другия борд и динамичен крен до  $22.5^{\circ}$  включително на единия или другия борд (бордово клатене) и едновременен динамичен диферент (килево клатене) до  $7.5^{\circ}$  включително към носа или кърмата. Администрацията може да допуска отклонения от тези ъгли, вземайки под внимание типа, размерите и условията на експлоатация на кораба.

7 Трябва да бъдат предприети мерки за улесняване на почистването, преглеждането и техническото обслужване на главните задвижващи и спомагателните механизми, в това число на котлите и съдовете под налягане.

8 Особено внимание трябва да се обръща на конструкцията, изработването и монтажа на системите от задвижващи механизми, така че какъв да е режим на вибрации да не предизвиква извънредни напрежения в тези механизми при нормални условия на експлоатация.

9 Неметалните компенсационни съединения в системите от тръбопроводи, преминаващи през борда на кораба, при което мястото на преминаване и неметалното компенсационно съединение са разположени под най-високата товарна водолиния, подлежат на проверка в рамките на прегледите, предписани в правило I/10a), и се подменят при необходимост или на интервал от време, препоръчан от производителя.

10 Инструкциите по експлоатацията и техническото обслужване, а така също чертежите на корабните механизми и оборудване, които са необходими за безопасната експлоатация на кораба, трябва да бъдат съставени на език, разбираем за тези лица от командния състав и членовете на екипажа, от които се изисква да разбират тази информация при изпълнение на техните задължения.

11 Разположението и устройството на изпускателните тръби на разходните и утаечните горивни танкове и танковете за смазочни масла трябва да бъде такова, че в случай на прекъсване на изпускателна тръба това да не създаде непосредствена опасност от постъпване на морска или дъждовна вода. На всеки нов кораб трябва да бъдат предвидени два разходни горивни танка за всеки вид използвано гориво, необходимо за осигуряване на движението и най-важните

системи, или еквивалентни съоръжения, с възможност за осигуряване най-малко в продължение на осем часа на работата на корабната силова уредба при максимална непрекъсната мощност и нормално работно натоварване на генераторната уредба на море.\* Настоящият параграф се прилага само за кораби, построени на или след 1 юли 1998 г.

## Правило 27

### Механизми

1 Когато съществува опасност от превишаване на оборотите на механизмите, трябва да бъдат предвидени средства, които да не допускат превишаване на безопасната честота на въртене.

2 Когато главните и спомагателни механизми, в това число и съдовете под налягане или някои части от тези механизми, са подложени на въздействие на вътрешно налягане и могат да се окажат подложени на въздействие на опасно свръхналягане, то трябва да бъдат предвидени, където това е практически възможно, средства, които ги предпазват от такова свръхналягане.

3. Всички зъбни предавки, както и всеки вал и муфа, използвани за предаване на енергия на механизмите, които са необходими за осигуряване движението и безопасността на кораба, както и безопасността на хората, намиращи се на борда, трябва да бъдат проектирани и изработени така, че да могат да издържат максималните работни напрежения, на които могат да бъдат подложени при всякакви условия на експлоатация; при това необходимото внимание трябва да се обърне на типа на двигателите, от които се задвижват или от които те се явяват част.

4. Двигателите с вътрешно горене с диаметър на цилиндъра 200 mm и повече или с обем на картера 0.6 m<sup>3</sup> и повече трябва да бъдат снабдени с предпазни клапани от съответния тип за предотвратяване на взрив в картера, имащи достатъчна площ на сечението на изпускателния отвор. Предпазните клапани трябва да бъдат разположени по такъв начин или снабдени с такива средства, че да осигуряват такава посока на изпускане, която да сведе до

минимум възможността за нанасяне на травми на личния състав.

-----

Вж правило II-2/15, "Мерки, свързани с течено гориво, смазочни масла и друга лесно възпламеними нефтопродукти".

5 Главните задвижващи турбини, а в съответните случаи и главните двигатели с вътрешно горене, и спомагателните механизми, трябва да се оборудват с устройства за тяхното автоматично спиране в случай на възникване на такива повреди, като отказ на системата за подаване на смазочно масло, които могат бързо да доведат до сериозни повреди, пълно излизане от строя или взрив. Администрацията може да разреши използване на средства за заобикаляне на устройствата за автоматично изключване.

#### Правило 28

##### Средства за движение назад\*

1 На корабите трябва да е осигурена достатъчна мощност за движението им на заден ход, осигуряваща правилно управление на кораба при всички нормални условия.

2 Трябва да бъде демонстрирана и записана способността на механизмите да обърнат посоката на упора на гребния винт за достатъчно кратко време и по този начин да предизвикат спиране на кораба в рамките на приемливо разстояние от максимална експлоатационна скорост на преден ход.

3 Данните за времената за спиране на кораба, курсовете и разстоянията, записани по време на изпитания, заедно с резултатите от изпитанията за определяне способността на кораби, имащи няколко гребни винта, да плават и маневрират при излизане от строя на един или няколко гребни винта, трябва да са на разположение на борда на кораба за използване от капитана или назначения личен състав.

4 Когато корабът има допълнителни средства за маневриране или спиране, тяхната ефективност трябва да бъде демонстрирана и записана в съответствие с параграфи 2 и 3.

#### Правило 29

##### Рулево устройство+

1 Освен ако изрично не е предвидено друго, всеки кораб трябва да бъде

снабден с главно и спомагателно рулево устройство, които отговарят на изискванията на Администрацията. Главното и спомагателното рулеви устройства трябва да бъдат конструирани по такъв начин, че повредата в едно от тях да не води до излизане от строя на другото.

-----

\*Вж. Препоръката относно осигуряването и показването на информация за маневрените характеристики на корабите (резолюция А.601(15)), Временните стандарти за маневреност на корабите (резолюция А.751(18)) и Пояснителните бележки относно временните стандарти за маневреност на корабите (циркуляр MSC/Circ.644).

+Вж. резолюция А.415(XI) относно повишени стандарти за рулеви устройства на пътнически и товарни кораби и резолюция А.416(XI) относно проверка на рулеви устройства на съществуващи танкери.

2.1 Всички елементи на рулевото устройство и балера на руля трябва да имат здрава и надеждна конструкция, отговаряща на изискванията на Администрацията. Особено внимание трябва да се обърне на пригодността на всеки важен недублиран елемент. Всеки такъв важен елемент трябва, където е уместно, да използва антифрикционни лагери като например сачмени лагери, ролкови лагери или лагери с втулка, които трябва да бъдат постоянно смазани, или да бъдат снабдени с фитинги за смазване.

2.2 Проектното налягане за определяне размерите на тръбопровода и другите елементи на рулевото устройство, подложени на вътрешно хидравлично налягане, трябва най-малко 1.25 пъти да превишава максималното работно налягане, предполагаемо в условията на експлоатация, посочени в параграф 3.2, като се отчита налягането, което може да възникне в тази част от системата, където има ниско налягане. По усмотрение на Администрацията при проектиране на тръбопровода и другите елементи на рулевото устройство трябва да се прилагат критерии за умора на материала, като се отчита пулсацията на налягане, възникваща в резултат на динамични натоварвания.

2.3 В произволна част от хидравличната система, която може да бъде изолирана и в която налягането се създава от източник на енергия или от външни сили, трябва да бъдат монтирани предпазни клапани. Налягането на

настройката на предпазните клапани не трябва да превишава проектното налягане. Клапаните трябва да бъдат с такъв размер и конструкция, че да се избегне недопустимо повишаване на налягането над проектното налягане.

3 Главното рулево устройство и балерът на руля трябва:

- .1 да имат нужната здравина и да бъдат в състояние да управляват кораба при максимална експлоатационна скорост на преден ход, което трябва да бъде доказано на практика;
- .2 да осигуряват преместване на перото на руля от  $35^\circ$  на единия борд до  $35^\circ$  на другия борд при максимално експлоатационно газене и скорост на преден ход на кораба и, при същите условия, от  $35^\circ$  на единия борд до  $30^\circ$  на другия борд за не повече от 28 s.;
- .3 да са с механично задвижване, когато това е необходимо за изпълнението на изискванията на параграф 3.2, а така също във всеки случай, когато по искане на Администрацията балерът на руля в района на румпела има диаметър по-голям от 120 mm без отчитане на усилването за плаване в ледове; и
- .4 да бъдат конструирани така, че да не бъдат повредени при максимална скорост на заден ход; няма, обаче, необходимост да се проверява това конструктивно изискване чрез изпитание при максимална скорост на заден ход и максимален ъгъл на преместване на руля.

4 Спомагателното рулево устройство трябва:

- .1 да има нужната здравина и да бъде в състояние да управлява кораба при скорост, осигуряваща неговата управляемост и бързо да се задейства в аварийни ситуации;
- .2 да осигурява преместване на перото на руля от  $15^\circ$  на единия борд до  $15^\circ$  на другия борд за не повече от 60 s при максимално експлоатационно газене на кораба и скорост, равна на половината от максималната експлоатационна скорост на преден ход или 7 възела, която от двете е по-голяма; и
- .3 да е с механично задвижване, когато това е необходимо за изпълнение на изискванията на параграф 4.2, а така също във всеки

случай, когато по искане на Администрацията балерът на руля в района на румпела има диаметър по-голям от 230 mm без отчитане на усиляването за плаване в ледове.

5 Силовите агрегати на главното и спомагателното рулеви устройства трябва:

.1 да се пускат автоматично при възстановяване на захранването с енергия след неговото прекъсване; и

.2 да могат да се пускат в действие от място, намиращо се на навигационния мостик. В случай на прекъсване на захранването с енергия на кой да е от силовите агрегати на рулевото устройство, на навигационния мостик трябва да се подава звуков и светлинен аварийно-предупредителен сигнал.

6.1 Когато главното рулево устройство включва два или повече еднакви силови агрегата, не се изисква наличие на спомагателно рулево устройство, при условие че:

.1 на пътнически кораб главното рулево устройство осигурява преместване на перото на руля в съответствие с изискванията на параграф 3.2, при излизане от строя на кой да е от силовите агрегати;

.2 на товарен кораб главното рулево устройство осигурява преместване на перото на руля в съответствие с изискванията на параграф 3.2, при работа с всички силови агрегати;

.3 главното рулево устройство е конструирано така, че при единична повреда в неговата система от тръбопроводи или в един от силовите агрегати, тази повреда може да бъде изолирана с цел поддържане или бързо възстановяване на управляемостта на кораба.

6.2 До 1 септември 1986 г. Администрацията може да допуска монтиране на рулеви устройства, които са се утвърдили като надеждни в работата си, но не отговарят на изискванията на параграф 6.1.3 по отношение на хидравличната система.

6.3 Рулевите устройства, които не са хидравлични, трябва да отговарят

на стандарти, които по мнение на Администрацията са еквивалентни на изискванията на настоящия параграф.

7 Управлението на рулевото устройство трябва да се осигурява, както е указано по-долу:

- .1 за главното рулево устройство - както от навигационния мостик, така и от румпелното отделение;
- .2 когато главното рулево устройство е конструирано в съответствие с параграф 6, - от две независими системи за управление, всяка от които се привежда в действие от навигационния мостик. Това не изисква дублиране на щурвала или лоста за управление. В случай, че системата за управление включва хидравличен телемотор, монтирането на втора независима система не е необходимо, освен на танкер, танкер-химикаловоз или газовоз с бруто тонаж 10000 и по-голям;
- .3 за спомагателното рулево устройство - от румпелното отделение а, ако е с механично задвижване, също и от навигационния мостик, като това управление трябва да бъде независимо от системата за управление на главното рулево устройство.

8 Всяка система за управление от навигационния мостик на главното и спомагателно рулево устройство трябва да отговаря на следните условия:

- .1 ако системата е електрическа, то тя трябва да получава захранване по собствена отделна верига, включена към силовата верига на рулевото устройство в точка, намираща се в румпелното отделение или непосредствено към шините на разпределителното табло, захранващи тази силова верига, в точка на разпределителното табло, която е съседна на точката на включване на силовата верига на рулевото устройство;
- .2 в румпелното отделение трябва да бъдат предвидени средства за отделяне на коя да е система за управление от навигационния мостик от рулевото устройство, която тя обслужва;
- .3 системата трябва да може да се пуска в действие от място,



намиращо се на навигационния мостик;

.4 в случай на прекъсване на захранването с електроенергия на системата за управление, на навигационния мостик трябва да се подават звуков и светлинен аварийно-предупредителен сигнал; и

.5 веригите за захранване на системата за управление на рулевото устройство трябва да бъдат снабдени със защита само срещу късо съединение.

9 Силовите вериги и системи за управление на рулевите устройства с отнасящите се към тях елементи, кабели и тръбопроводи, които се изискват от настоящото правило и правило 30, трябва да бъдат прекарани по цялото си протежение на възможно най-голямо разстояние един от друг.

10 Трябва да бъдат предвидени средства за връзка между навигационния мостик и румпелното отделение.

11 Ъглово положение на перото на руля

.1 Ако главното рулево устройство е с механично задвижване, то на навигационния мостик трябва да има указател за ъгловото положение на перото на руля. Указателят на положението на перото на руля трябва да действа независимо от системата за управление на рулевото устройство;

.2 В румпелното отделение трябва да бъде предвидена възможност за определяне ъгловото положение на перото на руля.

12 За хидравлично рулево устройство с механично задвижване трябва да се предвиди следното:

.1 средства за поддържане на чистотата на хидравличната течност, които отчитат типа и конструкцията на хидравличната система;

.2 аварийно-предупредителна сигнализация за ниско ниво на хидравличната течност за всеки резервоар, която осигурява възможно най-ранна индикация за наличие на течна хидравлична течност. Звукови и светлинни аварийно-предупредителни сигнали трябва да се подават на навигационния мостик и в машинно отделение в местата, където лесно могат да бъдат забелязани; и

.3 стационарна цистерна, която има обем, достатъчен за презареждане

най-малко на една силова система, включително резервоара, когато трябва главното рулево устройство да е с механично задвижване.

Посредством тръбопроводи тази цистерна трябва да бъде постоянно свързана към хидравличните системи по такъв начин, че тези системи да могат да бъдат лесно презаредени от място, разположено в румпелното отделение, Цистерната трябва да бъде оборудвана с указател за нивото на хидравличната течност.

13 Румпелното отделение трябва да бъде:

.1 леснодостъпно и, доколкото това е практически възможно, отделено от машинните помещения; и

.2 снабдено със подходящите средства, които осигуряват работен достъп до механизмите на рулевото устройство и средствата за неговото управление. Тези средства трябва да включват перила и решетъчни или други нехлъзгащи се настилки за осигуряване на нужните условия за работа в случай на изтичане на хидравлична течност.

14 Когато се изисква балерът на руля в района на румпела да има диаметър по-голям от 230 mm, без отчитане усилването за плаване в ледове, то трябва да бъде предвидено автоматично включване на друг източник на захранване в рамките на 45 s, за какъвто може да се използва или аварийния източник на електроенергия, или независим източник на енергия, разположен в румпелното отделение, с достатъчна мощност за осигуряване най-малко на работа на силовия агрегат на рулевото устройство, който отговаря на изискванията на параграф 4.2, а също и свързаните с него системи за управление и указател за положението на перото на руля. Този независим източник на енергия трябва да се използва само за тази цел. На всеки кораб с бруто тонаж 10000 и повече този друг източник на захранване трябва да осигурява непрекъсната работа в течение най-малко на 30 min, а на всеки друг кораб - в течение най-малко на 10 min.

15 На всеки танкер, танкер-химикаловоз или газовоз с бруто тонаж 10000 и повече и на всеки друг кораб с бруто тонаж 70000 и повече главното рулево устройство трябва да включва два или повече еднакви силови агрегата,

отговарящи на разпоредбите на параграф 6.

16 Всеки танкер, танкер-химикаловоз или газовоз с бруто тонаж 10000 и повече трябва, при спазване разпоредбите на параграф 17, да отговаря на следните разпоредби:

.1 главното рулево устройство трябва да бъде конструирано по такъв начин, че в случай на загуба на управляемост поради единична повреда в произволна част на една от силовите системи на главното рулево устройство, с изключение на лостовия румпел, секторния румпел или други елементи, които служат за същата цел, а също така с изключение на случаите на заклиняване на изпълнителния блок за преместване на перото на руля.

управляемостта да се възстановява в течение на не повече от 45 s след излизане от строя на една от силовите системи;

.2 главното рулево устройство трябва да включва:

.2.1 или две независими и отделни силови системи, всяка от които е в състояние да обезпечи изпълнението на изискванията на параграф 3.2;

.2.2 или най-малко две еднакви силови системи, които при едновременна нормална работа са в състояние да осигурят изпълнението на изискванията на параграф 3.2. Там, където това е необходимо за изпълнение на настоящото изискване, трябва да бъде предвидена взаимовръзка на хидравличните силови системи. Трябва да бъде осигурена възможност за откриване на изтичане на хидравлична течност от една силова система, а също така автоматична изолация на повредена система така, че напълно да се запази работното състояние на другата силова система или системи;

.3 рулевите устройства от нехидравличен тип трябва да отговарят на еквивалентни изисквания.

17 За танкери, танкери-химикаловози или газовози с бруто тонаж 10000 и повече, но с дедуейт по-малък от 100000 t, могат да се допускат решения, различни от изложените в параграф 16, които не изискват прилагане към

изпълнителния блок или блокове за преместване на перото на руля на критерия за единичен отказ, при условие, че се постига еквивалентно ниво на безопасност и при условие, че:

.1 след загуба на управляемост в резултат на единична повреда в коя да е част на системата от тръбопроводи или в един от силовите агрегати, управляемостта се възстановява в течение на 45 s; и

.2 когато рулевото устройство включва само един изпълнителен блок за преместване на перото на руля, особено внимание се отделя на анализа на напреженията в конструкцията като се включва, където е приложим, анализ на напреженията при умора и анализ на механиката на фрактури. Особено внимание трябва да се обърне също на използваните материали, поставянето на уплътнения, провеждането на изпитания и проверки, а така също на осигуряването на надеждно техническо обслужване. Като отчита гореизложеното, Администрацията трябва да приеме правила, които включват разпоредбите на приетите от Организацията Насоки\* относно одобряване на недублирани изпълнителни блокове за преместване на перото на руля за танкери с бруто тонаж 10000 и повече, но с дедуейт по-малко от 100000 t.

18 За танкер, танкер-химикаловоз или газовоз с бруто тонаж 10000 и повече, но с дедуейт по-малко от 70000 t, Администрацията може до 1 септември 1986 г. да допуска рулеви устройства, които не отговарят на критерия за единичен отказ, изискван в параграф 16 за хидравлична система, но който се е утвърдил като надежден в работата.

19 Всеки танкер, танкер-химикаловоз или газовоз с бруто тонаж 10000 и повече, построен до 1 септември 1984 г., трябва не по-късно от 1 септември 1986 г. да отговори на следните изисквания:

.1 изискванията на параграфи 7.1, 8.2, 8.4, 10, 11, 12.2. 12.3 и 13.2;

.2 трябва да бъдат предвидени две независими системи за управление на рулевото устройство, всяка от които да може да се привежда в

действие от навигационния мостик. Това не изисква дублиране на шурвала или лоста за управление;

.3 в случай на излизане от строя на работеща система за управление на рулевото устройство, трябва да бъде осигурена възможност за незабавно привеждане в действие на втората система от навигационния мостик; и Приети от Организацията с резолюция А 467(ХП).

.4 всяка система за управление на рулевото устройство, ако тя е електрическа, трябва да получава захранване по собствена отделна верига, включена към силовата верига на рулевото устройство или непосредствено към шините на разпределителното табло, което захранва тази силова верига, в точка, съседна на точката на включване на силовата верига на рулевото устройство.

20 В допълнение към изискванията на параграф 19, на всеки танкер, танкер-химикаловоз или газовоз с бруто тонаж 40000 и повече, построен до 1 септември 1984 г., рулевото устройство трябва не по-късно от 1 септември 1988 г. да бъде конструирано по такъв начин, че в случай на единична повреда в неговите тръбопроводи или в един от силовите агрегати, да се запази управляемостта или да се осигури фиксиране на положението на перото на руля, с цел бързо възстановяване на управляемостта. Това трябва да се постигне с помощта на:

.1 независими стопори на руля; или

.2 бързодействащи клапани, които могат да се привеждат в действие ръчно, с цел изолиране на изпълнителния блок или блокове за преместване на перото на руля от външните хидравлични тръбопроводи, а така също средства за непосредствено презареждане на изпълнителния блок за преместване на перото на руля с помощта на стационарна независима помпа, работеща от източника на енергия, и система от тръбопроводи; или

.3 такива мерки, които в случай на взаимосвързани хидравлични силови системи, трябва да осигурят откриване на изтичане на хидравлична течност от повредената силова система и нейното

изолиране автоматично или от навигационния мостик, за да се запази напълно работното състояние на другата система.

### Правило 30

Допълнителни изисквания за електрически и електрохидравлични рулеви устройства

1 На навигационния мостик и в съответните места за управление на главните механизми, трябва да се поставят средства за индикация на работата на двигателите на електрически и електрохидравличните рулеви устройства.

2 Всяко електрическо или електрохидравлично рулево устройство, което се състои от един или повече силови агрегати, трябва да се обслужва най-малко от две отделни вериги, получаващи захранване непосредствено от главното разпределително табло; една от тези вериги, обаче, може да получава захранване чрез аварийното разпределително табло. Спомагателното електрическо или електрохидравлично рулево устройство, свързано с главното електрическо или електрохидравлично рулево устройство, може да бъде включено към една от веригите, които захранват това главно рулево устройство. Веригите, захранващи електрическото или електрохидравличното рулево устройство, трябва да бъдат предвидени за натоварване, достатъчно за захранване на всички двигатели, които могат да бъдат включени едновременно към тях и чиято едновременна работа може да се наложи.

3 За такива вериги и двигатели трябва да се предвижда защита от късо съединение и аварийно-предупредителна сигнализация за претоварване. Защитата от много силен ток, включително и пусков ток, ако такава е предвидена, трябва да бъде съобразена за не по-малък от двукратния ток при пълно натоварване на двигателя или веригата, които са защитени по този начин, и трябва да бъде устроена така, че да осигури преминаване на съответните пускови токове. Ако се използва трифазно захранване, трябва да бъде предвидена сигнализация, имаща индикация за излизане от строя на коя да е от фазите на захранването. Сигнализацията, която се изисква от настоящия параграф, трябва да бъде както звукова, така и светлинна, и да се намира на видно място в помещенията на главните механизми или в централния пост за управление, от който обикновено се осъществява управлението на главните механизми, а така също трябва да

отговаря на приложимите изисквания на правило 51.

4 На корабите с бруто тонаж по-малък от 1600, захранването на главното рулево устройство може да се осъществява по една верига от главното разпределително табло, ако спомагателното рулево устройство, което съгласно изискванията на правило 29.4.3 трябва да е с механично задвижване, не е с електрическо задвижване или работи от електродвигател, който е предназначен главно за други нужди. Ако такъв електродвигател, който е предназначен главно за други нужди, се използва като източник на енергия за работата на такова спомагателно рулево устройство, то Администрацията може да не изисква изпълнение на разпоредбите на параграф 3 при условие, че защитното устройство отговаря на изискванията на Администрацията и тя е убедена, че в достатъчна степен са изпълнени изискванията на правила 29.5.1 и .2 и 29.7.3, приложими за спомагателното рулево устройство.

## Правило 31

### Средства за управление на механизми

1 Главните и спомагателните механизми, които са необходими за осигуряване на движението и безопасността на кораба, трябва да бъдат оборудвани с ефективни средства, осигуряващи тяхната работа и управление.

2 Ако се предвижда дистанционно управление на главните механизми от навигационния мостик и даване на вахта в машинните помещения, то трябва да се прилагат следните разпоредби:

.1 при всички условия на плаване, включително маневриране, от навигационния мостик трябва изцяло да се регулира честотата на въртене, посоката на упора и, в съответните случаи, стъпката на гребния винт;

.2 дистанционното управление на всеки независим гребен винт трябва да се осъществява с помощта на средство за управление, проектирано и изработено по такъв начин, че неговата работа да не изисква особено внимание към данните, отнасящи се до функционирането на механизма. Ако се предвижда едновременна работа на няколко гребни винта, те могат да се управляват от едно средство за управление;

.3 главните механизми трябва да бъдат снабдени с разположено на

навигационния мостик устройство за тяхното аварийно спиране, което е независимо от системата за управление от навигационния мостик;

.4 подаваните от навигационния мостик команди за управлението на главните механизми трябва да се показват, в зависимост от случая, в централния пост за управление на главните механизми или в местния пост за управление;

.5 дистанционно управление на главните механизми трябва да бъде възможно само от един пост в даден момент; на такива постове се допуска прилагането на взаимосвързани устройства за управление. На всеки пост трябва да бъде предвидена индикация, която показва от кой пост се води управлението на главните механизми.

Превключването на управлението между навигационния мостик и машинните помещения трябва да бъде възможно само в помещението на главните механизми или в централния пост за управление на главните механизми. Тази система трябва да включва средства, предотвратяващи значително изменение на упора на гребните винтове при превключване на управлението от един пост към друг;

.6 трябва да бъде предвидена възможност за местно управление на главните механизми даже в случай на излизане от строя на произволна част от системата за дистанционно управление;

.7 конструкцията на системата за дистанционно управление трябва да предвижда подаване на аварийно-предупредителен сигнал в случай на излизането ѝ от строя; до прехода към местно управление трябва да се запазят зададените честота на въртене и посока на упора на гребния винт, освен ако Администрацията не счете това за практически невъзможно;

.8 на навигационния мостик трябва да бъдат поставени индикатори за:

.8.1 честотата и посоката на въртене на гребния винт, ако е монтиран винт с фиксирана стъпка;

.8.2 честотата на въртене и положение на лопатките на гребния винт, ако е монтиран винт с регулируема стъпка;

.9 на навигационния мостик и в машинното отделение трябва да бъде



предвидена аварийно-предупредителна сигнализация, която показва ниско налягане на пусковия въздух, настроена за налягане, при което все още се запазва възможността за пускане на главния двигател. Ако дистанционната система за управление на главните механизми предвижда автоматично пускане, то броят на последователните автоматични опита при неуспешно пускане трябва да бъде ограничен, за да се запази достатъчно налягане на пусковия въздух за местно пускане;

.10 (нова – ДВ, бр. 16 от 2017 г., в сила от 1.07.2004 г.) автоматизираните системи трябва да бъдат проектирани по начин, който гарантира, че вахтеният офицер ще получи своевременно предупреждение за предстоящо забавяне или спиране на двигателната уредба, за да прецени навигационните обстоятелства в случай на авария. В частност системите трябва да бъдат проектирани за контрол, управление, сигнализиране и предприемане на безопасни действия за забавяне или спиране на задвижването, давайки възможност на офицера, който носи навигационна вахта, да превключи на ръчно управление с изключение на случаите, когато ръчното управление води до пълен отказ на двигателя и/или двигателната уредба за кратък период от време, например в случай на превишаване на скоростта.

3 Ако главните механизми и другите свързани с тях механизми, включително основните източници на енергия, имат различно ниво на автоматично или дистанционно управление и се намират под постоянно наблюдение на вахтата, което се осъществява от централния пост за управление, то устройствата и средствата за управление трябва да бъдат така проектирани, оборудвани и поставени, че работата на механизмите да бъде също толкова безопасна и надеждна, колкото ако те се намираха под непосредствено наблюдение; за тази цел трябва да се прилагат съответно правила 46 - 50. Особено внимание трябва да се обърне на защитата на такива помещения от пожар и наводня ване.

4 Системите за автоматично пускане, работа и управление трябва, като правило, да включват средства за ръчно изключване на средствата за автоматично управление. Излизането от строя на произволна част от тези системи не трябва да възпрепятства използването на ръчно изключване.

5 Корабите, построени на или след 1 юли 1998 г. трябва да отговарят на изискванията на параграфи 1 - 4 със следните изменения:

.1 параграф 1 се заменя със следния:

"1 Главните и спомагателните механизми, които са необходими за осигуряване на движението, управлението и безопасността на кораба, трябва да бъдат оборудвани с ефективни средства, осигуряващи тяхната работа и управление. Всички системи за управление, които са необходими за осигуряване на движението, управлението и безопасността на кораба, трябва да бъдат независими или конструирани така, че излизането от строя на една от системите да не влошава работата на друга система.";

.2 във втория ред на параграф 2 се заличават думите "и даване на вахта в машинните помещения";

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

"2 управлението на всеки независим гребен винт трябва да се осъществява с помощта на отделно средство за управление с автоматично изпълнение на всички свързани с това управление функции, включително, при необходимост, средства за предотвратяване на претоварване на главните механизми.";

.4 параграф 2.4 се заменя със следния:

"4 подаваните от навигационния мостик команди за управление на главните механизми трябва да се показват в централния пост за управление на главните механизми и в местния пост за управление";

.5 в края на параграф 2.6 се добавя следното ново изречение:

"Трябва да бъде също така предвидена възможност за управление на спомагателните механизми, които са необходими за осигуряване на движението и безопасността на кораба, на съответните механизми или около тях"; и

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

"8 на навигационния мостик, в централния пост за управление на главните механизми и местния пост за управление трябва да бъдат поставени индикатори за:

.8.1 честотата и посоката на въртене на гребния винт, ако е

монтиран винт с фиксирана стъпка; и

.8.2 честотата на въртене и положението на лопатките на гребния

винт, ако е монтиран винт с регулируема стъпка;".

## Правило 32

Парни котли и системи за захранването им

1 На всеки парен котел и всеки утилизационен парогенератор трябва да бъдат поставени не по-малко от два предпазни клапана с достатъчна пропускателна способност. Като отчита, обаче, производителността или кои да е други характеристики на произволен парен котел или утилизационен парогенератор, Администрацията може да разреши поставяне само на един предпазен клапан, ако е убедена, че при това се осигурява надлежна защита от свръхналягане.

2 Всеки котел, който работи на течно гориво и е предназначен за безвахтена експлоатация, трябва да бъде оборудван с предпазни устройства, които изолират подаването на гориво и подават аварийно-предупредителен сигнал в случай на понижаване на нивото на водата, нарушаване на подаването на въздух или скъсване на факела.

3 Водотръбните котли, които обслужват главните турбини, трябва да бъдат оборудвани с аварийно-предупредителна сигнализация за високо ниво на водата.

4 Всяка парогенераторна уредба, която обслужва системи, необходими за осигуряване безопасността на кораба, или която може да представлява опасност поради прекъсване на подаването на котелна вода, трябва да бъде оборудвана с не по-малко от две отделни системи за котелна вода, включително захранващи помпи, като при това се допуска едно въвеждане в колектор. Ако конструкцията на помпата не осигурява предотвратяване на свръхналягане, трябва да бъдат предвидени средства, които предотвратяват свръхналягане в произволна част от системата.

5 Котлите трябва да бъдат оборудвани с устройства за следене и осигуряване на необходимото качество на котелна вода. Трябва да бъдат предвидени съответни устройства, които предотвратяват, доколкото това е практически възможно, попадането на нефт или други замърсители в котела, които могат да въздействат неблагоприятно на неговата работа.

6 Всеки котел, който е необходим за осигуряване на безопасността на кораба и конструкцията на който предвижда работата му при определено ниво на водата, трябва да бъде снабден с не по-малко от два индикатора за нивото на водата в него, най-малко един от които трябва да бъде с водомерно стъкло с непосредствено посочване на нивото.

### Правило 33

#### Системи от паропроводи

1 Всеки паропровод и свързаната с него арматура, през която може да преминава пара, трябва да бъдат проектирани, изработени и поставени по такъв начин, че да издържат на максимално работно напрежение, на което могат да се подложат.

2 Трябва да бъдат предвидени средства за осушаване на всеки паропровод, в който в противен случай може да стане опасен хидравличен удар.

3 Ако към тръба или арматура на паропровод може да се подава пара от произволен източник под налягане, надвишаващо тяхното проектно налягане, то трябва да бъде поставен подходящ редукционен клапан, предпазен клапан и манометър.

### Правило 34

#### Системи за сгъстен въздух

1 На всеки кораб трябва да бъдат предвидени средства за предотвратяване на свръхналягане в произволна част от системата за сгъстен въздух и там, където водните ризи или кожуси на въздушните компресори и охладители могат да бъдат подложени на опасно свръхналягане поради просмукване в тях на сгъстен въздух от намиращите се под налягане части. Всички системи трябва да бъдат оборудвани с подходящи устройства за намаляване на налягането,

2 Главните въздушни пускови устройства за главните двигатели с вътрешно горене трябва да бъдат защитени по подходящ начин в случай на обратно връщане на пламъка и взрив в тръбопроводите на пусковия въздух.

3 Всички нагнетателни тръбопроводи от компресорите за пусков въздух трябва да отиват непосредствено към бутилките за въздух, а всички тръбопроводи за пусков въздух от бутилките за въздух към главните или спомагателни двигатели трябва да бъдат прекарани напълно независимо от

нагнетателните тръбопроводи на компресора.

4 Трябва да бъдат взети мерки за свеждане до минимум на попадане на масло в системата за сгъстен въздух и за осушаване на тази системи.

#### Правило 35

##### Вентилационни системи за машинни помещения

Машинните помещения от категория А трябва да се вентилират по подходящ начин така, че при работа в тези помещения на механизми с пълна мощност и на котли с пълна производителност при всякакви метеорологични условия, включително и щормово време, да осигуряват подаване на въздух в тези помещения в количество, достатъчно за осигуряване безопасността и нормалните условия за работа на личния състав, както и за осигуряване работата на механизмите. Всяко друго машинно помещение трябва да има подходяща вентилация в съответствие с неговото предназначение.

#### Правило 36

##### Защита срещу шум\*

Трябва да бъдат взети мерки за понижаване на шума от механизмите в машинните помещения до приемливо ниво, определено от Администрацията. Ако този шум не може да бъде понижен в достатъчна степен, то източникът на прекомерен шум трябва да бъде по подходящ начин звукоизолиран или отделен или, ако в помещението се изисква даване на вахта, в него трябва да бъде предвиден звукоизолиран пост. В случай на необходимост за членове от екипажа, на които, им се налага да влизат в такива помещения, трябва да бъдат предвидени защитни средства за ушите.

#### Правило 37

##### Комуникация между навигационния мостик и машинното отделение

1 Трябва да бъдат предвидени най-малко две независими средства за подаване на команди от навигационния мостик в това място на машинното отделение или централния пост за управление, откъдето обикновено се осъществява управлението на двигателите. Едно от тези средства трябва да бъде машинен телеграф, който осигурява визуална индикация на командите и отговорите както в машинното отделение, така и на навигационния мостик.

Трябва да бъдат предвидени подходящи средства за връзка с кой да е от

Другите постове, от които може да се осъществява управление на двигателите.

2 За кораби, построени на или след 1 октомври 1994 г., вместо

разпоредбите на параграф I се прилагат следните изисквания:

-----

\*Вж. Кодекса относно нивото на шума на корабите, приет от Организацията с резолюция А 468(ХІІ).

Трябва да бъдат предвидени най-малко две независими средства за подаване на команди от навигационния мостик в това място на машинното отделение или централния пост за управление, откъдето обикновено се осъществява управлението на големината и посоката на упора на гребните винтове; едно от тези средства трябва да бъде машинен телеграф, който осигурява визуална индикация на командите и отговорите както в машинното отделение, така и на навигационния мостик. Трябва да бъдат предвидени подходящи средства за връзка с навигационния мостик и от машинното отделение с кое да е друго място, от което може да се осъществява управление на големината или посоката на упора на гребните винтове.

Правило 38

Аварийна сигнализация, предназначена за механици

Трябва да бъде предвидена аварийна сигнализация, предназначена за механици, която се привежда в действие в зависимост от случая, от централния пост за управление на двигателите или от местния пост за управление. Тази сигнализация трябва да се чува ясно в жилищните помещения на механиците.

Правило 39

Разположение на аварийното оборудване на пътнически кораби

Аварийните източници на електроенергия, пожарните помпи, осушителните помпи, с изключение на тези, които са специално предназначени за обслужване на помещения, разположени носово от таранната преграда, която да е стационарна система за гасене на пожари, изисквана от глава II-2, и друго аварийно оборудване, необходимо за осигуряване безопасността на кораба освен брашпила, не трябва да се разполагат носово от таранната преграда.

## Част D

### Електрически уредби

(Освен ако изрично не е предвидено друго, част D се прилага за пътнически и товарни кораби)

#### Правило 40

##### Общи положения

1 Електрическите уредби трябва да осигуряват:

.1 работата на всички спомагателни електрически устройства и системи, които са необходими за поддържане на нормалното експлоатационно състояние на кораба и нормални условия за живот в него, без да се прибегва при това към използване на аварийен източник на електроенергия;

.2 работата на електрически устройства и системи, които са необходими за осигуряване на безопасността в различни аварийни условия; и

.3 безопасността на пътниците, екипажа и кораба от нещастни случаи, свързани с използване на електричество.

2 Администрацията трябва да вземе съответните мерки за осигуряване на еднообразно изпълнение и прилагане на разпоредбите от настоящата част, които касаят електрическите уредби.\*

#### Правило 41

##### Основен източник на електроенергия и системи за осветление

1.1 Трябва да бъде предвиден основен източник на електроенергия, който има мощност, достатъчна за захранване на всички устройства и системи, посочени в правило 40.1.1. Този основен източник на електроенергия трябва да се състои най-малко от два генераторни агрегата.

1.2 Мощността на тези генераторни агрегати трябва да бъде такава, че при спиране на един от тях, тя да бъде достатъчна за захранване на

устройствата и системите, които са необходими за осигуряване на нормални експлоатационни условия за движение и безопасност на кораба. Трябва да бъде осигурен също така минимум от комфортни условия за живот, включващ поне необходимите устройства и системи за приготвяне на храна и за отопление, осигуряване работа на битовите хладилници и изкуствената вентилация, а така също снабдяване с вода за санитарни нужди и сладка вода.

-----  
\*Вж препоръките, публикувани от Международната електротехническа комисия и в частност публикация 92 - Електрически уредби на корабите.

1.3 Устройството на основния източник на електроенергия на кораба трябва да бъде такова, че работата на устройствата и системите, които са посочени в правило 40.1.1, може да се поддържа независимо от честотата и посоката на въртене на главните механизми или валолинията.

1.4 Освен това, генераторните агрегати трябва да са такива, че в случай на излизане от строя на кой да е генератор или негов първичен източник на енергия, останалите генераторни агрегати да могат да осигуряват работата на електрическите устройства и системи, които са необходими за пускане на главните механизми, при кораб със силова уредба извън строя. С цел пускане на кораб със силова уредба извън строя, може да се използва аварийен източник на електроенергия, ако неговата мощност или самостоятелно, или съвместно с мощността на кой да е друг източник на електроенергия е достатъчна за осигуряване едновременна работа на устройствата и системите, захранването на които се изисква от правила 42.2.1 - 42.2.3. или 43.2.1 - 43.2.4.

1.5 В случаите, когато трансформатори се явяват важна част от системата за електрозахранване, която се изисква от настоящия параграф, тази система трябва да бъде конструирана по такъв начин, че да осигурява непрекъснато подаване на електроенергия, както е посочено в настоящия параграф.

2.1 Главната система за електрическо осветление, която осигурява осветлението на всички части на кораба, които обикновено са достъпни за пътници или екипаж и се използват от тях, трябва да се захранва от основния източник на електроенергия.

2.2 Устройството на главната системата за електрическо осветление



трябва да бъде такава, че пожар или друга авария в помещенията, в които се намира основния източник на електроенергия и отнасящото се към него трансформаторно оборудване, ако има такава, а така също главното разпределително табло и таблото за главно осветление, да не предизвикват излизане от строя на системата за аварийно електрическо осветление, изисквана от правила 42.2.1 и 42.2.2. или 43.2.1, 43.2.2 и 43.2.3.

### 2.3 Устройството на системата за аварийно електрическо осветление

трябва да бъде такава, че пожар или друга авария в помещенията, в които се намира аварийния източник на електроенергия и отнасящото се към него трансформаторно оборудване, ако има такава, а така също аварийното разпределително табло и таблото за аварийно осветление, да не предизвикват излизане от строя на главната система за електрическо осветление, изисквана от настоящото правило.

3 Главното разпределително табло трябва да бъде разположено спрямо дадена главна генераторна станция така, че, доколкото това е практически възможно, непрекъснатостта на нормалното електрозахранване да може да бъде нарушена само в случай на пожар или друга авария в едно помещение.

Преградата, която отделя главното разпределително табло в помещението, като например преградата, предвидена за централния пост за управление на механизмите, който е разположен в пределите на главните граници на това помещение, не трябва да се счита за отделяща разпределителните табла от генераторите.

4 Когато общата мощност на главните генераторни агрегати превишава 3 MW, главните шини трябва да се разделят най-малко на две секции, които нормално трябва да бъдат съединени с помощта на подвижни връзки или други одобрени средства; доколкото това е практически възможно, включването на генераторните агрегати и всяко друго дублирано оборудване трябва да бъде разделено по равно между тези секции. Могат да се допускат други еквивалентни решения, отговарящи на изискванията на Администрацията.

5 Кораби, построени на или след 1 юли 1998 г.:

.1 в допълнение към параграфи 1 - 3 трябва да отговарят на следните разпоредби:

.1.1 когато основният източник на електроенергия е необходим за осигуряване движението и управлението на кораба, системата трябва да бъде конструирана така, че захранването на оборудването, което е необходимо за осигуряване движението, управлението и безопасността на кораба, да се поддържа постоянно или незабавно да се възстановява в случай на изключване на един от работещите генератори;

.1.2 за защита на генераторите, които се изискват от настоящото правило от продължително претоварване, трябва да бъдат предвидени устройства за намаляване на натоварването или други еквивалентни устройства;

.1.3 когато основният източник на електроенергия е необходим за осигуряване на движението на кораба, главната шина трябва да е разделена най-малко на две секции, които нормално трябва да се съединяват с помощта на автоматични прекъсвачи или други одобрени средства; доколкото това е практически възможно, включването на генераторните агрегати и всяко друго дублирано оборудване трябва да бъде разделено по равно между тези секции;

и

.2 могат да не отговарят на изискванията на параграф 4.

## Правило 42

Аварийен източник на електроенергия на пътнически кораби

(Параграфи 2.6.1 и 4.2 на настоящото правило се прилагат за кораби, построени на или след 1 февруари 1992 г.)

1.1 Трябва да бъде предвиден автономен аварийен източник на електроенергия.

1.2 Аварийният източник на електроенергия, свързаното с него трансформаторно оборудване, ако има такова, а така също преходният аварийен източник на енергия, аварийното разпределително табло и таблото на аварийно осветление, трябва да бъдат разположени над най-горната непрекъсната палуба и да са леснодостъпни от откритата палуба. Те не трябва да се разполагат носово от таранната преграда.

1.3 Разположението на аварийния източник на електроенергия и свързаното с него трансформаторно оборудване, ако има такава, а така също и преходният аварийен източник на енергия, аварийното разпределително табло и таблото на аварийно електрическо осветление спрямо основния източник на електроенергия, свързаното с него трансформаторно оборудване, ако има такава, и главното разпределително табло, трябва да бъде такава, че Администрацията да е убедена, че пожар или друга авария в помещенията, в които се намират основният източник на електроенергия, свързаното с него трансформаторно оборудване, ако има такава, и главното разпределително табло, или в кое да е машинно помещение от категория А, няма да попречат на подаването, регулирането и разпределението на аварийната електроенергия. Помещението, в което се намират аварийният източник на електроенергия, свързаното с него трансформаторно оборудване, ако има такава, а така също и преходния аварийен източник на електроенергия и аварийното разпределително табло, не трябва, доколкото това е практически възможно, да граничи с машинни помещения от категория А или помещения, в които се намират основният източник на електроенергия, свързаното с него трансформаторно оборудване, ако има такава, или главното разпределително табло.

1.4 В изключителни случаи аварийният генератор може да бъде използван за кратки интервали от време за захранване на неаварийни вериги, като се приемат съответните мерки, които гарантират при всякакви обстоятелства независима работа в аварийен режим.

1 Мощността на аварийния източник на електроенергия трябва да бъде достатъчна за захранване на всички устройства и системи, които са необходими за осигуряване безопасността в аварийни условия, с отчитане възможността за едновременна работа на няколко от тези устройства и системи. Като се отчита силата на пусковия ток и преходния характер на някои видове натоварване, аварийният източник на електроенергия трябва да осигурява едновременно захранване в продължение на периодите от време, посочени по-долу, най-малко на следните устройства и системи, когато тяхната работа зависи от източник на електроенергия:

2.1 В продължение на 36 h - аварийно осветление:

.1 на всеки сборен пункт и на всяко място за качване на кораба, а също така и зад бордовете, съгласно изискванията на правила Ш/11.4 и Ш/6.7;

.2 в коридорите, на траповете и изходите, които осигуряват достъп до сборните пунктове и местата за качване на кораба, съгласно изискванията на правило Ш/11.5;

.3 във всички коридори, на траповете и изходите на служебните и жилищни помещения, а така също в кабините на асансьорите за личен състав;

.4 в машинните помещения и главните генераторни станции, включително техните постове за управление;

.5 във всички постове за управление, централни постове за управление на механизмите, а така също на всяко главно и аварийно разпределително табло;

.6 на местата за съхраняване на снаряженията на пожарникаря;

.7 на рулевото устройство; и

.8 на пожарната помпа, помпата на спринклерната система и аварийната осушителна помпа, посочени в параграф 2.4, а така също на местата, от които се осъществява пускането на техните двигатели.

2.2 В продължение на 36 h:

.1 навигационните и другите светлини, които се изискват от действащите Международни правила за предотвратяване на сблъсквания на море (МППСМ); и

.2 на кораби, построени на или след 1 февруари 1995 г., УКВ радиоуредбата, която се изисква от правила IV/7.1.1 и IV/7.1.2; и, където е приложимо:

.2.1 радиоуредбата на средни вълни, която се изисква от правила IV/9.1.1, IV/9.1.2, IV/10.1.2 и IV/10.1.3;

.2.2 корабната земна станция, която се изисква от правило IV/10.1.1;

и

.2.3 радиоуредбата на средни и къси вълни, която се изисква от правила IV/10.2.1, IV/10.2.2 и IV/11.1.

2.3 В продължение на 36 h:

.1 цялото оборудване за вътрешно-корабна връзка, необходимо в аварийни условия;

.2 корабното навигационно оборудване, което се изисква от правило V/12; в случаите, когато прилагането на тази разпоредба е нецелесъобразно или практически невъзможно, Администрацията може да освободи от изпълнение на това изискване корабите с бруто тонаж по-малък от 5000;

.3 системата за откриване на пожари пожарната аварийно-предупредителна сигнализация, а така също и системата за задържане и освобождаване на противопожарните врати; и

.4 при прекъснатата работа на лампата за дневна сигнализация, корабния тифон, ръчните известители за ножар и всички вътрешно-корабни сигнали, които се изискват в аварийни условия;

освен ако тези устройства и системи не са обезпечени с независимо захранване за период от 36 h от акумулаторна батерия, намираща се на подходящо място за използването ѝ в аварийни условия.

2.4 В продължение на 36 h:

.1 една от пожарните помпи, които се изискват от правило II-2/4.3.1 и 4.3.3;

.2 автоматична помпа на спринклерна система, когато има такава; и

.3 аварийна осушителна помпа и цялото оборудване, което е необходимо за работата на клапаните на осушителната система с помощта на електрическо дистанционно управление.

2.5 В продължение на интервала от време, който се изисква от правило 29.14, - рулево устройство, когато това правило предвижда неговото захранване от аварийен източник на електроенергия.

2.6 В продължение на половин час:

.1 всякакви водонепроницаеми врати, които съгласно правило 15

трябва да са с механично задвижване, заедно с техните индикатори и предупредителна сигнализация;

.2 аварийните устройства, които са предназначени за придвижване на кабините на асансьори до нивото на палубата с цел евакуация на хора. В аварийни условия придвижването на кабините на пътническите асансьори до нивото на палубата може да се извършва в последователен ред.

2.7 На кораб, който извършва редовни рейсове с малка продължителност, Администрацията, ако е убедена, че при това е достигнато достатъчно ниво на безопасност, може да допусне интервал от време, по-малък от интервала от 36 h, посочен в параграфи 2.1-2.5, но не по-малък от 12 h.

3 Аварийен източник на електроенергия може да бъде или генератор, или акумулаторна батерия, които отговарят на следните условия<sup>1</sup>.

3.1 Когато аварийният източник на електроенергия е генератор, той трябва:

.1 да работи от съответния първичен двигател с независимо подаване на гориво с температура на възпламеняване (при проведен тест в огнеупорен съд) не по-ниска от 43;

.2 да се пуска автоматично при прекъсване на електрозахранването от основния източник на електроенергия и автоматично да се включва към аварийното разпределително табло; при това устройствата и системите, посочени в параграф 4, трябва автоматично да преминават на захранване от аварийния генераторен агрегат. Системата за автоматично пускане и характеристиките на първичния двигател трябва да бъдат такива, че аварийният генератор да може да поема пълното номинално натоварване толкова

бързо, доколкото това е безопасно и практически възможно, но за не повече от 45 s, и когато не е предвидено второ независимо средство за пускане на аварийен генераторен агрегат, единственият източник на акумулирана енергия трябва да бъде защитен така, че да няма възможност за неговото пълно

изтощаване от системата за автоматично пускане; и

.3 да бъде снабден с преходен аварийен източник на електроенергия, посочен в параграф 4.

3.2 Когато аварийният източник на електроенергия е акумулаторна батерия, тя трябва:

.1 да издържа аварийното електрическо натоварване без презареждане, като поддържа през периода на разреждане напрежение в пределите на  $\pm 12\%$  от номиналната стойност;

.2 автоматично да се включва към аварийното разпределително табло в случай на излизане от строя на основния източник на електроенергия; и

.3 да осигурява незабавно захранване най-малко на тези устройства и системи, които са посочени в параграф 4.

3.3 Следните разпоредби на параграф 3.1.2 не се прилага за кораби, които са построени на или след 1 октомври 1994 г.:

Освен ако не е предвидено второ независимо средство за пускане на аварийния генераторен агрегат, единственият източник на натрупана енергия трябва да бъде защитен така, че да няма възможност за неговото пълно изтощаване от системата за автоматично пускане.

3.4 За кораби, построени на или след 1 юли 1998 г., когато електроенергията е необходима за възстановяване на движението, мощността трябва да бъде достатъчна за възстановяване на движението на кораба заедно с другите механизми след състояние на кораба със силова уредба извън строя в рамките на 30 min след прекъсване на електрозахранването на кораба.

4 Преходният аварийен източник на електроенергия, изискван от параграф

3.1.3, трябва да се състои от акумулаторна батерия, подходящо разположена за използването ѝ в аварийни условия, която трябва да работи без презареждане, като съхранява през периода на разреждане напрежение в пределите на  $\pm 12\%$  от номиналната стойност и има достатъчен капацитет; той трябва да бъде направен така, че в случай на излизане от строя на основния или аварийен източник на електроенергия да може автоматично да захранва най-малко следните устройства и системи, когато тяхната работа зависи от източник на електроенергия:

4.1 В продължение на половин час:

.1 осветлението, изисквано от параграфи 2.1 и 2.2;

.2 всички устройства и системи, които се изискват от параграфи

2.3.1, 2.3.3 и 2.3.4, когато те не са осигурени за посочения

период с независимо захранване от акумулаторна батерия,

подходящо разположена за използването ѝ в аварийни условия.

4.2 Задвижването на водонепроницаемите врати в съответствие с

изискванията на правило 15.7.3.3, обаче, не изисква едновременното им

затваряне с изключение на случаите, когато е предвиден независим временен

източник на съхранена енергия. В продължение на половин час - веригите за

управление, индикация и аварийно-предупредителна сигнализация в съответствие

с изискванията на правило 15.7.2.

5.1 Аварийното разпределително табло трябва да е поставено възможно

най-близо до аварийния източник на електроенергия.

5.2 Когато аварийният източник на електроенергия е генератор,

аварийното разпределително табло трябва да е разположено в същото помещение,

само ако с това не се затруднява работата на аварийното разпределително

табло.

5.3 Нито една от акумулаторните батерии, поставени в изпълнение на

изискванията на настоящото правило, не трябва да се намира в едно и също

помещение с аварийното разпределително табло. На съответното място в главното

разпределително табло или в централния пост за управление на механизмите

трябва да бъде поставен индикатор, който посочва, че батериите, явяващи се

аварийния източник на електроенергия или преходния аварийен източник на

електроенергия, упоменат в параграф 3.1.3 или 4, се разреждат.

5.4 При нормална работа аварийното разпределително табло трябва да се

захранва от главното разпределително табло с помощта на съединителен фидер,

който трябва да бъде защитен по подходящ начин на главното разпределително

табло от претоварване и късо съединение, и който трябва да се изключва

автоматично на аварийното разпределително табло в случай на излизане от

строя на основния източник на електроенергия. Когато системата предвижда

обратно захранване, съединителният фидер трябва да бъде защитен също така на



аварийното разпределително табло поне от късо съединение.

5.5 С цел осигуряване на постоянна готовност на аварийния източник на електроенергия трябва да се предприемат, където това е необходимо, мерки за автоматично изключване от аварийното разпределително табло на неаварийните вериги, за да се осигурят с електроенергия аварийните вериги.

6 Конструкцията и разположението на аварийния генератор и неговия първичен двигател, както и на коя ѝ е аварийна акумулаторна батерия, трябва да осигуряват тяхната работа на пълна номинална мощност както при изправено положение на кораба, така и при какъв да е крен до  $22.5^\circ$  или диферент към носа или към кърмата до  $10^\circ$  или при произволна комбинация от крен и диферент в тези граници.

7 Трябва да бъдат предвидени периодични проверки на всички аварийни системи, които трябва да включват проверка на автоматичните пускови устройства.

Правило 42-1

Допълнително аварийно осветление за Ро-Ро пътнически кораби  
(Това правило се прилага за всички пътнически кораби с Ро-Ро товарни помещения или помещения от специална категория, съгласно определението в правило 11-2,3, с изключение на кораби, построени до 22 октомври 1989 г. за които настоящото правило трябва да се приложи не по-късно от 22 октомври 1990 г.)

1 В допълнение към аварийното осветление, което се изисква от правило 42.2, на всеки пътнически кораб с Ро-Ро товарни помещения или помещения от специална категория съгласно определението в правило II-2/3:

.1 всички пътнически обществени помещения и коридори трябва да бъдат обезпечени с допълнително електрическо осветление, което може да работи най-малко в продължение на три часа, когато всички други източници на енергия са повредени както и в условия на крен.

Осигуреното осветление трябва да бъде такова, че достъпите до пътищата за евакуация да се виждат добре. Източникът на електрическа енергия за допълнителното осветление трябва да

включва акумулаторни батерии, разположени в осветителните уреди, които постоянно се зареждат, доколкото това е практически възможно, от аварийното разпределително табло. Освен те ва, от Администрацията могат да бъдат приети всякакви други средства за осветление, които са ефективни. Допълнителното осветление трябва да бъде такова, че всяка повреда на лампа да бъде незабавно открита. Всяка предвидена акумулаторна батерия трябва да се подменя на интервали от време, съответстващи на посочения експлоатационен живот в живот в обкръжаващите условия, в които тя работи; и

.2 във всеки коридор на помещения за екипажа, помещения за почивка и във всяко работно помещение, в което обикновено има хора, трябва да бъдат предвидени преносими лампи, работещи от презареждаща се батерия, когато не е предвидено допълнително аварийно осветление, изисквано от подпараграф .1.

#### Правило 43

Аварийен източник на електроенергия на товарни кораби

1.1 Трябва да бъде предвиден автономен аварийен източник на електроенергия.

1.2 Аварийният източник на електроенергия, свързаното с него трансформаторно оборудване, ако има такова, а така също преходният аварийен източник на енергия, аварийното разпределително табло и таблото за аварийно осветление, трябва да бъдат разположени над най-горната непрекъснатата палуба и да са леснодостъпни от откритата палуба. Те не трябва да се разполагат носово от таранната преграда, освен в случаите, когато Администрацията разреши това при изключителни обстоятелства.

1.3 Разположението на аварийния източник на електроенергия и свързаното с него трансформаторно оборудване, ако има такова, а така също и преходният аварийен източник на енергия, аварийното разпределително табло и таблото за аварийно електрическо осветление спрямо основния източник на електроенергия, свързаното с него трансформаторно оборудване, ако има такова, и главното разпределително табло, трябва да бъде такова, че Администрацията да е убедена,

че пожар или друга авария в помещенията, в които се намират основният източник на електроенергия, свързаното с него трансформаторно оборудване, ако има такова, и главното разпределително табло, или в кое да е машинно помещение от категория А, няма да попречат на подаването, регулирането и разпределението на аварийната електроенергия. Помещението, в което се намират аварийният източник на електроенергия, свързаното с него трансформаторно оборудване, ако има такова, а така също и преходния аварийен източник на електроенергия и аварийното разпределително табло, не трябва, доколкото това е практически възможно, да граничи с машинни помещения от категория А или помещения, в които се намират основният източник на електроенергия, свързаното с него трансформаторно оборудване, ако има такова, и главното разпределително табло.

1.4 В изключителни случаи аварийният генератор може да бъде използван за кратки интервали от време за захранване на неаварийни вериги, като се вземат съответните мерки, които гарантират при всякакви обстоятелства независима работа в аварийен режим.

2 Мощността на аварийния източник на електроенергия трябва да бъде достатъчна за захранване на всички устройства и системи, които са необходими за осигуряване безопасността в аварийни условия за да има възможност за едновременна работа на няколко от тези устройства и системи. Като се отчита силата на пусковия ток и преходния характер на някои видове натоварване, аварийният източник на електроенергия трябва да осигурява едновременно захранване в продължение на интервалите от време, посочени по-долу, най-малко на следните устройства и системи, когато тяхната работа зависи от източник на електроенергия:

2.1 В продължение на 3 h - аварийно осветление на всеки сборен пункт и място закачване на кораба, а както и зад бордовете съгласно изискванията на правила III/11.4 и III/16.7.

2.2 В продължение на 18 h - аварийно осветление:

.1 във всички коридори, на траповете и изходите на служебните и жилищни помещения, а така също в кабините на асансьорите за личен състав и техните шахти;

.2 в машинните помещения и главните генераторни станции,

включително техните постове за управление;

.3 във всички постове за управление, централни постове за

управление на механизмите, а така също на всяко главно и

аварийно разпределително табло;

.4 на местата за съхраняване на снаряженията на пожарникаря;

.5 на рулевото устройство;

.6 на пожарната помпа, посочена в параграф 2.5, а така също

помпата на спринклерната система и аварийната осушителна помпа,

ако има такива, а така също на местата, от които се осъществява

пускането на техните двигатели; и

.7 във всички товарни помпени отделения на танкери, построени на

или след 1 юли 2002 г.

2.3 В продължение на 18 h:

.1 навигационните и другите светлини, които се изискват от

действащите Международни правила за предотвратяване на

сблъсквания на море (мппсм);

.2 на кораби, построени на или след 1 февруари 1995 г., УКВ

радиоуредбата, която се изисква от правила IV/7.1.1 и IV/7.1.2;

и където това е приложимо:

.2.1 радиоуредбата на средни вълни, която се изисква от правила

IV/9.1.1, IV/9.1.2, IV/10.1.2 и IV/10.1.3;

.2.2 корабната земна станция, която се изисква от правило

IV/10.1.1; и

.2.3 радиоуредбата на средни и къси вълни, която се изисква от

правила IV/10.2.1., IV/10.2.2 и IV/11.1.

2.4 В продължение на 18 h:

.1 всички средства за вътрешно-корабна връзка, необходими в

аварийни условия;

.2 корабното навигационно оборудване, което се изисква от правило

V/12; в случаите, когато прилагането на тази разпоредба е

нецелесъобразно или практически невъзможно, Администрацията

може да освободи от изпълнение на това изискване корабите с бруто тонаж по-малък от 5000;

.3 системата за откриване на пожари и пожарната аварийно-предупредителна сигнализация; и

.4 лампата за дневна сигнализация, корабния тифон; ръчните известители за пожар и всички други вътрешно-корабни сигнали, които се изискват в аварийни условия, при тяхната прекъсната работа;

освен ако тези устройства и системи не са обезпечени с независимо захранване за интервал от 18 h от акумулаторна батерия, подходящо разположена за използването ѝ в аварийни условия.

2.5 В продължение на 18 h - една от пожарните помпи, които се изискват от правило П-2/4.3.1 и 4.3.3, ако нейното захранване зависи от аварийния генератор.

2.6.1 В продължение на интервала от време, който се изисква от правило 29.14, - рулевото устройство, когато това правило предвижда неговото захранване от аварийен източник на електроенергия.

2.6.2 На кораб, който извършва редовни рейсове с малко продължителност, Администрацията, ако е убедена, че при това се достига достатъчно ниво на безопасност, може да допусне интервал от време по-малък от интервала от 18 h, посочен в параграфи 2.2-2.5, но не по-малък от 12h.

3 Аварийният източник на електроенергия може да бъде или генератор, или акумулаторна батерия, които отговарят на следните условия:

3.1 Когато аварийен източник на електроенергия е генератор, той трябва:

.1 да работи от подходящ първичен двигател с независимо подаване на гориво с температура на възпламеняване (при проведен тест в затворен огнеупорен съд) не по-ниска от 43 °С;

.2 да се пуска автоматично при прекъсване на електрозахранването от основния източник на електроенергия, освен ако не е предвиден преходен аварийен източник на електроенергия в съответствие с параграф 3.1.3, когато аварийният генератор се пуска автоматично, той трябва автоматично да се включва към

аварийното разпределително табло, при което устройствата и системите, посочени в параграф 4, трябва автоматично да се включват към аварийния генератор и освен ако не е предвидено второ независимо средство за пускане на аварийен генератор,

единственият източник на акумулирана енергия трябва да бъде защитен така, че да няма възможност за неговото пълно изтощаване от системата за автоматично пускане; и

.3 да бъде снабден с преходния аварийен източник на електроенергия, посочен в параграф 4, освен ако не е предвиден аварийен генератор, който осигурява захранване на устройствата и системите, упоменати в този параграф, и имащ възможност да се пуска автоматично и да достига необходимото натоварване толкова бързо, колкото това е безопасно и практически възможно, но за не повече от 45 s.

3.2 Когато аварийният източник на електроенергия е акумулаторна батерия, тя трябва:

.1 да издържа аварийно натоварване без презареждане, като съхранява през периода на разреждане напрежение в границите на

- 12 % от номиналната му стойност;

.2 автоматично да се включва към аварийното разпределително табло в случай на излизане от строя на основния източник на електроенергия; и

.3 да осигурява незабавно захранване най-малко на тези устройства и системи, които са посочени в параграф 4.

3.3 Следната разпоредба на параграф 3.1.2 не се прилага за кораби, които са построени на или след 1 октомври 1994 г.:

Освен ако не е предвидено второ независимо средство за пускане на аварийен -генераторен агрегат, единственият източник на акумулирана енергия трябва да бъде защитен, за да няма възможност за неговото пълно му изтощаване от системата за автоматично пускане.

3.4 За кораби, построени на или след 1 юли 1998 г., когато

електроенергия е необходима за възстановяване на движението, мощността трябва да бъде достатъчна за възстановяване на движението на кораба заедно с другите механизми на кораб след състояние на кораба със силова уредба извън строя в рамките на 30 min след пълното прекъсване на електрозахранването.

4 Преходният аварийен източник на електроенергия, когато той се изисква от параграф 3.1.3, трябва да се състои от акумулаторна батерия, подходящо разположена за използването ѝ в аварийни условия, която трябва да работи без презареждане, като съхранява през периода на разреждане напрежение в границите на  $\pm 12\%$  от номиналната му стойност и има достатъчен капацитет; той трябва да бъде конструиран така, че в случай на излизане от строя на основния или аварийен източник на електроенергия да може автоматично да захранва в продължение на половин час най-малко следните устройства и системи, ако тяхната работа зависи от източник на електроенергия:

.1 осветлението, което се изисква от параграфи 2.1, 2.2 и 2.3.1. В продължение на този преходен период изискваното аварийно електрическо осветление на машинното отделение, жилищните и служебни помещения може да се осъществява с помощта на отделни неподвижно поставени, снабдени със средства за автоматично зареждане акумулаторни лампи с релейно превключване; и

.2 всички устройства и системи, които се изискват от параграфи 2.4.1, 2.4.3 и 2.4.4, освен ако те не са осигурени за посочения интервал от време с независимо захранване от акумулаторна батерия, подходящо разположена за използването ѝ в аварийни условия.

5.1 Аварийното разпределително табло трябва да е поставено възможно най-близко до аварийния източник на електроенергия.

5.2 Когато аварийният източник на електроенергия е генератор, то аварийното разпределително табло трябва да е разположено в същото помещение, освен ако с това няма да бъде затруднена работата на аварийното разпределително табло.

5.3 Нито една от акумулаторните батерии, поставени в съответствие с настоящото правило, не трябва да се намира в едно и също помещение с

аварийното разпределително табло. На съответното място на главното разпределително табло или в централния пост за управление на механизмите трябва да бъде поставен индикатор, който посочва, че батериите, явяващи се аварийен източник на електроенергия или преходен аварийен източник на електроенергия, посочени в параграф 3.2 или 4, се разреждат.

5.4 При нормална работа аварийното разпределително табло трябва да се захранва от главното разпределително табло с помощта на съединителен фидер, който трябва да бъде защитен по подходящ начин на главното разпределително табло от претоварване и късо съединение и който трябва да се изключва автоматично на аварийното разпределително табло в случай на излизане от строя на основния източник на електроенергия. Когато системата предвижда обратно захранване, съединителният фидер трябва да бъде защитен също така на аварийното разпределително табло най-малко от късо съединение.

5.5 С цел осигуряване на постоянна готовност на аварийния източник на електроенергия трябва да се предприемат, където това е необходимо, мерки за автоматично изключване от аварийното разпределително табло на неаварийни вериги, за да се осигурят с електроенергия аварийните вериги.

6 Конструкцията и разположението на аварийния генератор и неговия първичен двигател, както и на коя да е аварийна акумулаторна батерия, трябва да осигуряват тяхната работа на пълна номинална мощност както при изправено положение на кораба, така и при какъв да е крен до  $22.5^\circ$  или диферент към носа или към кърмата до  $10^\circ$  или при произволна комбинация от крен и диферент в тези граници.

7 Трябва да бъдат предвидени периодични проверки на всички аварийни системи, които трябва да включват проверка на автоматичните пускови устройства.

#### Правило 44

##### Пускови устройства за аварийни генераторни агрегати

1 Аварийните генераторни агрегати трябва да имат възможност да се пускат лесно в студено състояние при температура  $0^\circ\text{C}$ . Ако това е практически невъзможно или се очакват по-ниски температури, то с цел осигуряване на бързо пускане на генераторите агрегати, трябва да бъдат взети съответстващи на



изискванията на Администрацията мерки за осигуряване средства за подгриване.

2 Всеки аварийен генераторен агрегат, чиято конструкция предвижда автоматично пускане, трябва да бъде снабден с одобрени от Администрацията пускови устройства със запас от енергия, достатъчен за най-малко три последователни пускания. Трябва да бъде предвиден втори източник на енергия за извършване на три допълнителни пускания в рамките на 30 min, освен ако не може да бъде доказана ефективността на ръчното пускане.

2.1 Кораби, построени на или след 1 октомври 1994 г., вместо на изискванията на второто и третото изречение на параграф 2 трябва да отговарят на следните изисквания:

Източникът на натрупана енергия трябва да бъде защитен така, че да няма възможност да бъде изтощен в критична степен от системата за автоматично пускане, освен ако не е предвидено второ независимо средство за пускане.

Освен това, трябва да бъде предвиден допълнително втори източник на енергия за извършването на три допълнителни пускания в рамките на 30 min, освен ако не може да бъде доказана ефективността на ръчното пускане.

3 Запасът от енергия трябва да се поддържа постоянно по следния начин:

.1 електрическите и хидравлични системи за пускане трябва да се обслужват от аварийното разпределително табло;

.2 системите за пускане със сгъстен въздух могат да се захранват от главната или спомагателна бутилка за сгъстен въздух посредством подходящ невъзвратен клапан или от аварийния въздушен компресор, който, ако е с електрическо задвижване, трябва да се захранва от аварийното разпределително табло;

.3 всички тези пускови, зарядни и акумулиращи устройства трябва да са разположени в помещението на аварийния генератор; тези устройства не трябва да се използват за цели, различни от осигуряване работата на аварийния генераторен агрегат. Това не изключва захранване на въздушната бутилка на аварийния генераторен агрегат от главната или спомагателна система за сгъстен въздух през невъзвратен клапан, поставен в помещението на

аварийния генератор.

4.1 Когато не се изисква автоматично пускане, се допуска ръчно пускане, например с помощта на пускови ръкохватки, инерционни пускови устройства, хидравлични акумулатори с ръчно зареждане или патрони с барутен заряд, когато може да бъде доказана тяхната ефективност.

4.2 В случаите, когато ръчното пускане е практически невъзможно, трябва да се спазват изискванията на параграфи 2 и 3, с изключение на това, че пусковите устройства могат да бъдат задвижени ръчно.

#### Правило 45

Предпазни мерки срещу поразяване от ток, пожар и други опасности, свързани с използване на електричество

1.1 Откритите метални части на електрическите машини или оборудване, които не са предназначени да бъдат под напрежение, но могат да се окажат под напрежение в резултат на повреда, трябва да се заземяват, освен в случаите, когато машините или оборудването:

.1 се захранват с постоянен ток, чието напрежение не превишава 50 V, или с променлив ток, чието средно квадратична стойност на напрежението между проводниците не превишава 50 V; при това за получаване на това напрежение не трябва да се използват автотрансформатори; или

.2 се захранват с ток, чието напрежение не превишава 250 V, от разделителни трансформатори за безопасност, захранващи само един потребител; или

.3 са конструирани в съответствие с принципа за двойна изолация.

1.2 Администрацията може да изиска вземане на допълнителни предпазни мерки по отношение на преносимото електрооборудване, което се използва в тесни или изключително влажни помещения, където може да съществува особена опасност, обособена от проводимостта.

1.3 Всички електрически апарати трябва да бъдат конструирани и поставени по такъв начин, че при нормалното им обслужване или допир с тях да не предизвикват травми.

2 Главното и аварийното разпределително табло трябва да бъдат конструират така, че да осигуряват удобен достъп на личния състав до апаратите и оборудването. Страничните и задните, а когато е необходимо и лицевите страни на таблата трябва да бъдат снабдени с подходящо заграждане.

Откритите части, по които тече ток и чието напрежение спрямо земята превишава напрежението, изисквано от Администрацията, не трябва да се разполагат на лицевата страна на такива разпределителни табла. Там, където е необходимо от лицевата и задна страна на таблото, трябва да се предвидят водонепропусащи настилки или решетки, които не провеждат ток.

3.1 Системата за разпределяне на ток, в която корпусът на кораба се използва като втори проводник, не трябва да се използва на танкери за никакви цели, а на всякакви други кораби с бруто тонаж 1600 и по-голям, не трябва да се използва за силови, отоплителни или осветителни вериги.

3.2 Изискванията на параграф 3.1 не изключват прилагане в условия одобрени от Администрацията на следното:

- .1 системи за катодна защита на подавания ток;
- .2 ограничени и местно заземени системи; или
- .3 устройства за следене на нивото на изолация, при условие че токът в утечката при най-неблагоприятни условия не превишава 30 mA.

3.2-1 За кораби, построени на или след 1 октомври 1994 г., изискването на параграф 3.1 не изключва възможност за използване на ограничени и местно заземени системи, при условие че всеки възможен в резултат на това ток няма да преминава директно през кое да е от опасните помещения.

3.3 Когато корпусът на кораба се използва като втори проводник, всички крайни разклонения на веригите, т.е. всички вериги, включени след последното защитно устройство, трябва да бъдат непроводни, при това трябва да бъдат взети специални предпазни мерки, отговарящи на изискванията на Администрацията.

4.1 Заземени системи за разпределяне на ток не трябва да се използват на танкери. В изключителни случаи Администрацията може да разреши на танкери заземяване на неутралния проводник за силови вериги на променлив ток с напрежение 3000 V (линейно напрежение) и повече, при условие че всеки ток,

който може да възникне в резултат на това няма да преминава директно през кое да е от опасните помещения.

4.2 В случаите, когато се използва незаземена първична или вторична система за разпределяне на ток за силови, отоплителни или осветителни вериги, трябва да бъде предвидено устройство, осигуряващо непрекъснато следене на нивото на изолация спрямо земята и подаване на звуков или светлинен сигнал, посочващ по-ниска от нормалната стойност на изолация.

4.3 Кораби, построени на или след 1 октомври 1994 г., вместо на разпоредбите на параграф 4.1 трябва да отговарят на следните изисквания:

.1 с изключение на случаите, които се допускат от параграф 4.3.2

заземените системи за разпределяне на ток не трябва да се използват на танкери;

.2 изискването на параграф 4.3.1 не изключва възможност за използване на заземени искробезопасни вериги и, освен това, в одобрени от Администрацията условия, използване на следните заземени системи:

.2.1 вериги за захранване, вериги за управление и вериги на уреди, където по технически причини или съображения за безопасност не се допуска използването на системи без заземяване, при условие че токът в корпуса е не повече от 5 А, както в нормално, така и в неизправно състояние; или

.2.2 ограничени и местно заземени системи, при условие че всеки ток, който може да възникне резултат на това няма да преминава директно през кое да е от опасните помещения; или

.2.3 силови вериги на променлив ток със средно квадратична стойност на напрежението 1000 V (линейно напрежение) и по-голямо, при условие че всеки ток, който може да възникне в резултат на това няма да преминава директно през кое да е от опасните помещения.

5.1 Освен случаите, допускани от Администрацията при изключителни обстоятелства; металните обвивки и оплетки на всички кабели трябва да са електрически непрекъснати и заземени.

5.2 Всички електрически кабели и електропроводници, намиращи се извън оборудването, трябва да бъдат поне от такъв тип, който не разпространява пламък, и да бъдат прекарани така, че да не се влошават техните първоначални свойства по отношение на неразпространяване на пламък. Администрацията може да разреши, когато това е необходимо за определени цели, използване на специални типове кабели, като радиочестотни кабели, които не отговарят на горепосоченото изискване.

5.3 Кабели и електропроводници, които обслужват отговорни или аварийни силови вериги, както и осветление и вътрешно-корабна връзка или сигнализация, трябва, доколкото това е практически възможно, да са прекарани, така че да заобикалят камбузи, перални помещения, машинни помещения от категория А и техните шахти и други зони с висока опасност от пожари. На Ро-Ро пътнически кораби прекарването на кабели за системите за аварийно-предупредителна сигнализация и високоговорителна система за съобщения, инсталирани на или след 1 юли 1998 г. трябва да бъде одобрено от администрацията, като се обърне внимание на препоръките, разработени от Организацията.\* Кабелите, съединяващи пожарни помпи с аварийното разпределително табло, когато преминават през зони с висока опасност от пожари, трябва да бъдат от огнеупорен тип. Всички такива кабели трябва, когато това е практически възможно, да бъдат прекарани така, че да не станат негодни поради нагряване на прегради, което може да бъде предизвикано от пожар в съседно помещение.

5.4 Когато кабели, прекарани в опасни зони, създават опасност за пожар или в случай на повреда от електрически произход в тези зони, трябва да бъдат взети специални предпазни мерки, отговарящи на изискванията на Администрацията.

5.5 Кабелите и проводниците трябва да бъдат поставени и закрепени по такъв начин, че да се избягва претъркване или друга повреда.

5.6 Включванията и съединенията на всички проводници трябва да бъдат изпълнени-ни по такъв начин, че да се запазват първоначалните електрически и механични свойства на кабела, както и свойствата му по отношение на неразпространяване на пламък и, в случай на необходимост, огнеупорните му свойства.

6.1 Всяка отделна електрическа верига трябва да бъде защитена от късо съединение и претоварване, освен в случаите, предвидени в правила 29 и 30, или случаите, когато Администрацията да може да допусне изключение.

-----

\*Вж. циркуляр MSC/Circ.808: Препоръка относно експлоатационни изисквания за високоговорител системи за съобщения на пътнически кораби, включително окабеляването.

6.2 Номиналната стойност или съответната настройка на устройството за защита от претоварване за всяка верига трябва да бъдат постоянно указани на мястото на разполагане на защитното устройство.

7 Осветителната арматура трябва да бъде конструирана така, че да предотвратява повишаване на температурата, което би могло да повреди кабелите и проводниците, както и да предотвратява прекомерното нагряване на околните материали.

8 Всички осветителни и силови вериги, които завършват в бункер за въглища или в товарно помещение трябва да бъдат снабдени с прекъсвачи с много полюси за изключване на тези вериги, които да бъдат поставени извън тези помещения.

9.1 Акумулаторните батерии трябва да бъдат скрити по подходящ начин, а помещенията, които се използват главно за тяхното разполагане трябва да имат подходяща конструкция и ефективна вентилация,

9.2 Освен в случаите, предвидени в параграф 10, в тези помещения не трябва да се допуска електрическо и друго оборудване, което може да стане източник на възпламеняване на лесно възпламеняващи се пари.

9.3 Акумулаторните батерии не трябва да се разполагат в спални помещения, освен в случаите когато акумулаторните батерии са херметично запечатани в съответствие с изискванията на Администрацията.

10 Не трябва да си инсталира електрическо оборудване в помещения, в които е възможно натрупване на лесно възпламеними смеси, включително помещения на танкери или в помещения, които са предназначени основно за разполагане на акумулаторни батерии, в бояджийски помещения, складове за съхраняване на ацетилен или подобни помещения, освен ако Администрацията не е

убедена в това, че това оборудване:

- .1 е необходимо за експлоатационни цели;
- .2 е от такъв тип, който изключва възможност за възпламеняване на дадената смес;
- .3 е пригодно за даденото помещение; и
- .4 е надлежно освидетелствано за безопасно използване в очакваните условията на прах, пари или газове.

11 На пътнически кораб системите за разпределяне на ток трябва да бъдат конструирани по такъв начин, че възникването на пожар в коя да е главна вертикална зона, съгласно определението в правило II-2/3.9, да не пречи на работата на устройствата и системите, необходими за осигуряване на безопасността, които са разположени в коя да е друга такава зона. Това изискване ще се счита за изпълнено, ако главните и аварийни фидери, са отделени в хоризонтално и вертикално направление на възможно най-голямо разстояние един от друг.

## **Част Е**

### **Допълнителни изисквания за безвахтени машинни отделения**

(Част Е се прилага за товарни кораби, с изключение на правило 54, което се отнася за пътнически кораби)

## Правило 46

### Общи положения

1 Предвидените устройства трябва при всякакви условия на плаване, включително маневриране, да осигуряват същото ниво на безопасност на кораба, както на корабите с машинни отделения, в които се дава вахта.

2 Трябва да бъдат взети отговарящи на изискванията на Администрация• мерки за осигуряване надеждна работа на оборудването и за установяване на съответен ред за извършване на редовни проверки и рутинни тестове с цел осигуряване на непрекъснатата и надеждна работа.

3 Всеки кораб трябва да има отговарящо на изискванията на

Администрацията документално доказателство за неговата годност за експлоатация с безвахтено машинно отделение.

#### Правило 47

##### Противопожарни предпазни мерки

1 Трябва да бъдат предвидени средства за своевременно откриване на пожара и подаване на сигнали за тревога при възникване на пожар:

- .1 във въздухопроводите и газоотводите (димходите) на котлите; и
- .2 в продухвтелните кутии на главните механизми; освен ако

Администрацията не сметне това за излишно в даден конкретен случай.

2 Двигателите с вътрешно горене с мощност 2250 kW и повече или с диаметър на цилиндъра по-голям от 300 mm трябва да бъдат снабдени с датчици за концентрацията на маслената мъгла в картера или със система за следене на температурата на лагерите на двигателя, или други еквивалентни устройства.

#### Правило 48

##### Защита срещу наводняване

1 Разположението и системата за следене на осушителните кладенци в безвахтените машинни отделения трябва да осигуряват откриване на събиране на течност в тях при нормални ъгли на диферента и крена; те трябва да имат достатъчен обем, за да съберат количеството течност, което обикновено се стича в продължение на безвахтения период.

2 Когато осушителните помпи могат да се пускат автоматично, трябва да са предвидени средства, които показват, че постъпването на течност превишава производителността на помпата или че помпата се включва по-често, отколкото се очаква при нормален режим на работа. В тези случаи мога да се допускат осушителни кладенци с по-малък размер, които осигуряват събиране на течност в продължение на приемлив период от време. Когато се предвиждат осушителни помпи с автоматично управление, трябва да се обърне особено внимание на изискванията за предотвратяване на замърсяване с нефт.

3 Разположението на средствата за управление на кой да е клапан, който обслужва приемен отвор за зад бордна вода, отливен отвор, разположен по-ниско от водолинията или ежекторна система за осушаване, трябва да бъде такава,



че да има достатъчно време за тяхното използване в случай на постъпване на вода в помещение, като се отчита времето, което може да е нужно за достъп до средствата за управление и привеждането им в действие. Когато нивото, до което помещението може да бъде наводнено в условия, когато корабът е с пълен товар, изисква това, трябва да бъдат взети мерки, които позволяват да се приведат в действие средствата за управление от места, разположени над това ниво.

## Правило 49

### Управление на главните механизми от навигационния мостик

1 При всякакви условия на плаване, включително маневриране, от навигационния мостик трябва да могат напълно да се регулират честотата на въртене, посоката на упора-и, в съответните случаи, стъпката на гребния винт.

1.1 Това дистанционно управление трябва да се осъществява с помощта на отделно средство за управление за всеки независим гребен винт, с автоматичната работа на всички свързани с него устройства, включително, в необходимите случаи, средствата, които предотвратяват претоварването на главните механизми.

1.2 Главните механизми трябва да бъдат снабдени с разположено на навигационния мостик устройство за тяхното аварийно спиране, независимо от системата за управление от навигационния мостик.

2 Подаваните от навигационния мостик команди за управление го на главните механизми, трябва да се показват, в зависимост от случая, в централния или в местен пост за управление на главните механизми.

3 Дистанционно управление на главните механизми трябва да бъде възможно само от един пост в даден момент, на такива постове се допуска използване на взаимосвързани устройства за управление. На всеки пост трябва да бъде предвидена индикация, която показва от кой пост се извършва управлението на главните механизми. Превключване на управлението между навигационния мостик и машинните помещения трябва да бъде възможно само в помещението на главните механизми или в централния пост за управление на главните механизми. Тази

система трябва да включва средства, които предотвратяват значителното изменение на упора на гребните винтове "ри превключване на управлението от един пост към друг;

4 Трябва да бъде предвидена възможност за местно управление на всички механизми, необходими за осигуряване на безопасната експлоатация на кораба, даже в случаите на излизане от строя на произволната част от системите за автоматично или дистанционно управление;

5 Конструкцията на системата за дистанционно автоматично управление трябва да предвижда подаване на аварийно-предупредителен сигнал в случай на излизането ѝ от строя; до преминаване към местно управление трябва да се запазят зададените честота на въртене и посока на упора на гребния винт, освен ако Администрацията не счете това за практически невъзможно;

6 На навигационния мостик трябва да бъдат поставени индикатори за:

.1 честотата и посоката на въртене на гребния винт, ако е монтиран винт с фиксирана стъпка;

.2 честотата на въртене и положение на лопатките на гребния винт, ако е монтиран винт с регулируема стъпка;

7 Броя на последователните автоматични опити при неуспешно пускане трябва да бъде ограничен, за да се запази достатъчно налягане на пусковия въздух. Трябва да бъде предвидена аварийно-предупредителна сигнализация за ниско налягане на пусковия въздух, настроена за налягане, при което все още се запазва възможността за пускане на главните механизми.

## Правило 50

### Комуникация

Трябва да бъдат предвидени надеждни средства за говорна връзка между централния или, в зависимост от случая, местен пост за управление на главните механизми, навигационния мостик и жилищните помещения за механици.

## Правило 51

### Система за аварийно-предупредителна сигнализация

1 Трябва да бъде предвидена система за аварийно-предупредителна сигнализация, която да посочва всяка повреда, изискваща внимание. Системата за аварийно-предупредителна сигнализация трябва:

.1 да осигурява подаване на звуков сигнал в централния или местен пост за управление на главните механизми и визуална индикация на всеки отделен сигнал на съответното място;

.2 да бъде свързана с обществените помещения за механици, а така също с всяка от кабините на механиците посредством избиращия превключвател, осигуряващ връзка най-малко с една от тези кабини.

Администрацията може да разреши еквивалентни устройства;

.3 при възникване на всякаква ситуация, която изисква действия или внимание от страна на вахтения помощник-капитан, да се задейства звукова и светлинна аварийно-предупредителна сигнализация на навигационния мостик;

.4 доколкото това е практически възможно, да има конструкция, която осигурява нейната надеждност при отказ на отделните елементи; и

.5 да задейства сигнализацията за извикване на механици, която се изисква от правило 38, ако аварийно-предупредителният сигнал не е привлякъл вниманието на мястото на неговото подаване в продължение на определен интервал от време.

2.1 Системата за аварийно-предупредителна сигнализация трябва непрекъснато да се снабдява със захранване и да има възможност за автоматично превключване на резервен източник в случай на прекъсване на нормалното захранване.

2.2 Трябва да бъде предвидено подаване на аварийно-предупредителен сигнал, който показва прекъсване на нормалното захранване на системата за аварийно-предупредителна сигнализация.

3.1 Системата за аварийно-предупредителна сигнализация трябва да има възможност за едновременно посочване на повече от една повреда, при което потвърждаването на един сигнал не трябва да пречи на потвърждаването на друг сигнал.

3.2 Потвърждаването в поста, упоменат в параграф 1, на произволен аварийно-предупредителен сигнал трябва да се посочва на местата на неговата визуална индикация. Аварийно-предупредителни сигнали трябва да се подават дотогава, докато не бъдат потвърдени, а визуалната индикация на всеки отделен

сигнал трябва да се запазва до отстраняване на повредата, след което системата за аварийно-предупредителна сигнализация трябва автоматично да преминава към нормален режим на работа.

## Правило 52

### Системи за защита

Трябва да бъде предвидена система за защита, така че възникване на сериозна повреда при работа на механизмите или котлите, представляваща непосредствена опасност, да предизвиква тяхното автоматично спиране и подаване на аварийно-предупредителен сигнал. Не трябва да се извършва автоматично спиране на главните механизми, освен в случаите, които могат да доведат до сериозна повреда, пълно излизане от строя или взрив. Когато са предвидени устройства за изключване на защитата на главните механизми, те трябва да изключват непреднамереното им използване. Трябва да бъдат предвидени визуални средства, показващи, че устройството за изключване на защитата е задействано.

## Правило 53

Специални изисквания към механизмите, котлите и електрическите уредби

1 Специалните изисквания към механизмите, котлите и електрическите уредби трябва да отговарят на изискванията на Администрацията и да включват най-малко изискванията, изложени в настоящото правило.

2 Основният източник на електроенергия трябва да отговаря на следните условия:

2.1 Когато захранването с електроенергия може, като правило, да се осигурява от един генератор, трябва да бъдат предвидени съответните устройства за намаляване на натоварването с цел да се гарантира непрекъснатост на захранването на устройствата и системите, необходими за осигуряване движението, управляемостта и безопасността на кораба. За случаи на излизане от строя на работещ генератор трябва да бъдат взети надлежни мерки за автоматично пускане и включване към главното разпределително табло на резервен генератор с мощност, която е достатъчна за осигуряване движението, управляемостта и безопасността на кораба, с автоматично включване на спомагателни механизми с отговорно предназначение, като при това се

спазва, в случай на необходимост, последователността на тяхното включване.

Администрацията може да освободи кораб с бруто тонаж по-малък от 1600 от изпълнение на това изискване, когато тя сметне това за практически невъзможно.

2.2 Когато захранването с електроенергия, като правило, се осигурява от няколко генератора, които работят едновременно и са включени успоредно, трябва да бъдат взети мерки, като например намаляване на натоварването, които гарантират в случай на излизане от строя на един от тези генератори, продължаване на работата на останалите генератори без претоварване за осигуряване движението, управляемостта и безопасността на кораба.

3 Когато се изисква подсигуряване на други спомагателни механизми, които са необходими за осигуряване движението на кораба, то трябва да бъдат предвидени автоматични превключващи устройства.

4 Система за автоматично управление и аварийно-предупредителна сигнализация

4.1 Системата за управление трябва да бъде такава, че функционирането на системите, необходими за работата на главните и спомагателни механизми, да се осигурява с помощта на необходимите автоматични устройства.

4.2 При автоматично превключване трябва да се подава аварийно-предупредителен сигнал.

4.3 Системата за аварийно-предупредителна сигнализация, отговаряща на изискванията на правило 51, трябва да бъде предвидена за всички важни стойности на налягане, температура, ниво на течност и други важни параметри.

4.4 Трябва да бъде предвиден централизиран пост за управление, който е оборудван с необходимите табла за аварийно-предупредителна сигнализация и указатели за всеки сигнал.

5 Когато като главни механизми се използват двигатели с вътрешно горене, трябва да бъдат предвидени средства, които осигуряват поддържане на налягането на пусковия въздух на нужното ниво.

Правило 54

Специални съображения по отношение на пътнически кораби

Администрацията трябва да обърне особено внимание на пътнически кораби

по отношение на това, дали техните машинни отделения могат да бъдат с безвахтено обслужване и, ако могат, необходими ли са допълнителни изисквания към тези, които са изложени в настоящите правила, с цел осигуряване на същото ниво на безопасност, както в машинните отделения, в които се дава вахта.

## **ГЛАВА II-2**

### **Конструкция - противопожарна защита, откриване и гасене на пожари**

#### **Част А**

##### **Общи положения**

###### Правило 1

###### Приложно поле

###### 1 Приложно поле

1.1 Освен ако изрично не е предвидено друго, настоящата глава се прилага за кораби, построени на или след 1 юли 2002 г.

1.2 За целите на настоящата глава:

.1 изразът кораби, построени означава кораби, чиито кил е заложен или се намират на подобен етап на строеж;

.2 изразът всички кораби означава кораби, независимо от техния тип, построени преди, на или след 1 юли 2002 г.; и

.3 товарен кораб, независимо от датата на построяването му, който е преобразуван в пътнически кораб, се третира като пътнически кораб, построен на датата, на която е започнало преобразуването му.

1.3 За целите на настоящата глава, изразът подобен етап на строеж: означава етапа, на който:

.1 започва строеж, който може да се отъждестви с конкретен кораб;

и

.2 е започнало сглобяване на този кораб, при което са използвани поне 50 тона или едно на сто от очакваната обща маса на конструкцията, което от двете е по-малко.

## 2 Приложими изисквания за съществуващи кораби

2.1 Освен ако изрично не е предвидено друго, Администрацията трябва да гарантира, че корабите, построени преди 1 юли 2002 г., отговарят на приложимите изисквания по глава II-2 на Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г., изм. и доп. с резолюции MSC.I(XLV), MSC.6(48), MSC.13(57), MSC.22(59), MSC.24(60), MSC.27(61), MSC.31(63) и MSC.57(67).

2.2 Корабите, построени преди 1 юли 2002 г., трябва да отговарят също така и на изискванията на:

.1 параграфи 3, 6.5 и 6.7, както е уместно;

.2 правила от 13.3.4.2 до 13.3.4.5, 13.4.3 и част Е, с изключение на правила 16.3.2.2 и 16.3.2.3 от нея, както е уместно, не по-късно от датата на първия преглед след 1 юли 2002 г.;

.3 правила 10.4.1.3 и 10.6.4 само за нови уредби и съоръжения; и

.4 правило 10.5.6 не по-късно от 1 октомври 2005 г. за пътнически кораби с бруто тонаж 2000 и по-голям.

## 3 Ремонт, преоборудване, модификация и дострояване

3.1 Всички кораби, на които се извършва ремонт, преоборудване, модификация и свързано с тях дострояване, трябва да продължат да отговарят поне на тези изисквания, които са били приложими за тези кораби преди това. Тези кораби, ако са построени преди 1 юли 2002 г., трябва, като правило, да отговарят на изискванията за кораби, построени на или след тази дата поне в същата степен, в която са отговаряли преди да им бъде извършен такъв ремонт, преоборудване, модификация или дострояване.

3.2 Ремонт, преоборудване и модификация, които променят в значителна степен размерите на кораба или на жилищните помещения за пътници, или увеличават значително експлоатационния живот на кораба, и свързаното с тях дострояване, трябва да отговарят на изискванията за кораби, построени на или

след 1 юли 2002 г., дотолкова доколкото Администрацията счете за разумно и практично.

#### 4 Освобождаване

4.1 Администрацията на държава може, ако прецени, че поради защитеността на района на плаване и условията на рейса, прилагането на определени изисквания на настоящата глава е нецелесъобразно или ненужно, да освободи\* от тези изисквания отделни кораби или класове кораби, имащи право да плават под знамето на тази държава, като по време на техния рейс те нямат право да се отдалечават на повече от 20 мили от най-близкия бряг.

4.2 В случаи на пътнически кораби, обслужващи специални линии, при които се превозват голям брой пътници от по-специална категория, като например линията на поклонничеството, Администрацията на държавата, под чието знаме имат право да плават тези кораби, ако се увери, че е невъзможно да наложи спазване на изискванията на настоящата глава, може да освободи тези кораби от изискванията, при условие, че те изцяло спазват разпоредбите на:

.1 правилата, приложени към Споразумението относно пътнически кораби, обслужващи специални линии от 1971 г.; и

-----

\*Вж. Съгласието на държавите на пристанища по отношение на освобождаванията по Конвенция SOLAS (MSC/Circ.606)

.2 правилата, приложени към Протокола относно изискванията към помещения за пътнически кораби, обслужващи специални линии от 1973 г.

#### 5 Изисквания, приложими в зависимост от типа на кораба

Освен ако изрично не е предвидено друго:

.1 изискванията, които не се отнасят за конкретен тип кораби, се прилагат за всички типове кораби; и

.2 изискванията, които се отнасят "танкери", се прилагат за танкерите, които са предмет на изискванията, посочени в параграф 6 по-долу.

#### 6 Прилагане на изискванията за танкери

6.1 Изискванията за танкери в настоящата глава се прилагат за танкери,



превозващи суров нефт или петролни продукти с температура на възпламеняване не по-голяма от 60 °C (посредством тест в затворен огнеупорен съд), определена чрез одобрен прибор за определяне на температура на възпламеняване и налягане на парите по Рейд, по-ниско от атмосферното налягане или други течни продукти, създаващи подобна пожарна опасност.

6.2 Когато са предназначени за превоз течни товари, различни от тези, които са упоменати в параграф 6.1 или втечнени газове, които създават допълнителна пожарна опасност, се изисква вземане на допълнителни предпазни мерки с вземане под внимание на разпоредбите на Международния кодекс за химикаловози съгласно определението в правило VII 8.1, Кодекса за химикаловози, Международния кодекс за газовози съгласно определението в правило VII 11.1 и Кодекса за газовози, както е уместно.

6.2.1 Течен товар с температура на възпламеняване по-малка от 60 °C, за който не е ефективна обикновена пenna система за гасене на пожари, отговаряща на изискванията на Кодекса за системите за пожарна безопасност, се разглежда като товар, създаващ допълнителна пожарна опасност в този контекст. Следните допълнителни мерки са необходими:

- .1 пяната трябва да бъде от спиртоустойчив тип;
- .2 типът на пенообразувателите, които се използват на танкери-химикаловози, трябва да удовлетворява изискванията на Администрацията, като се вземат предвид насоките, разработени от Организацията; и\*

-----  
\*Вж. Ръководство за критериите за ефективност и проверка и прегледи на пенообразуватели от разширяващ се тип за системи за гасене на пожари за танкери-химикаловози (MSC/Circ.799).

.3 производителността и скоростите на подаване на системата за пенно гасене на пожари трябва да отговарят на изискванията на глава 11 на Международния кодекс за химикаловози, като въз основа на експлоатационни тестове се допускат по-ниски скорости на подаване. За танкери, снабдени със системи за инертен газ, се допуска количество на пенообразувателя,

достатъчно за осигуряване на образуване на пяна в

продължение на 20 минути.\*

6.2.2 За целите на настоящото правило, течен товар с налягане на наситените пари по-голямо 1.013 бара при температура 37.8 °C се разглежда като товар, създаващ допълнителна пожарна опасност. Кораби, превозващи такива вещества трябва да отговарят на изискванията на параграф 15.14 на

Международния кодекс за химикаловози. Когато корабите плават в ограничени райони и, в продължение на ограничени интервали от време, съответната Администрация може да се съгласи да освободи тези кораби от изискванията по отношение на хладилните уредби в съответствие с параграф 15.14.3 на Международния кодекс за химикаловози.

6.3 Течните товари с температура на възпламеняване по-голяма от 60 °C, различни от нефтени продукти или течни товари, предмет на изискванията на Международния кодекс за химикаловози, се разглеждат като товари, представляващи малка опасност от пожари, която не изисква защита посредством стационарна система за пенно гасене на пожари.

6.4 Танкери, превозващи петролни продукта с температура на възпламеняване, надвишаваща 60 °C (посредством тест в затворен огнеупорен съд), определена чрез одобрен прибор за определяне на температура на възпламеняване, трябва да отговарят на изискванията предвидени в правила 10.2.1.4.4 и 10.10.2.3 и на изискванията за товарни кораби, различни от танкери, като вместо със стационарната система за гасене на пожари, изисквана от правило 10.7, те трябва да бъдат снабдени със стационарна палубна пенна система, отговаряща на изисквания на Кодекса за системите за пожарна безопасност.

6.5 Комбинираните кораби, построени преди на или след 1 юли 2002 г., не трябва да превозва; други товари, освен от нефт, освен ако нефтът от всички товарни помещения не е разтоварен и помещенията не са дегазирани, или освен ако мерките, предвидени във всеки от случаите, не са одобрени от Администрацията като се вземат предвид насоките, разработени от Организацията.\*

6.6 Танкерите-химикаловози и газовози трябва да отговарят на

изискванията за танкери, освен в случаите когато са предвидени алтернативни и допълнителни мерки, одобрени от Администрацията, като се отчитат разпоредбите на Международния кодекс за химикаловози и Международния кодекс за газовози, както е уместно.

6.7 Устройствата, изисквани от правила 4.5.10.1.1 и 4.5.10.1.4 и

система за непрекъснато следене на концентрацията на въглеродородни газове трябва да бъдат инсталирани на всички танкери, построени преди 1 юли 2002 г. преди датата на първото планирано изкарване на кораба на сух док след 1 юли 2002 г., но не по-късно от 1 юли 2005 г. Пробните точки или детекторните глави трябва да бъдат разположени на подходящи места с цел лесно откриване на потенциално опасни течове. Когато концентрацията на въглеродороден газ достигне предварително зададено ниво, което не трябва да бъде по-високо от

10 % от долната точка на горене, трябва в помпеното отделение и помещението за управление на товарните операции да се задейства непрекъсната звукова и светлинна аварийна сигнализация за предупреждаване на личния състав за потенциалната опасност. Все пак, съществуващите инсталирани следящи системи, снабдени с предварително зададено ниво, не по-голямо от 30% от долната точка на горене могат да се считат за приемливи.

-----  
\*Вж. Информацията относно температурата на възпламеняване и препоръчителните средства за борба с пожари за химически вещества, за които не се прилага нето Международния кодекс за химикаловози, нито ВСН-Кодекса (MSC/Circ.553).

+Вж. Ръководство относно системата за инертен газ (MSC/Circ.353, изм. и доп. с циркуляр MSC/Circ.387).

## Правило 2

Цели на пожарната безопасност и функционални изисквания

### 1 Цели на пожарна безопасност

1.1 Настоящата глава има следните цели на пожарна безопасност:

- .1 предотвратяване на поява на пожари и експлозии;
- .2 намаляване на опасността за живота, предизвикана от пожар;

.3 намаляване на опасността от нанасяне на щети, причинени от

пожари, на кораба, товара и околната среда;

.4 задържане, овладяване и подтискане на пожара или експлозията в отсека, където са възникнали; и

.5 осигуряване на подходящи и лесно достъпни средства за евакуация на пътниците и екипажа;

## 2 Функционални изисквания

2.1 За постигане на целите на пожарната безопасност, поставени в параграф 1, в правилата на настоящата глава са въплътени следните функционални изисквания, както е уместно:

.1 разделяне на кораба на главни вертикални и хоризонтални зони посредством термични и конструктивни граници;

.2 отделяне на жилищните помещения от останалата част на посредством термични и конструктивни граници;

.3 ограничена употреба на горими материали;

.4 откриване на пожара в зоната, където е възникнал;

.5 задържане и гасене на пожара в помещението, където е възникнал;

.6 защита на средствата за евакуация и местата за достъп до средствата за борба с пожари;

.7 лесна достъпност на устройствата за гасене на пожари; и

.8 минимизиране на възможността за възпламеняване на лесно запалими пари от товара.

## 3 Постигане на целите на пожарната безопасност

Целите на пожарната безопасност, поставени в параграф 1, трябва да се постигнат чрез осигуряване на съответствие с предписаните изисквания, посочени в части В, С, D, Е или G, или чрез алтернативна конструкция и съоръжения, които отговарят на изискванията на част F. Счита се, че корабът отговаря на функционалните изисквания, предписани в параграф 2, и че са постигнати целите на пожарната безопасност, поставени в параграф 1, когато е изпълнено едно от следните условия:

.1 конструкцията и съоръженията на кораба, като цяло, отговарят на приложимите изисквания, съдържащи се в части В, С, D, Е или G;

.2 конструкцията и съоръженията на кораба, като цяло, са прегледани

и одобрени в съответствие с част F; или

.3 част(и) от конструкцията и съоръженията на кораба са прегледани и

одобрени в съответствие с част F. а останалата част от кораба

отговаря на приложимите изисквания, съдържащи се в части B, C, D,

E или G.

### Правило 3

#### Определения

За целите на настоящата глава, освен ако изрично не е предвидено друго,

се прилагат следните определения:

1 Жилищни помещения са тези помещения, които се използват за обществени помещения, коридори, тоалетни, кабинни, офиси, болници, кинозалони, зали за игри и развлечения, бръснарници, бюфети без готварски принадлежности и други подобни помещения.

2 Прегради от клас "А" са тези прегради, образувани от прегради и палуби за делене на кораба на отсеци, които отговарят на следните критерии:

.1 изградени са от стомана или друг еквивалентен материал;

.2 усилены са по подходящ начин;

.3 изолирани са с одобрени негорими материали, така че средната

температура на страната, която не е изложена на огън, да не се

покачи повече от 140 °C над първоначалната температура, а така

също температурата, в коя да е точка, включително съединенията,

да не се покачи повече от 180 °C над първоначалната температура

в рамките на времевите интервали, посочени по-долу:

клас "А-60" 60 мин.

клас "А-30" 30 мин.

клас "А-15" 15 мин.

клас "А-0" 0 мин.

.4 конструирани са така, че да осигуряват предотвратяване на

преминаване през тях на огън и дим до края на стандартния

едночасов тест за огнеупорност; и

.5 Администрацията е изисквала извършване на тест с прототип на

конструктивна преграда или палуба в съответствие с Кодекса относно методите за извършване на тестове за огнеупорност, за да се убеди, че тя отговаря на горните изисквания за цялост и повишаване на температурата.

3 Атриуми са обществени помещения, разположени в рамките на една главна вертикална зона, обхващащи три или повече открити палуби.

4 Прегради от клас "В" са тези прегради, образувани от прегради за делене на кораба на отсеци, палуби, настили или вътрешни обшивки, които отговарят на следните критерии;

.1 изградени са от одобрени негорими материали и всички материали, използвани при изработката и изграждането на прегради от клас "В" са негорими с изключение на това, че се допуска използване на горими облицовки, при условие че те отговарят на други подходящи изисквания на настоящата глава;

.2 изолирани са по такъв начин, че средната температура на страната, която не е изложена на огън, да не се покачи повече от 140 °C над първоначалната температура, а така също температурата, в коя да е точка, включително съединенията, да не се покачи повече от 225 °C над първоначалната температура в рамките на времевите интервали, посочени по-долу:

клас "В-15" 15 мин.

клас "В-0" 0 мин.

.3 конструирани са така, че да осигуряват предотвратяване на преминаване през тях на огън до края на първия половин час от стандартния тест за огнеупорност; и

.4 Администрацията е изисквала извършване на тест с прототип на преграда в съответствие с Кодекса относно методите за извършване на тестове за огнеупорност, за да се убеди, че та отговаря на горните изисквания за цялост и повишаване на температурата.

5 Главна палуба е най-горната палуба, до която достигат напречните водонепроницаеми-прегради.

6 Товарно пространство е тази част от кораба, в която се намират

товарни хамбари, товарни танкове, отстойни танкове и товарни помпени отделения, включително помпени отделения, кофердами, баластни помещения и празни пространства, разположени в съседство с товарни танкове, както и палубното пространство по цялата дължина и ширина на частта от кораба над гореупоменатите помещения.

7 Товарен кораб е кораб съгласно определението в правило I/2 (g).

8 Товарни помещения са помещения, използвани за товар, товарни танкове за нефт. танкове за други течни товари и шахтите, водещи към тези помещения.

9 Централен пост за управление е пост за управление, в който са съсредоточени следните функции, свързани с управление и индикация:

.1 стационарни системи за откриване на пожари и пожарна аварийна сигнализация;

.2 автоматични спринклерни системи и системи за откриване на пожари и пожарна аварийна сигнализация;

.3 индикаторни табла за противопожарни врати;

.4 средства за затваряне на противопожарни врати;

.5 индикаторни табла за водонепроницаеми врати;

.6 средства за затваряне на водонепроницаеми врати;

.7 вентилатори;

.8 сигнализация за обща пожарна тревога;

.9 системи за комуникация, включително телефони; и

.10 микрофони за високоговорителните системи за съобщения.

10 Прегради от клас "С" са прегради, изградени от одобрени негорими материали. Те не трябва да отговарят нито на изискванията, отнасящи се за преминаване през тяхна огън и дим, нито на ограниченията, отнасящи се за повишаване на температурата. Горими облицовки се разрешават при условие, че отговарят на изискванията на настоящата глава.

11 Танкер-химикаловоз е товарен кораб, построен или приспособен и използван за превоз наливно на някои от течните лесно възпламеняващи се продукти, посочени в глава 17 на Международния кодекс за химикаловози, съгласно определението в правило VII/8.1.

12 Затворени Ро-Ро помещения са Ро-Ро помещения, които не са нито

отворени ро-Ро помещения, нито открити палуби.

13 Затворени помещения за превоз на транспортни средства са помещения за превоз на транспортни средства, които не са нито отворени помещения за превоз на транспортни средства, нито открити палуби.

14 Комбиниран кораб е товарен кораб, конструиран за превоз както на нефт наливно, така и на твърди товари насипно.

15 Горим материал е всеки материал, който не е негорим материал.

16 Непрекъснат настил или вътрешна обшивка от клас "В" е такъв настил или вътрешна обшивка от клас "В", който завършва в преграда от клас "А" или "В".

17 Централен пост за управление с постоянна вахта е централен пост за управление, в който непрекъснато се носи вахта от отговорен член на екипажа.

18 Постове за управление са тези помещения, в които е разположено корабното радио-оборудване, главното навигационно оборудване или аварийния източник на захранване, или където са съсредоточени средствата за регистрация на пожари и борба с пожари. Помещенията, където са съсредоточени средствата за регистрация на пожари и борба с пожари, се разглеждат също като постове за борба с пожари.

19 Суров нефт е всеки, срещащ се в естествен вид в земните недра нефт, независимо от това дали е обработен или не с цел улесняване на транспортирането му, включително суров нефт, от който са били отделени или към които са били добавени определени фракции чрез дестилация.

20 (Изм. – ДВ, бр. 16 от 2017 г., в сила от 1.07.2004 г.) Опасни товари са товарите, посочени в Международния кодекс за превоз на опасни товари по море съгласно определението в правило VII/1.1.

21 Дедуейт е разликата в тонове между водоизместването на кораб във вода с плътност 1.025 при товарната водолиния, отговаряща на определения летен надводен борд и водоизместването на празен кораб.

22 Кодекс за системите за пожарна безопасност означава Международния кодекс за системите за пожарна безопасност, приет от Комитета по морска безопасност на Организацията с резолюция MSC.98(73), изм. и доп. от Организацията, при условие, че измененията в него са приети, влезли в сила и



са станали действащи в съответствие с разпоредбите на член VIII на настоящата Конвенция, отнасящ се до реда за внасяне на изменения в Анекса в частта му, извън глава I.

23 Кодекс относно методи за извършване на тестове за огнеупорност означава "Международния кодекс относно прилагане на методите за извършване на тестове за огнеупорност, приет от Комитета по морска безопасност на Организацията с резолюция MSC.61(67), изм. и доп. от Организацията, при условие, че измененията в него са приети, влезли в сила и са станали действащи в съответствие с разпоредбите на член VIII на настоящата Конвенция, отнасящ се до реда за внасяне на изменения в Анекса в частта му, извън глава I.

24 Температура на възпламеняване е температурата в градуси по Целзий (чрез тест в затворен огнеупорен съд), при която даден продукт отделя достатъчно количество лесно възпламеняващи се пари, за да бъде възпламенен така, че те да могат да се възпламенят, и която е установена посредством одобрен прибор за определяне на температура на възпламеняване.

25 Газовоз е товарен кораб, построен или приспособен и използван за превоз наливно на някои от втеченните газове или други лесно възпламеняващи се продукти, посочени в глава 19 на Международния кодекс за газовози, съгласно определението в правило VII/11.1.

26 Площадка за вертолети е специално конструирана площадка за кацане на вертолети, разположена на кораб, заедно с всички конструкции, противопожарни средства и друго оборудване, необходимо за безопасната експлоатация на вертолети.

27 Съоръжение за вертолети е площадка за вертолети, заедно със съоръжения за презареждане на гориво и хангари.

28 Тегло на празен кораб е во до изместван ето в тонове на кораба без товар, гориво, смазочни масла, баласт, сладка и котелна вода в танковете, провизии, пътници и екипаж и тяхното имущество,

29 Бавно разпространение на пламъка означава, че повърхността, която се характеризира по този начин, може в достатъчна степен да ограничи разпространението на пламъка, което се определя в съответствие с

Кодекса относно методи за извършване на тестове за огнеупорност.

30 Машинни помещения са машинни помещения от категория А и други помещения, в които се намират пропульсивни машини и механизми, котли, горивни системи, парни машини и двигатели с вътрешно горене, генератори и главни електрически механизми, станции за приемане на гориво, хладилни, стабилизационни, вентилационни и климатични уредби и подобни помещения, и шахтите, водещи към тези помещения.

31 Машинни помещения от категория А са тези помещения и шахтите към тях, в които се намират:

.1 главни задвижващи машини и механизми с вътрешно горене;

.2 машини и механизми с вътрешно горене, използвани за цели, различни от главно задвижване, когато тези машини и механизми имат съвкупна изходна мощност, не по-малка от 375 kW; или

.3 мазутни котли, горивни системи или друго оборудване, работещо на мазут, различно от котли, като например генератори на инертен газ, инсинератори и др.

32 Главни вертикални зони са тези части от кораба, в които корпусът, надстройката и палубите кабинни, са разделени посредством прегради от клас "А", чиито средна дължина и ширина на коя да е палуба като цяло не надвишава 40 m.

33 Негорим материал е материал, който нито гори, нито отделя лесно възпламеними-пари в достатъчно количество за тяхното samozапалване когато бъдат нагreti до приблизително 750 °C, което се определя в съответствие с Кодекса относно методи за извършване на тестове за огнеупорност.

34 Горивна система е оборудването, използвано за подготовка на мазута за подаване към мазутен котел, или оборудване, използвано за подготовка на подгрятото гориво за подаване към двигател с вътрешно горене, и включва всякакви горивни нагнетателни помпи, филтри и подгреватели, работещи с гориво под налягане по-голямо от 0.18 N/mm<sup>2</sup>.

35 Отворени Ро-Ро помещения са тези Ро-Ро помещения, които или са отворени в двата си края или имат отвор в единия край и са снабдени с достатъчна естествена вентилация, действаща по цялата им дължина през

постоянни отвори, разпределени по бордовата обшивка или настила или отгоре и имащи обща площ не по-малка от 10 % от общата площ на стените на помещенията.

36 Открити помещения за превоз на транспортни средства са тези помещения за превоз на транспортни средства, които или са отворени в двата си края или имат отвор в единия край и са снабдени с достатъчна естествена вентилация, действаща по цялата им дължина през постоянни отвори, разпределени по бордовата обшивка или насипа или отгоре и имащи обща площ не по-малка от 10 % от общата площ на стените на помещенията.

37 Пътнически кораб е кораб, съгласно определението в правило I/2(f).

38 Предписани изисквания означава конструктивните особености, пределните размери или системите за пожарна безопасност, посочени в части В, С, D, Е или G.

39 Обществени помещения са тези части от жилищните помещения, които се използват като зали, столови, салони и други подобни постоянно затворени помещения.

40 Помещения, съдържащи мебели и гарнитури, представляващи ограничена пожарна опасност, за целите на правило 9, са тези помещения, съдържащи мебели и гарнитури, представляващи ограничена пожарна опасност (било го кабинни, обществени помещения, офиси или други видове жилищни помещения), в които:

- .1 мебелите, като маси, гардероби, тоалетни масички, бюра или дрешници са изцяло изработени от одобрени негорими материали, като обаче, работната повърхност на тези мебели може да бъде покрита с горима облицовка с дебелина не по-голяма от 2 mm;
- .2 не закрепените мебели, като кресла, дивани, или маси са изработени с използване на конструкции от негорими материали;
- .3 драпериите, завесите и другите висящи текстилни изделия притежават устойчивост на разпространение на пламък не по-лоша от тази на изделията, изработени от вълна с маса 0.8 kg/m<sup>2</sup>, което се определя в съответствие с Кодекса относно методите за извършване на тестове за огнеупорност-;
- .4 покритието на пода се характеризира с бавно разпространение на

пламъка;

.5 откритите повърхности на прегради, вътрешни обшивки и настили се характеризират с бавно разпространение на пламъка;

.6 меката мебел притежава необходимата устойчивост на възпламеняване и разпространяване на пламък, което се определя в съответствие с Кодекса относно методите за извършване на тестове за огнеупорност; и

.7 принадлежностите за постилане на легла притежава! необходимата устойчивост на възпламеняване и разпространяване на пламък, което се определя в съответствие с Кодекса относно методите за извършване на тестове за огнеупорност.

41 Ро-Ро помещения са помещения, които обикновено не са разделени по някакъв начин на отсеци и се простират или по цялата или по значителна част от дължината на кораба, в които моторни превозни средства с гориво в резервоарите за тяхното собствено придвижване и или товари (пакетирани или насипно, намиращи се в или на железопътни вагони или автомобили, транспортни средства (включително автомобилни или железопътни цистерни), трейлери, контейнери, палети, подвижни цистерни или в или на подобни места за поставяне на товари или други товаро-приемни устройства) нормално могат да се товарят и разтоварват в хоризонтално направление.

42 Ро-Ро пътнически кораб означава пътнически кораб снабден с Ро-Ро помещения или помещения от специална категория.

43 Стомана или друг еквивалентен материал означава всеки негорим материал, който сам по себе си или благодарение на покриващата го изолация, притежава конструктивни свойства и огнеупорност, еквивалентни на стомана в края на приложимото за него излагане на въздействие на огън при стандартния тест за огнеупорност (например алуминиева сплав с подходяща изолация).

44 Сауна е горещо помещение, в което температурите нормално варират между 80 °C и 120 °C и топлината се осигурява с помощта на гореща повърхност (например с помощта на електрическа печка). Горещото помещение може също да включва помещението в което се намира печката и съседните бани.

45 Служебни помещения са тези помещения, които се използват за камбузи,

бюфети, съдържащи готварско оборудване, шкафове, пощенски помещения, помещения за съхраняване на златни и сребърни монети, складове, работилници, не явяващи се част от машинните помещения, и други подобни помещения и шахтите към тях.

46 Помещения от специална категория са тези затворени помещения за превоз на транспортни средства, разположени над уши под главната палуба, в които и от които транспортните средства могат да влизат и да излизат, и до които пътниците имат достъп. Помещенията от специална категория могат да се разположат на повече от една палуба, при условие че общата височина на целия просвет за транспортни средства не надвишава 10 m.

47 Стандартен тест за огнеупорност е тест, при който образци от съответните прегради или палуби се излагат в изпитателна пещ на температури, съответстващи приблизително на стандартната крива "време - температура" съгласно метода за тестване, посочен в Кодекса относно методите за извършване на тестове за огнеупорност.

48 Танкер е кораб, съгласно определението в правило I/2(h).

49 Помещения за превоз на транспортни средства са товарни помещения, предназначени за превоз на моторни превозни средства с гориво в резервоарите за тяхното собствено придвижване.

50 Открита палуба е палуба, която е напълно изложена на атмосферни влияния отгоре и поне от две страни.

## **Част В**

### **Предотвратяване на пожари и експлозии**

#### Правило 4

##### Вероятност за възпламеняване

##### 1 Цел

Целта на настоящото правило е да се предотврати възпламеняването на

горимия материал или лесно възпламеняващи се течности. За тази цел трябва да се спазват следните функционални изисквания:

- .1 трябва да бъдат предвидени средства за контрол на течове на лесно възпламеняващи се течности;
- .2 трябва да бъдат предвидени средства за ограничаване на натрупването на лесно възпламеняващи се пари;
- .3 трябва да бъде ограничена възпламеняемостта на горимите материали;
- .4 трябва да бъде ограничен броя на източниците на възпламеняване;
- .5 източниците на възпламеняване трябва да бъдат отделени от горимите материали и лесно възпламеняващите се течности; и
- .6 атмосферата в товарните танкове трябва да се поддържа във взривобезопасно състояние.

2 Мерки, свързани с гориво, смазочни масла и други възпламеними нефтопродукти

2.1 Ограничения при употребата на нефтопродукти като горива

При използването на нефтопродукти като горива се прилагат следните ограничения:

.1 освен когато настоящия параграф не разрешава друго, не трябва да се използва течно гориво с температура на възпламеняване под 60 °C;\*

.2 в аварийните генератори може да се използва течно гориво с температура на възпламеняване не по-малка от 43 °C;

-----

\*Вж препоръчителните процедури за предотвратяване на незаконно или случайно използване на товар от нефтопродукти с ниска температура на възпламеняване като гориво, приети от Организацията с резолюция А.565(14).

.3 може да се разреши използване на течно гориво с температура на възпламеняване под 60 °C, но не по-малка от 43 °C (например за захранване на двигателите на аварийните пожарни помпи и спомагателните механизми, които не са разположени в машинните помещения от категория А) при спазване на следните условия:

.3.1 горивните танкове, освен тези, които се намират в отсеци на двойното дъно, трябва да бъдат разположени извън машинни помещения от категория А;

.3.2 предвидени са мерки за измерване на температурата на нефтопродуктите, разположени на смукателната тръба на горивната помпа;

.3.3 предвидени са спирателни клапани и/или кранове на смукателната в нагнетателната страна на филтрите за течено гориво; и

.3.4 да се използват, доколкото е възможно, тръбни съединителни конструкции от заварен или кръгов коничен тип или съединителни муфи от сферичен тип; и

.4 на товарни кораби може да се разреши използване на гориво с температура на възпламеняване по-ниска от указаната на други места в параграф 2.1, например суров нефт, при условие, че това гориво не се съхранява в машинни помещения и че цялата уредба е одобрена от Администрацията.

## 2.2 Мерки, свързани с течни горива

На кораб, на който се използва течено гориво, съоръженията за съхраняването, разпределението и използването на това гориво трябва да бъдат такива, че да обезпечават безопасността на кораба и лицата на борда и да отговарят поне на разпоредбите, посочени по-долу.

### 2.2.1 Разположение на горивните системи

До колкото е възможно, части от горивната система, съдържащи подгрято гориво под налягане, надвишаващо  $0.18 \text{ N/mm}^2$ , не трябва да се разполагат на скрито място така, че поява на дефекти и течове да не може да бъде открита лесно. Машинните помещения в района на тези части от горивната система трябва да бъдат достатъчно добре осветени.

### 2.2.2 Вентилация на машинните помещения

Нормално вентилацията на машинните помещения трябва да бъде достатъчна за предотвратяване на натрупване на нефтени пари.

### 2.2.3 Горивни танкове

#### 2.2.3.1 Течно гориво, смазочни масла и Други възпламеними нефтопродукти

не трябва да се превозват в танкове, разположени във форпика.

2.2.3.2 До колкото е възможно горивните танкове трябва да съставляват част от конструкцията на корпуса на кораба и да са разположени извън машинни помещения от категория А. Когато горивни танкове, които не са разположени в двойното дъно, са разположени по необходимост в съседство с машинни помещения от категория А или вътре в тях, то поне една от вертикалните стени на танковете трябва да се допира до преграда на машинното помещение и, за предпочитане, да има обща граница с танковете в двойното дъно, а площта на стената на танка, която е обща с машинните помещения, трябва да бъде възможно най-малка. Когато тези танкове са разположени в рамките на машинни помещения от категория А, в тях не трябва да се съхранява гориво с температура на възпламеняване под 60 °С. Като правило трябва да се избягва използване на подвижни горивни цистерни. Когато такива цистерни се използват на пътнически кораби, трябва да се забрани поставянето им в машинни помещения от категория А. Когато е разрешено използване на подвижни горивни цистерни, те трябва да бъдат поставени върху непроницаема за гориво поставка с достатъчен размер, снабдена с подходяща дренажна тръба, водеща до събирателен танк с подходящи размери.

2.2.3.3 Горивен танк не трябва да се разполага там, където разлив или теч на гориво от него може да създаде опасност от пожар или взрив в резултат на попадане на гориво върху нагрети повърхности.

2.2.3.4 Горивни тръбопроводи, чиято повреда би позволила изтичане на гориво от танк за съхраняване на гориво, утаечен или разходен танк с вместимост 500 l и по-голяма разположен над двойното дъно, трябва да бъдат снабдени с кран или клапан, поставен непосредствено върху танка и имащ възможност за затваряне от безопасно място извън даденото помещение в случай на възникване на пожар в помещението, в което са разположени тези танкове. В особени случаи на диптанкове, разположени в тунела на гребния вал, в тунел за тръбопроводи или друго подобно помещение, танковете трябва да бъдат снабдени с клапани, но управлението на клапаните в случай на пожар трябва да може да се извършва посредством допълнителен клапан на тръбопровода или тръбопроводите извън тунела или подобното помещение. Ако този допълнителен



клапан бъде поставен в машинното отделение, той трябва да се управлява от място, намиращо се извън машинното отделение. Средствата за дистанционно управление на клапана за горивната цистерна на аварийния генератор трябва да бъдат разположени в помещение, различно от помещението, в което са разположени средствата за дистанционно управление на други клапани за танкове, намиращи се в машинни помещения.

2.2.3.5 Трябва да бъдат предвидени безопасни и ефективни средства за определяне на количеството гориво, съдържащо се в кой да е горивен танк.

2.2.3.5.1 Когато се използват мерителни тръби, техните горни краища не трябва да се намират в помещение, в което може да възникне опасност от възпламеняване на разлято гориво от мерителната тръба. В частност, краищата на тръбите не трябва да се намират в помещения за пътници или екипаж. Като общо правило, те не трябва да се намират в машинни помещения. Все пак, когато Администрацията счете, че последните изисквания са неосъществими, тя може да разреши краищата на мерителните тръби да се намират в машинни помещения, при условие че са изпълнени всички от следните изисквания:

.1 предвиден е указател на нивото на горивото, отговарящ на изискванията на параграф 2.2.3.5.2;

.2 краищата на мерителните тръби се намират на места, отдалечени от източници на възпламеняване, освен ако не са взети предпазни мерки, като поставяне на ефективни защитни прегради, за предотвратяване на влизане на горивото в контакт с източник на възпламеняване в случай на разлив през краищата на мерителните тръби; и

.3 краищата на мерителните тръби са снабдени с автоматични затварящи устройства и със самозатварящ се контролен кран с малък диаметър, разположен под затварящото устройство с цел проверка за наличие на гориво преди отваряне на затварящото устройство. Трябва да се вземат мерки, за да се гарантира, че теч на гориво през контролния кран не представлява никаква опасност от възпламеняване.

2.2.3.5.2 Вместо мерителни тръби могат да се използват други указатели

на нивото на горивото при спазване на следните изисквания:

.1 на пътнически кораби, тези указатели на нивото не трябва да липсват наличие на отвори под горната част на танка и тяхната повреда или препълването на танка не трябва да води до изтичане на гориво; и

.2 на товарни кораби, повредата на тези указатели на нивото или препълването на танка не трябва да водят до изтичане на гориво в помещението. Използването на цилиндрични мерни стъкла е забранено, Администрацията може да Администрацията може да разреши използване на указатели на нивото на горивото с плоски стъкла и самозатварящи се клапани, разположени между указателите на нивото и горивните танкове.

2.2.3.5.3 Средствата, предписани в параграф 2.2.3.5.2, които са приемливи за Администрацията, трябва да се поддържат в изправно състояние за осигуряване на тяхното непрекъснато и точно функциониране в процеса на експлоатация.

#### 2.2.4 Предотвратяване на възникване на свръх налягане

Трябва да се вземат мерки за предотвратяване на възникване на свръх налягане в горивен танк или в част от горивната система, включително тръбите за приемане на гориво, обслужвани от корабни помпи. Въздушните и преливащите тръби и предпазните клапани трябва да отвеждат в такова място, където отсъства опасност от пожар или взрив, поради наличие на нефтопродукти или пари и не трябва да водят към помещения за екипажа, помещения за пътници, помещения от специална категория, затворени Ро-Ро товарни помещения, машинни помещения или други подобни помещения.

#### 2.2.5 Горивни тръбопроводи

2.2.5.1 Горивните тръбопроводи, техните клапани и фитинги трябва да бъдат от стомана или друг одобрен материал, като се допуска ограничено използване на гъвкави шлангове на места, където Администрацията е убедена, че те са необходими.\* Тези гъвкави шлангове и съединенията за краищата им трябва да бъдат от одобрени огнеупорни материали с достатъчна здравина и трябва да бъдат изработени в съответствие с изискванията на Администрацията. За клапани,

поставени на горивни танкове и намиращи се под статично налягане, се допуска използване на стомана или чугун със -сфероиден графит. Въпреки това клапани от обикновен чугун могат да се използват в системи от тръбопроводи, в които проектното налягане е по-ниско от 7 бара, а проектната температура е под 60°C.

2.2.5.2 Външните тръбопроводи за подаване на гориво под налягане между горивните помпи под налягане и горивните форсунки трябва да бъдат защитени посредством система от закрити тръбопроводи, имаща възможност да задържа гориво при повреда в тръбопровод под налягане. Закритият тръбопровод включва външна тръба, в която е поставен горивния тръбопровод под налягане, образуващи по този начин постоянна конструкция. Системата от закрити тръбопроводи трябва да включва средства за събиране на течове и трябва да бъдат предвидени мерки за аварийна сигнализация в случайна повреда в горивен тръбопровод.

2.2.5.3 Горивните тръбопроводи не трябва да бъдат разположени непосредствено над или близо до съоръжения с висока температура като котли, паропроводи, изпускателни колектори, глухи окончания или друго оборудване, което трябва да бъде изолирано съгласно изискванията на параграф 2.2.6. До колкото е възможно горивните тръбопроводи трябва да минават далече от горещи повърхности, електрически уредби или други източници на възпламеняване и трябва да бъдат защитени посредством преграда или по друг подходящ начин за избягване на попадане на пръски или теч на гориво върху- източниците на възпламеняване. Броят на съединенията в тези системи от тръбопроводи трябва да бъде сведен до минимум.

2.2.5.4 Компонентите на горивната система на дизелов двигател трябва да бъдат проектирани с отчитане на максималното пиково налягане, което се очаква да възниква в процеса на експлоатация, включително импулси от високо налягане, генерирани и изпратени обратно в тръбопроводите за подаване на гориво и събиране на течове от гориво с помощта на горивни помпи под налягане. Съединенията в тръбопроводите за подаване на гориво и събиране на течове трябва да бъдат изработени с отчитане на техните възможности за предотвратяване на течове на гориво от намиращите се подналягане системи в процеса на експлоатация и след техническо обслужване.

2.2.5.5 В силови уредби с много двигатели, към които горивото се подава от един източник, трябва да бъдат предвидени средства за изолиране на тръбопроводите за подаване на гориво и събиране на течове към отделните двигатели. Средствата за изолиране не трябва да влошават работата на другите двигатели и трябва да се управляват от място, което няма да се окаже недостъпно в случай на пожар на някои от двигателите.

-----  
\*Вж. препоръките, публикувани от Международната организация по стандартизация, в частност публикации ISO 15540:1999, Методи за провеждане на тестове за пожароустойчивост на съединения на шлангове и ISO 15541:1999, Изисквания към изпитателни стендове за пожароустойчивост на съединения на шлангове.

2.2.5.6 Когато Администрацията разреши тръбопроводи за нефтопродукти и горими течности да преминават през жилищни и служебни помещения, тези тръбопроводи трябва да бъдат изработени от одобрен от Администрацията материал с отчитане на възможността от възникване на пожар.

2.2.6 Защита на повърхности с висока температура

2.2.6.1 Повърхности с температура над 220°C, върху които може да попадне гориво в резултат на повреда на горивната система, трябва да бъдат изолирани по подходящ начин.

2.2.6.2 Трябва да бъдат взети предпазни мерки с цел предотвратяване на попадане на върху нагreti повърхности на нефтопродукт, който би могъл да изтече под налягане от помпа, филтър или подгревател.

2.3 Мерки, свързани със смазочни масла

2.3.1 Мерките за съхранение, разпределение и използване на смазочни масла, използвани в системи за смазване под налягане, трябва да осигуряват безопасност на кораба и лицата на борда. Такива мерки, предвидени в машинни помещения от категория А и когато е възможно в други машинни помещения, трябва да отговарят поне на разпоредбите на параграфи 2.2.1, 2.2.3.3, 2.2.3.4, 2.2.3.5, 2.2.4.2, 2.5.1, 2.2.5.3 и 2.2.6 с изключение на това, че:

.1 това не възпрепятства използването на стъкла за наблюдение на потока в системите за смазване, ако чрез изпитания е

установено, че те притежават достатъчна огнеупорност; и

.2 може да се разреши поставяне на мерителни тръби в машинни

помещения, като изискванията на параграфи 2.2.3.5.1.1 и

2.2.3.5.1.3 могат да не се прилагат при условие, че мерителните

тръби са снабдени с подходящи средства за затваряне.

2.3.2 Разпоредбите на параграф 2.2.3.4 се прилагат също така и за

танкове и цистерни за смазочни масла с изключение на цистерни с вместимост

по-малка от 500 l, танкове за съхранение на смазочни масла, чиито клапани са

затворени в процеса на нормалната експлоатация на кораба, или ако е доказано,

че непредвидено сработване на бързо затварящ се клапан на танка или

цистерната за смазочни масла би поставило под запламбезопасната работа на

главната силова уредба и спомагателните механизми с отговорно предназначение.

2.4 Мерки, свързани с други лесно възпламеними нефтопродукти

Мерките за съхранение, разпределение и употреба на други лесно

възпламеними нефтопродукти, които се използват под налягане в системи за

предаване на енергия, в системи за управление и активиране и в подгревателни

системи, трябва да осигуряват безопасността на кораба и лицата на борда. Под

хидравличните клапани и цилиндри трябва да бъдат поставени подходящи средства

за събиране на течове на нефтопродукти. На местата, където има източници на

възпламеняване, тези мерки трябва да отговарят поне на разпоредбите на

параграфи 2.2.3.3, 2.2.3.5, 2.2.5.3 и 2.2.6, а по отношение на здравината и

конструкцията - на разпоредбите на параграфи 2.2.4 и 2.2.5.1.

2.5 Мерки, свързани с течно гориво, в без вахтени машинни отделения

В допълнение към изискванията на параграфи от 2.1 до 2.4, горивната

система и системата за смазване в без вахтените машинни отделения трябва да

отговарят на следните изисквания:

.1 когато пълненето на разходните горивни танкове се осъществява

автоматично или с помощта на дистанционно управление, трябва да

бъдат предвидени средства за предотвратяване разлива на гориво в

резултат на тяхното препълване. Друго оборудване за автоматична

обработка на възпламеними течности (например горивни

сепаратори), което, когато това е възможно, трябва да бъде

поставено в специално помещение, запазено за сепаратори и техните подгреватели, трябва да има устройство за предотвратяване на разлив на гориво в резултат на препълване; и

.2 когато разходните горивни танкове или утаечните танкове са снабдени с устройства за подгриване и е възможно нагриване на горивото до температура, надвишаваща неговата температура на възпламеняване, трябва да бъде предвидена аварийно-предупредителна сигнализация за наличие на висока температура.

3 Мерки, свързани с газообразно гориво за домакински нужди

Системите за газообразно гориво, което се използва за домакински нужди, трябва да бъдат одобрени от Администрацията. Местата за съхранение на газови бутилки трябва да бъдат разположени на откритата палуба или в помещение с добра вентилация, което се отваря само към откритата палуба.

4 Разни източници на възпламеняване и тяхната възпламеняемост

4.1 Електрически радиатори

Електрическите радиатори, ако такива се използват, трябва да бъдат здраво закрепени на местата, където са поставени и да са конструирани така, че да свеждат до минимум опасността от възникване на пожар. Не трябва да се монтират такива радиатори с открити елементи, които биха могли да подпалят дрехи, завеси и други подобни материали или да ги изгорят чрез отделената от тях топлина.

4.2 Контейнери за отпадъци

Контейнерите за отпадъци трябва да бъдат изработени от негорими материали и не трябва да имат отвори в стените или дъното.

4.3 Изолиращи повърхности, защитени от проникване на нефтопродукти

Изолиращата повърхност в помещения, където е възможно проникване на нефтопродукти, трябва да бъде непроницаема за нефтопродукти или техните пари.

4.4 Първични полудни покрития

Първичните палубни покрития, ако се използват в жилищни и служебни помещения и постове за управление, трябва да бъдат от одобрен материал, който да не е лесно -възпламеним, което се определя в съответствие с Кодекса относно методите за извършване на тестове за огнеупорност.

## 5 Товарни пространства на танкери

### 5.1 Разделение на товарните нефтени танкове

#### 5.1.1 Товарните помпени отделения, товарните танкове, отстойните

танкове и кофердамите трябва да бъдат разположени носово от машинните помещения. Въпреки това не е задължително горивните бункеровъчни танкове да са разположени носово от машинните помещения. Товарните танкове и отстойните танкове трябва да бъдат изолирани от машинните помещения посредством кофердами, товарни помпени отделения, горивни бункеровъчни танкове или баластни танкове. Помпените отделения, в които се намират помпи и техните принадлежности за баластирание на помещенията, разположени в съседство с товарни танкове и отстойни танкове и помпи за прехвърляне на гориво, трябва да се разглеждат като еквивалентни на товарно помпено отделение в контекста на настоящото правило, при условие че тези помпени отделения имат същата степен на безопасност като тази, която се изисква за товарни помпени отделения. Помпени отделения, предназначени изключително за прехвърляне на баласт или гориво, могат, обаче, да не отговарят на изискванията на правило 10.9. Помпено отделение в долната си част може да има ниша за разполагане на помпи, която се вдава в машинни помещения от категория А при условие, че височината на нишата, като правило, не надвишава една трета от теоретичната височина на борда над кила с изключение на това, че за кораби с дедукция не по-голям от 25000 тона ако може да се докаже, че от съображения за достъпност и рационално разположение на тръбопроводите това практически е невъзможно, Администрацията може да разреши увеличаване на тази височина на нишата, но най-много до половината от теоретичната височина на борда над кила.

#### 5.1.2 Главните постове за управление на товарните операции, постове за управление, жилищните и служебните помещения (с изключение на изолираните складове за товарен инвентар) трябва да бъдат разположени кърмово от товарните танкове, отстойните танкове и помещенията, които отделят товарни танкове или отстойни танкове от машинни помещения, но не задължително кърмово от горивните и баластните танкове, а също така трябва да бъдат конструирани по такъв начин, че повреда на палуби или прегради не би довела до проникване

на газ или дим от товарните танкове в главните постове за управление на товарните операции, постове за управление или жилищните и служебните помещения. Предвидената, в съответствие с параграф 5.1.1, ниша може да не се взема под внимание при определяне на разположението на тези помещения.

5.1.3 При необходимост, обаче, Администрацията може да разреши главните постове за управление на товарните операции, постове за управление, жилищните и служебните помещения да бъдат разположени носово от товарните танкове, отстойните танкове и помещенията, които изолират товарни танкове и отстойни танкове от машинни помещения, но не задължително носово от горивните и баластните танкове. Може да бъде разрешено разполагане на машинни помещения, които не са машинни помещения от категория А, носово от товарните танкове и отстойните танкове при условие, че теса изолирани от товарните танкове и отстойните танкове посредством кофердами, товарни помпени отделения, горивни или баластни танкове и имат поне един преносим пожарогасител. В случай, че в тях се намират двигатели с вътрешно горене, в допълнение към преносимия пожарогасител трябва да има един одобрен пенен пожарогасител с вместимост най-малко 45 l или еквивалентен на него. Когато експлоатацията на полупреносим пожарогасител е практически невъзможна, този пожарогасител може да бъде заменен с два допълнителни преносими пожарогасителя. Главните постове за управление на товарните операции, постове за управление и жилищните и служебните помещения трябва да бъдат конструирани по такъв начин, че повреда на палуби или прегради да не доведе до проникване на пий или дим от товарните танкове в тези помещения. Освен това ако е необходимо за безопасността или плаването на кораба,

Администрацията може да разреши машинните помещения, в които се намират двигатели с вътрешно горене, не явяващи се главни двигатели с мощност по-голяма от 375 kW да бъдат разположени носово от товарното пространство при условие, че това разположение е в съответствие с разпоредбите на настоящия параграф.

5.1.4 Само на комбинирани кораби:

.1 отстойните танкове трябва да бъдат обградени с кофердами с



изключение на тези случаи, когато конструкциите, които са граници на отстойните танкове, се явяват част от корпуса, главната товарна палуба, преграда на товарно помпено отделение или горивен танк. Тези кофердами не трябва да бъдат отворени към двойното дъно, тунел за тръбопроводи, помпено отделение или друго затворено помещение, а така също не трябва да се използват за товар или баласт и не трябва да се свързват към системи от тръбопроводи, обслужващи товар от нефтопродукти или баласт. Трябва да бъдат предвидени средства за запълване на кофердамите с вода и за тяхното осушаване. Когато конструкция, която е граница на отстоен танк, се явява преграда на товарно помпено отделение, това помпено отделение не трябва да бъде отворено към двойното дъно, тунел за тръбопроводи или друго затворено помещение; разрешават се, обаче, отвори, снабдени с газонепроницаеми капаци на болтове;

.2 трябва да бъдат предвидени средства за изолиране на тръбопроводите, съединяващи помпено отделение с отстойните танкове по параграф 5.1.4.1. Като средство за изолиране трябва да служи клапан с поставен зад него прехвърлим фланец или подвижен щуцер с подходящи глухи фланци. Това устройство трябва да се намира в близост до отстойните танкове, но ако се окаже, че това е нецелесъобразно или практически невъзможно, то може да бъде разположено в помпено отделение, непосредствено зад мястото, където тръбопроводите преминават през преградата. Отделни стационарни помпи и тръбопроводи, включващи колектор, снабден със спирателен клапан и глух фланец, трябва да бъдат предвидени за отвеждане на съдържанието директно на откритата палуба за предаване на брегови приемни съоръжения, когато корабът извършва превоз на сухи товари. В случай когато системата за прехвърляне се използва за прехвърляне на нефтоводни смеси между танкове, когато корабът извършва превоз на сухи товари, тя не трябва

да се свързва към други системи. Допуска се отделяне от другите системи посредством премахване на подвижните щуцери;

.3 поставянето в отстойните танкове на люкове и отвори за тяхното почистване се разрешава само на откритата палуба, при което тези люкове и отвори трябва да бъдат снабдени със закрития. С изключение на случаите, когато тези закрития представляват капаци, закрепени чрез болтове, разположени на такова разстояние един от друг, при което се осигурява водонепроницаемост на закритията, те трябва да бъдат снабдени със заключващи устройства, намиращи се под контрола на отговорно лице от командния състав на кораба; и

.4 когато са предвидени бордови товарни танкове под палубните товарни тръбопроводи за нефтопродукти трябва да бъдат поставени вътре в тези танкове. Администрацията, обаче, може да разреши разполагане на товарните тръбопроводи за нефтопродукти в специални канали при условие, че те могат по подходящ начин да се почистват и вентилират в съответствие с изискванията на Администрацията. Когато не са предвидени бордови товарни танкове под палубните товарни тръбопроводи за нефтопродукти, трябва да са разположени в специални канали.

5.1.5 Когато е доказана необходимост от разполагане на навигационен пост над товарното пространство, той трябва да се използва само за навигационни цели и да бъде отделен от палубата на товарните танкове чрез открито пространство с височина не по-малка от 2 m. Противопожарната защита на такъв навигационен пост трябва да отговаря на изискванията за постове за управление, съдържащи се в правило 9.2.4.2, а така също на другите приложими разпоредби за танкери.

5.1.6 Трябва да бъдат предвидени средства за предотвратяване на попадане на разлят на палубата товар в района на жилищните и служебните помещения. Това може да бъде постигнато посредством поставяне на постоянен непрекъснат коминг с височина не по-малка от 300 mm, простиращ се от борд до борд. Особено внимание трябва да бъде отделено на устройствата, свързани с

товарене откъм кърмата.

### 5.3.1 Общи изисквания

Газоотводните системи на товарните танкове трябва да бъдат напълно независими от въздушните тръби, обслужващи другите отсеци на кораба.

Устройството и разположението на отворите в палубата на товарните танкове, от които могат да излизат лесно възпламеними пари, трябва да свежда до минимум възможността за проникване на лесно възпламеними пари в затворени помещения, съдържащи източник на възпламеняване или натрупването им в близост до палубни механизми и оборудване, които могат да създават опасност от възпламеняване. В съответствие с тези общи принципи се прилагат критериите, посочени в параграфи от 5.3.2 до 5.3.5 и правило 11.6.

### 5.3.2 Газоотводни устройства

5.3.2.1 Газоотводните устройства на всеки товарен танк могат да бъдат независими или общи с други товарни танкове и могат да бъдат обединени с тръбопровода за инертен газ.

5.3.2.2 Когато тези устройства се явяват общи с други товарни танкове, за изолиране на всеки товарен танк трябва да бъдат предвидени спирателни клапани или други приемливи средства, В случай на поставяне на спирателни клапани, те трябва да бъдат снабдени със заключващи устройства, намиращи се под контрола на отговорно лице от командния състав на кораба. Трябва да има ясна светлинна индикация на работното състояние на клапаните или другите приемливи средства. Когато танковете са били изолирани, трябва да се гарантира, че съответните изолиращи клапани ще бъдат отворени преди началото на товарене, балансиране или разтоварване на товар от тези танкове. Никакво изолиране не трябва да води до прекратяване на преминаването на газове, породено от температурни колебания в товарен танк, в съответствие с правило 11.6.1.1.

5.3.2.3 Ако се предвижда товарене, баластиране или разтоварване на товарен танк или група товарни танкове, които са изолиране от общата газоотводна система, този товарен танк или група товарни танкове трябва да бъдат оборудвани със средства за защита от свръх налягане или вакуум, както се изисква от правило 11.6.3.2.

5.3.2.4 Газоотводните устройства трябва да са свързани към горната част на всеки товарен танк и да се само осушават в товарните танкове при всички нормални условия на диферент и крен на кораба. Когато е невъзможно да се поставят само осушаващи се тръбопроводи, трябва да бъдат предвидени постоянни устройства за осушаване на газоотводните тръбопроводи в товарния танк.

### 5.3.3 Предпазни устройства в газоотводните системи

Газоотводната система трябва да бъде снабдена с устройства за предотвратяване на проникване на пламък в товарните танкове. Конструкцията, изпитанията и разположението на тези устройства трябва да отговарят на установени от Администрацията изисквания, въз основа на ръководство, разработено от Организацията.\*1 Отворите за измерване на нивото на течността не трябва да се използват за изравняване на налягането. Те трябва да бъдат снабдени със самозатварящи се и херметични закрития. В тези отвори не се разрешава поставяне на приспособления и защитни екрани, задържащи огън.

### 5.3.4 Изпускателни отвори за отвеждане на газ по време на претоварващи операции и баластиране

5.3.4.1 Изпускателните отвори за отвеждане на газове по време на товарене, разтоварване и баластиране, които се изискват от правило 11.6.1.2, трябва:

- .1.1 да допускат свободно излизане на смеси от пари; или
- .1.2 да допускат дроселиране за осигуряване на излизането на смеси от пари със скорост не по-малка от 30 m/s;
- .2 да са разположени по такъв начин, че сместа от пари да се отвеждат вертикално нагоре;
- .3 когато се прилага метода на свободно излизане на смеси от пари, да са разположени на височина не по-малка от 6 m над палубата на товарните танкове или над надлъжния мостик, ако изходните отвори се намират в рамките на 4 m от този мостик и на разстояние не по-малко от 10 m по хоризонталата от най-близките въздушни канали и отвори, водещи към затворени помещения, съдържащи източник на възпламеняване, както и от палубни механизми като брашпил и отвори на верижния сандък и

оборудване, което може да създаде опасност от възпламеняване;

и

.4 когато се прилага метода на високоскоростно изпускане, да са разположени на височина не по-малка от 2 m над палубата на товарните танкове и на разстояние не по-малко от 10 m по хоризонталата от най-близките въздушни канали и отвори, водещи към затворени помещения, съдържащи източник на възпламеняване, както и от палубни механизми като брашпил и отвори на верижния сандък и оборудване, което може да създаде

опасност от възпламеняване. Тези изходни отвори трябва да бъдат снабдени с високоскоростни устройства от одобрен тип.

5.3.4.2 Устройствата за отвеждане на пари, които се изваждат от товарните танкове по време на товарене и баластиране, трябва да отговарят на изискванията на параграф 5.3 и правило 11.6 и да се състоят или от една или повече вентилационни мачти, или отред вентилационни отвори за високоскоростно изпускане. За отвеждане на такива пари може да се използва магистралата за инертен газ.

5.3.5 Изолиране на отстойните танкове на комбинирани кораби

-----  
\*1 Вж. циркуляр MSC/Circ.677, Ревизирани стандарти за конструкцията, изпитанията и разположението на устройства за предотвратяване на проникване на пламък в товарни танкове на танкери и циркуляр MSC/Circ.450/Rev.1, Ревизирани фактори, които трябва да се вземат под внимание когато се конструират газоотводни системи и системи за дегазация на товарни танкове. На комбинираните кораби като устройства за изолиране на отстойните танкове, съдържащи нефт или остатъци от нефт, от другите товарни танкове трябва да се използват глухи фланци, които остават по местата си през цялото време, когато корабът превозва товари, различни от течните товари, посочени в правило 1.6.1.

5.4 Вентилация

5.4.1 Вентилационни системи на товарни помпени отделения

Товарните помпени отделения трябва да имат изкуствена вентилация, а изходните отвори на изсмукващи вентилатори трябва да бъдат изведени на безопасно място на откритата палуба. Производителността на системата за вентилация на тези помещения трябва да бъде достатъчна, че да се сведе до минимум възможността от натрупване на лесно възпламеними пари. Броят на въздухообмените трябва да бъде не по-малък от 20 на час, отчитайки целия обем на помещението. Разположението на вентилационните канали трябва да осигурява ефективна вентилация на всички помещения. Вентилацията трябва да бъде от изсмукващ тип с използване на вентилатори от искробезопасен тип.

#### 5.4.2 Вентилационни системи на комбинирани кораби

На комбинираните кораби трябва да бъде предвидена възможност за изкуствена вентилация на товарните помещения, както и на съседните им затворени помещения. Изкуствената вентилация може да бъде осигурена чрез преносими вентилатори. В съседните на отстойни танкове товарни помпени отделения, тунели за тръбопроводи и кофердами, упоменати в параграф 5.1.4, трябва да бъде предвидена одобрена стационарна система за откриване на газ, можеща да осъществява следене за наличие на лесно възпламеними пари. Трябва да бъдат взети съответните мерки за улесняване на измерването на концентрацията на лесно възпламенимите пари във всички други помещения, разположени в товарното пространство. Извършването на тези измервания трябва да може да се осъществява от откритата палуба или от лесно достъпни места.

#### 5.5 Системи за инертен газ

##### 5.5.1 Приложение

5.5.1.1 На танкери с дедуейт 20000 тона и по-голям защитата на товарните танкове трябва да се осигурява с помощта на стационарна система за инертен газ в съответствие с изискванията на Кодекса за системите за пожарна безопасност с изключение на това, че вместо горе упоменатата система, вземайки под внимание устройството и оборудването на кораба, Администрацията може да разреши използване на други стационарни уредби, ако те осигуряват еквивалентна защита, в съответствие с правило I/5. Изискванията към алтернативните стационарни уредби трябва да отговарят на изискванията на параграф 5.5.4

5.5.1.2 Танкерите, на които почистването на товарните танкове се осъществява посредством измиване на суровия нефт, трябва да бъдат оборудвани със система за инертен газ в съответствие с разпоредбите на Кодекса за системите за пожарна безопасност, и стационарни машини за измиване на танковете.

5.5.1.3 Танкерите, които трябва да бъдат оборудвани със система за инертен газ, трябва да отговарят на следните условия:

.1 пространствата в двойния корпус трябва да бъдат оборудвани с подходящи съединения за подаване на инертен газ;

.2 когато пространства в корпуса са свързани към стационарна система за разпределение на инертен газ, трябва да бъдат предвидени средства за предотвратяване на течове на въглеводородни газове от товарните танкове в пространства в двойния корпус чрез тази система; и

.3 когато такива пространства не са свързани към стационарна система за разпределение на инертен газ, трябва да бъдат предвидени съответни средства, позволяващи тяхното свързване към магистралата на инертния газ.

5.5.2 Системи за инертен газ на танкери-химикаловози и газовози  
Изискванията към системите за инертен газ, съдържащи се в Кодекса за системите за пожарна безопасност, могат да не се прилагат за:

.1 танкери-химикаловози и газовози, превозващи товарите, посочени в правило 1.6.1, при условие че те отговарят на изискванията към системите за инертен газ на танкери-химикаловози, установени от Администрацията въз основа на ръководство, разработено от Организацията\*2; или

.2 танкери-химикаловози и газовози, превозващи възпламеними товари, различни от суров нефт или нефтопродукти като товарите, изброени в глави 17 и 18 на Международния кодекс за химикаловози, при условие че вместимостта на танковете, използвани за техния превоз, не надвишава 3000 m<sup>3</sup>  
производителността на всяка от дюзите на машините за миене на

танкове не надвишава 17.5 m<sup>3</sup>/h, а общата производителност на машините, използвани за товарни танкове, в който да е момент от време не надвишава 110 m<sup>3</sup>/h.

### 5.5.3 Общи изисквания към системите за инертен газ

5.5.3.1 Системата за инертен газ трябва да осигурява инертизация, продухване и дегазация на празни танкове и поддържане в товарните танкове на атмосфера с изискваното съдържание на кислород.

5.5.3.2 Системата за инертен газ, упомената в параграф 5.5.3.1, трябва да бъде проектирана, конструирана и изпитана в съответствие с Кодекса за системите за пожарна безопасност.

-----  
\*2 Вж. Правилата относно системи за инертен газ на танкери-химикаловози, приети от Организацията с резолюция А 567(14).

5.5.3.3 Танкерите, оборудвани със стационарна система за инертен газ, трябва да бъдат снабдени със затворена система за измерване на ниво на течност.

### 5.5.4 Изисквания към еквивалентни системи

5.5.4.1 Когато е инсталирана уредба, еквивалентна на стационарна система за инертен газ, тя трябва:

.1 да осигурява предотвратяване на опасно натрупване на взривоопасни смеси в неповредени товарни танкове по време на нормалната експлоатация на кораба при извършване на преход под баласт и по време на извършване на необходимите операции в танковете; и

.2 има конструкция, свеждаща до минимум опасността от възпламеняване в следствие на образуване на статично електричество в самата система.

### 5.6 Инертзация, продухване и дегазация

5.6.1 Устройствата за продухване и или дегазация трябва да са такива, че да свеждат до минимум опасността, която се създава от разсейването на лесно възпламеними пари в атмосферата и наличието в товарния танк на лесно



възпламеними смеси.

5.6.2 Процедурата по продухване на товарни танкове и или тяхната

дегазация трябва да се изпълнява в съответствие с правило 16.3.2.

5.6.3 Устройствата за инертизация, продухване или дегазация на празни

танкове, съгласно разпоредбата на параграф 5.5.3.1, трябва да удовлетворяват

изискванията на Администрацията и да са такива, че да свеждат до минимум

натрупването на въгледородни пари в джобовете, които се образуват от

вътрешните конструктивни елементи на танка, и че:

.1 продухващата тръба на всеки отделен танк, ако такава е

монтирана, да е разположена колкото е възможно по-далеч от

входния отвор за инертен газ въздух и в съответствие с

разпоредбите на параграф 5.3 и правило 11.6. Входния отвор на

тази продухваща тръба може да бъде разположен или на нивото

на палубата или на височина не по-голяма от 1 m над дъното на

танка;

.2 площта на напречното сечение на продухващата тръба, упомената в

параграф 5.6.3.1, да е такава, че при едновременно подаване на

инертен газ в кои да са три танка, да може да се поддържа

скорост на газа на изхода не по-малка от 20 m/s. Изпускателните

отвори на продухващите тръби трябва да се разположени на

височина не по-малка от 2 m над палубата; и

.3 всеки изпускателен отвор за газ, упоменат в параграф 5.6.3.2,

трябва да бъде снабден с подходящи затварящи устройства.

5.7 Измерване на концентрацията на газ

5.7.1 Преносими прибори

На танкерите трябва да има поне един преносим прибор за измерване на

концентрацията на лесно възпламеними пари, заедно с достатъчен комплект от

резервни части. Трябва да бъдат предвидени подходящи устройства за калибровка

на тези прибори.

5.7.2 Средства за измерване на съдържанието на газ в пространства в

двойния корпус и двойното дъно

5.7.2.1 Трябва да бъдат предвидени подходящи преносими прибори за

измерване на концентрацията на кислород и лесно възпламеними пари. При избора на такива прибори трябва да се обърне дължимото внимание на възможността за тяхното използване, заедно със стационарните системи от тръбопроводи за вземане на проби от газ, упоменати в параграф 5.7.2.2.

5.7.2.2 Когато атмосферното съдържание в пространствата в двойния корпус не може да бъде определено достоверно с помощта на гъвкави шлангове за вземане на проби, тези пространства трябва да бъдат оборудвани със стационарни тръбопроводи за вземане на проби от газ. Конфигурацията на тръбопроводите трябва да съответства на устройството на тези пространства.

5.7.2.3 Материалите, от които са изработени тръбопроводите за вземане на проби от газ, и размерите на тръбопроводите трябва да са такива, че да предотвратяват ограничения при тяхната експлоатацията. Ако се използват материали от пластмаса, те трябва да бъдат електропроводими.

5.8 Подаване на въздух към пространства в двойния корпус и двойното дъно Пространствата в двойния корпус и двойното дъно трябва да бъдат снабдени с подходящи връзки за подаване на въздух към тях.

5.9 Защита на товарното пространство

В района на съединенията на тръбопроводи и шлангове под колектори трябва да бъдат предвидени тави за събиране на остатъци от товар от товарните тръбопроводи и шлангове. Товарните шлангове и шланговете за измиване на танкове трябва да бъдат електропроводими по цялата им дължина, включително муфите и фланците (с изключение на бреговите съединения), и трябва да бъдат заземени за отнемане на електростатични заряди.

5.10 Защита на товарни помпени отделения 5.10.1 На танкери:

1 товарните, баластните и почистващите помпи, поставени в товарни помпени отделения и задвижвани с помощта на валове, преминаващи през прегради на помпеното отделение, трябва да бъдат оборудвани с температурен датчик за салниците на вала в преградата, лагерите и кожусите на помпите. Непрекъснат звуков и светлинен аварийно-предупредителен сигнал трябва да се подава автоматично на поста за управление на товарните операции или

поста за управление на помпите;

.2 осветлението в товарните помпени отделения, с изключение на аварийното осветление, трябва да бъде свързано с вентилацията по такъв начин, че вентилацията да започне да работи при включване на осветлението. Отказ във вентилационната система не трябва да води до изключване на осветлението;

.3 трябва да бъде инсталирана система за непрекъснато следене на концентрацията на въглеродородни газове. Точките за вземане на проби или чувствителните елементи на датчиците трябва да са разположени на подходящи места така, че потенциално опасните течове да се откриват бързо. Когато концентрацията на въглеродороден газ достигне предварително зададено ниво, което не трябва да надвишава 10 % от долната граница на възпламеняване, в помпеното отделение, на поста за управление на двигателите, поста за управление на товарните операции и навигационния мостик трябва автоматично да бъде подаден непрекъснат звуков и светлинен аварийно-предупредителен сигнал с цел известяване на личния състав за потенциална опасност, и

.4 във всички помпени отделения трябва да бъдат предвидени средства за следене на нивото на саптините, заедно с подходящо разположена аварийно-предупредителна сигнализация.

## Правило 5

Възможност за разрастване на пожара

### 1 Цел

Целта на настоящото правило е ограничаване на възможностите за разрастване на пожари във всяко помещение на кораба. За тази цел трябва да се спазват следните функционални изисквания:

.1 трябва да бъдат предвидени средства, позволяващи управление на подаването на въздух към помещението;

.2 трябва да бъдат предвидени средства, позволяващи контролиране на течовете на лесно възпламеними течности в помещението; и

.3 трябва да бъде ограничено използването на горими материали.

2 Управление на ползването на въздух и контролиране на течовете на лесно възпламеними течности в помещението.

2.1 Средства за затваряне и устройства за спиране на вентилацията

2.1.1 Трябва да бъде предвидена възможност за затваряне на главните входни и изпускателни отвори на всички вентилационни системи от места, намиращи се вън от вентилирани помещения. Средствата за затваряне трябва да бъдат лесно достъпни, както и да имат лесно забележима постоянна маркировка и да указват дали устройството е отворено или затворено.

2.1.2 Трябва да бъде предвидена възможност за спиране на изкуствената вентилация в жилищните, служебните и товарните помещения, постове за управление и машинните помещения от лесно достъпно място вън от обслужваното помещение. В случай на пожар в обслужваното помещение не трябва за кратко време достъпът до това място да стане невъзможен.

2.1.3 На пътнически кораби, превозващи повече от 36 пътници, изкуствената вентилация, с изключение на вентилацията на машинните и товарните помещения, както и всякакви алтернативни системи, които могат да се изискват от правило 8.2, трябва да има средства за управление, групирани по такъв начин, че всички вентилатори да могат да бъдат изключени от кое да е от две отделни места, които трябва да се намират колкото е възможно по-далеч едно от друго. Вентилаторите, обслужващи системата за изкуствена вентилация на товарни помещения, трябва да се изключват от безопасно място вън от такива помещения.

2.2 Средства за управление в машинни помещения

2.2.1 Трябва да бъдат предвидени средства за управление, предназначени за отваряне и затваряне на светлици, затваряне на отвори в димоходи, които нормално дават възможност за осъществяване на изсмукваща вентилация, а така също и за затваряне на вентилационни клапани.

2.2.2 Трябва да бъдат предвидени средства за управление, предназначени за спиране на вентилаторите. Средствата за управление на изкуствената вентилация в машинни помещения трябва да бъдат групирани по такъв начин, че управлението да може да се извършва от две места, едното от които трябва да се намира вън от тези помещения. Средствата за изключване на изкуствената

вентилация в машинни помещения трябва да бъдат напълно независими от средствата, предвидени за изключване на вентилации в други помещения.

2.2.3 Трябва да бъдат предвидени средства за управление, предназначени за изключване на нагнетателни и изсмукващи вентилатори, помпи за прехвърляне на гориво, помпи на системите за течно гориво, помпи на системата за смазване, циркулационни помпи за горещо масло и горивни сепаратори (пречистватели). Не е необходимо, обаче, прилагане на параграфи 2.2.4 и 2.2.5 за сепараторите за нефтоводни смеси.

2.2.4 Средствата за управление, които се изискват от параграфи 2.2.1-2.2.3 и правило 4.2.2.3.4, трябва да са разположени във от обслужваното от тях помещение на такова място, където до тях ще има достъп в случай на пожар в това помещение.

2.2.5 На пътнически кораби средствата за управление, изисквани от параграфи 2.2.1.2.2.4 и правила 8.3.3 и 9.5.2.3, както и средствата за управление на коя да е изисквана система за гасене на пожари, трябва да се намират на едно място за управление или да бъдат грипирани на няколко места, броят на които трябва да бъде колкото е възможно по-малък в съответствие с изискванията на Администрацията. До тези места трябва да има безопасен достъп от откритата палуба.

2.3 Допълнителни изисквания към средствата за управление е без вахтени машинни отделения

2.3.1 В случай на без вахтено машинно отделение, Администрацията трябва да обърне особено внимание на поддържането на устойчивостта на машинните помещения на пожари, разположението и централизирането на средствата за управление на системите за гасене на пожари, изискваните устройства за спиране (например, на вентилация, горивни помпи и др.), както и на това, че може да са необходими допълнителни средства за гасене на пожари и друго противопожарно оборудване и дихателни апарати.

2.3.2 На пътнически кораби тези изисквания трябва да бъдат най-малко еквивалентни на тези, които се прилагат за машинни помещения с нормално вахтено обслужване.

3 Материали за противопожарна защита

### 3.1 Използване на негорими материали

#### 3.1.1 Изолационни материали

Освен в товарните помещения, пощенските помещения, багажните отделения и хладилните отделения на служебните помещения, изолационните материали трябва да бъдат негорими. Не се изисква материалите против кондензация и лепилата, които се използват в съчетание с изолацията на студени тръбопроводи, както и изолацията на арматурата на тези тръбопроводи да са негорими, но тяхното количество трябва да бъде сведено до практически възможния минимум, а откритите им повърхности трябва да се характеризират с бавно разпространение на пламъка.

#### 3.1.2 Настили и вътрешни обшивки

3.1.2.1 На пътнически кораби, освен в товарните помещения, всички вътрешни обшивки, решетки, противопожарни стени и настили трябва да бъдат от негорими материали, освен когато се използват в пощенски помещения, багажни отделения, сауни или хладилни отделения на служебни помещения. Полупреградите или палубите, използвани за разделяне на помещения от съображения за удобство или с цел художествено оформление, също трябва да бъдат от негорими материали.

3.1.2.2 На товарни кораби всички вътрешни обшивки, настили, противопожарни стени и отнасящите се към тях решетки трябва да бъдат изработени от негорими материали в следните помещения:

.1 в жилищни и служебни помещения и постове за управление - за кораби, за които е установен способ ІС, както е посочено в правило 9.2.3.1; и

.2 в коридорите и загражденията на траповете, обслужващи жилищни и служебни помещения и постове за управление - за кораби, за които са установени способи ІІС и ІІІС, както е посочено в правило 9.2,3.1.

### 3.2 Използване на горими материали

#### 3.2.1 Общи положения

3.2.1.1 На пътнически кораби преградите от класове "А", "В" или "С" в жилищни и служебни помещения, които са покрити с горими материали, обшивки,

изваяни фигури, украшения и облицовки, трябва да отговарят на изискванията на параграфи 3.2.2-3.2.4 и правило 6. Въпреки това, традиционни дървени пейки, дървени обшивки на прегради и дървени настили се разрешават в сауни и тези материали могат да не се вземат под внимание при изчисленията по параграфи 3.2.2 и 3.2.3.

3.2.1.2 На товарни кораби негоримите прегради, настили и вътрешни обшивки, поставени в жилищни и служебни помещения, могат да бъдат покрити с горими материали, обшивки, изваяни фигури, украшения и облицовки, при условие че за граници на тези помещения служат негорими прегради, настили и вътрешни обшивки в съответствие с разпоредбите на параграфи 3.2.2-3.2.4 и правило 6.

### 3.2.2 Максимална топлотворна способност на горими материали

Горимите материали, които се използват за повърхностите и вътрешните обшивки, посочени в параграф 3.2.1, трябва да имат топлотворна способност\*3 не по-голяма от 45 MJ/m<sup>2</sup> за площта с отчитане на използваната дебелина.

Изискванията на настоящия параграф не се прилагат за повърхности на мебели, закрепени за вътрешни обшивки или прегради.

### 3.2.3 Общ обем на горимите материали

Когато се използват горими материали в съответствие с параграф 3.2.1, те трябва да отговарят на следните изисквания:

.1 общият обем на горимите обшивки, изваяни фигури, украшения и облицовки в жилищни и служебни помещения не трябва да надвишава обема, равен на обема на облицовките с дебелина 2.5 mm по цялата площ на вътрешните обшивки на стени и на настилите.

Мебелите, закрепени за вътрешни обшивки, прегради или палуби, могат да не се включват в изчисленията на общия обем на горимите материали; и

.2 на кораби, оборудвани с автоматична спринклерна система, отговаряща на изискванията на Кодекса за системите за пожарна безопасност, упоменатия по-горе обем може да включва част от количеството на горимия материал, използван за изграждане на прегради от клас "С".

-----  
\*3 Вж. препоръките, публикувани от Международната организация по стандартизация, в частност публикация ISO 1716:1973 - Определяне на топлотворна способност.

3.2.4 Открити повърхности, характеризиращи се с бавно разпространение на пламъка

Следните повърхности трябва да се характеризират с бавно разпространение на пламъка в съответствие с Кодекса относно методите за извършване на тестове за огнеупорност:

3.2.4.1 На пътнически кораби:

.1 открити повърхности в коридори и заграждения на трапове, както и вътрешни обшивки на прегради и настили в жилищни и служебни помещения (с изключение на сауни) и постове за управление; и

.2 повърхности и решетки в скрити или недостъпни места в жилищни и служебни помещения и постове за управление.

3.2.4.2 На товарни кораби:

.1 открити повърхности в коридори и заграждения на трапове, както и настили в жилищни и служебни помещения (с изключение на сауни) и постове за управление; и

.2 повърхности и решетки в скрити или недостъпни места в жилищни и служебни помещения и постове за управление.

3.3 Мебели в заграждения на трапове на пътнически кораби

Местата за сядане в мебелите, намиращи се в заграждения на трапове, трябва да бъдат ограничени. Мебелите трябва да бъдат закрепени, а местата за сядане - да бъдат ограничени до шест на всяка палуба във всяко заграждение на трап, трябва да имат представляват ограничена опасност от пожар, определена в съответствие с Кодекса относно методите за извършване на тестове за огнеупорност, и не трябва да възпрепятстват пътищата за евакуация на пътници.

Не се разрешава поставяне на мебели в коридорите за пътници и екипаж, които са част от пътища за евакуация в района на кабините. В допълнение към горното могат да бъдат разрешени складове от негорими материали за съхраняване на оборудване, което не представлява опасност и се изисква от настоящите



правила. Може да се разреши поставяне на автомати за питейна вода и машини за лед на кубчета в коридори при условие, че те са стационарни и не намаляват ширината на пътищата за евакуация. Това се прилага също и за декоративни цветя или растения, статуи или други елементи на художествено оформление като картини и гоблени в коридори и заграждения на трапове.

## Правило 6

Възможност за образуване на дим и токсичност на дима

### 1 Цел

Целта на настоящото правило е намаляване на опасността за човешкия живот, която се създава от дим и токсични продукти, образуващи се при пожар в помещения където обикновено работят или живеят хора. За тази цел количеството на дима и токсичните продукти, които се отделят при пожар на горими материали, включително покрития в повърхности, трябва да бъде ограничен.

### 2 Бои, лакове и други покрития

Боите, лаковете и другите покрития, които се използват върху открити повърхности) вътре в помещения, не трябва да отделят прекомерно количество дим и токсични продукти, като това се определя в съответствие с Кодекса относно методите и извършване на тестове за огнеупорност.

### 3 Първични пагубни покрития

Първичните пагубни покрития, ако се използват в жилищни и служебни помещения и постове за управление, трябва да бъдат от одобрен материал, който не представлява опасност що се касае до отделяне на дим или токсични или взривоопасни продукти при високи температури, като това се определя в съответствие с Кодекса относно методите за извършване на тестове за огнеупорност.

## Част С

### Потискане на пожари

## Правило 7

Откриване на пожар и противопожарна алармена сигнализация

## 1 Цел

Целта на настоящото правило е откриването на пожар на мястото на възникването му и осигуряването на алармен сигнал за безопасно напускане и действията по гасенето. За целта се изпълняват следните функционални изисквания:

- .1 стационарните пожарооткривачи и пожаро известяващи системи, трябва да са съобразени с естеството на помещенията, потенциала за разпространение на огъня и потенциалното отделяне на дим и газове;
- .2 ръчно задействуваните постове за пожарна сигнализация да са на място, за ефективно и достъпно пожароизвестяване;
- .3 противопожарните патрули да осигуряват ефективно откриване и локализиране на пожарите, както и известяване на навигационния мостик и противопожарни ге групи относително тегло.

## 2 Общи изисквания

- 2.1. Осигуряват се стационарни пожарооткривачи и пожаро известяващи системи съгласно разпоредбите на настоящото правило.
- 2.2. Стационарните пожарооткривачи и пожароизвестяващи системи и системите за откриване на дим чрез взимане на проби, изисквани по настоящото правило и Други правила в настоящата част, са от одобрен тип и отговарят на изискванията на Кодекса за системите за пожарна безопасност.
- 2.3. Където се изисква стационарна пожарооткривача и пожароизвестяваща система за защита на пространства, различни от посочените в параграф 5.1, във всяко такова пространство се инсталира най-малко един датчик, отговарящ на изискванията на Кодекса за системите за пожарна безопасност.

## 3 Първоначални и периодични изпитвания

- 3.1. Действието на стационарните пожарооткривачи и пожароизвестяващи системи, изисквани по съответните разпоредби на настоящата глава, подлежи на изпитване при различни условия на вентилация след монтажа им.
- 3.2. Действието на стационарните пожарооткривачи и пожароизвестяващи системи подлежи на периодични изпитания, удовлетворяващи Администрацията,

посредством оборудване, произвеждащо горещ въздух до подходяща температура, или дим или аерозолни частици с подходяща плътност и размер на частиците, или посредством други явления, свързани със зараждащ се пожар, на които датчика е проектиран да реагира.

#### 4 Защита на машинни помещения

##### 4.1. Монтаж

Стационарна пожарооткриваща и пожароизвестяваща система се монтира в:

.1 безвахтени машинни помещения; и

.2 машинни помещения, в които:

.2.1. е одобрено монтирането на автоматични и дистанционно

управляеми системи и оборудване вместо осигуряването на

непрекъснато присъствие на персонал в помещението; и

.2.2. основните задвижващи механизми и свързаните с тях механизми,

включително главните източници на електрозахранване, се

осигуряват с различна степен на автоматично или дистанционно

управление и са под непрекъснатото наблюдение на персонал от

контролна зала.

##### 4.2 Проектиране

Стационарната пожарооткриваща и пожароизвестяваща система, изисквана по

параграф 4.1.1 се проектира така, че датчиците да са разположени по начин,

позволяващ незабавното откриване на възникващ пожар в кое да е затворено

пространство при нормални условия на работа на механизмите и вентилацията,

изисквани съобразно възможния температурен диапазон на околната среда. Освен

в помещенията с ограничена височина и където използването им е особено

уместно, монтирането на системи за откриване, използващи само топлинни

датчици, не се разрешава. Системата за откриване на пожар трябва да

задействува звуков и визуален алармени сигнали, които се различават от

сигналите на други алармени системи, които не известяват пожар; тези сигнали

трябва да достигат на достатъчен брой места, за да е сигурно, че се чуват и

виждат на навигационния мостик и от отговорния за това механик. Когато на

навигационния мостик няма никой, алармения<sup>1</sup> сигнал трябва да се чува на

място, където се намира дежурния отговорен член от екипажа.

## 5 Защита на жилищни и служебни помещения и постове за управление

### 5.1 Димни датчици в жилищни помещения

На всички стълбища, коридори и маршрути за напускане в жилищните помещения се монтират димни датчици, съгласно разпоредби на параграфи 5.2, 5.3 и 5.4. Преценява се необходимостта от монтиране на димни датчици със специално предназначение във вентилационните канали.

### 5.2 Изисквания към пътнически кораби, превозващи повече от 36 пътника

В служебните помещения, постове за управление и жилищните помещения, включително коридорите, стълбищата и маршрутите за напускане на кораба в жилищните помещения се инсталира стационарна пожарооткриваща и пожароизвестяваща система с цел откриването на дим. В личните бани и кухни не е необходимо монтирането на димни датчици. В помещения с малка и нулева опасност от пожари, като празни пространства, обществени тоалетни, камери с въглероден двуокис и подобни, не е необходимо монтирането на стационарни пожарооткриващи и пожароизвестяващи системи.

### 5.3 Изисквания към пътнически кораби, превозващи не повече от 36 пътника

Във всяка отделна зона, вертикална или хоризонтална, във всички жилищни и служебни помещения, а където Администрацията счете за необходимо - и на постове за управление, с изключение на пространствата с нулева опасност от пожари, като празни, санитарни и други помещения, се монтира едно от следните:

.1 стационарна пожарооткриваща и пожароизвестяваща система, така монтирана и разположена, че да открива наличието на пожар в тези помещения и на дим в коридорите, стълбищата и маршрутите за напускане на кораба вътре в жилищните помещения; или

.2 автоматична спринклерна, пожарооткриваща и пожароизвестяваща система от одобрен тип, отговаряща на съответните изисквания на Кодекса за системите за пожарна безопасност, инсталирана и разположена по начин, осигуряващ защита на тези помещения, и в допълнение, стационарна пожарооткриваща и пожароизвестяваща система, инсталирана и разположена по начин, осигуряващ

откриването на дим в коридорите, стълбищата и маршрутите за напускане на кораба вътре в жилищните помещения.

#### 5.4 Защита на атриуми на пътнически кораби

Цялата главна вертикална зона, съдържаща атриума, се защитава чрез система за откриване на дим.

#### 5.5 Товарни кораби

Жилищните и служебни помещения, както и постове за управление на товарните кораби се защитават от стационарна пожарооткриваща и пожароизвестяваща система и/или автоматична спринклерна пожарооткриваща и пожароизвестяваща система както следва, в зависимост от метода на защита, приет в съответствие с правило 9.2.3.1.

##### 5.5.1 Метод IC - Стационарна пожарооткриваща и пожароизвестяваща

система, инсталирана и разположена по такъв начин, че да осигурява откриването на дим във всички коридори, стълбища и маршрутите за напускане на кораба вътре в жилищните помещения.

##### 5.5.2 Метод IIS - Автоматична спринклерна, пожарооткриваща и

пожароизвестяваща система от одобрен тип, отговаряща на съответните изисквания на Кодекса за системите за пожарна безопасност, инсталирана и разположена по такъв начин, че да осигурява защита на жилищните помещения, кухните и други служебни помещения, с изключение на тези с несъществена опасност от пожари, като празни пространства, санитарни помещения и др.

Освен това се инсталира стационарна пожарооткриваща и пожароизвестяваща система по такъв начин, че да осигурява откриването на дим във всички коридори, стълбища и маршрутите за напускане на кораба вътре в жилищните помещения.

##### 5.5.3 Метод IIS - Стационарна пожарооткриваща и пожароизвестяваща

система, инсталирана и разположена по такъв начин, че да открива наличието на ножар във всички жилищни и служебни помещения, осигуряваща откриването на дим в коридорите, стълбищата и маршрутите за напускане на кораба вътре в жилищните помещения, с изключение на тези с несъществена опасност от пожари, като празни пространства, санитарни помещения и др. Освен това се инсталирай разполага стационарна пожарооткриваща и пожаро известяваща система по такъв

начин, че да осигурява откриването на дим във всички коридори, стълбища и маршрутите за напускане на кораба вътре в жилищните помещения.

## 6 Защита на товарните помещения на пътнически кораби

Стационарна пожарооткриваща и пожароизвестяваща система или система за откриване на дим чрез взимане на проби се инсталира в товарните помещения, които по мнението на Администрацията са недостъпни, освен където е установено по начин, удовлетворяващ Администрацията, че корабът извършва рейсове с такава малка продължителност, че прилагането на настоящото правило би било неоправдано.

## 7 Ръчно задействувани постове за пожарна сигнализация

Ръчно задействувани постове за пожарна сигнализация, отговарящи на изискванията на Кодекса за системите за пожарна безопасност се монтират навсякъде в жилищните помещения, служебните помещения и постове за управление. На всеки изход се поставя по един ръчно задействуващ пост за пожарна сигнализация. Ръчно задействувания постове за пожарна сигнализация трябва да са леснодостъпни по коридорите на всяка палуба и да се разполагат така, че никоя част от коридора да не е на повече от 20 метра от ръчно задействувания пост.

## 8 Пожарни обходи на пътнически кораби

### 8.1 Пожарни обходи

На кораби, превозващи повече от 36 пътника се поддържа ефективна система на противопожарен обход, така че да може бързо да се открие евентуалното възникване на пожар. Всеки член на обхода следва да бъде обучен за работа с противопожарните средства на кораба, както и да е запознат с местоположението и действието на всяко оборудване, което може да му се наложи да използва.

### 8.2 Люкове за оглед

Конструкцията на настилите и преградите е такава, че да дава възможност на пожарните обходи, без да се нарушава ефективността на противопожарната защита, да откриват дим, възникнал в скрити и недостъпни места, освен където по мнението на Администрацията, не съществува опасност от възникването на пожар на такива места,

### 8.3 Преносим радиотелефонен апарат за двустранна връзка

Всеки член на пожарния обход се снабдява с преносим радиотелефонен апарат за двустранна връзка.

## 9 Системи за пожарна сигнализация на пътническите кораби\*

9.1 Пътническите кораби, през цялото време, през което са на море или в пристанище с изключение на периода, когато не са в експлоатация), трябва да са комплектовани с екипаж или оборудване така, че да се осигури незабавно приемане на всеки първоначален сигнал за пожарна тревога от отговорен член на екипажа.

9.2 Контролното табло на стационарните пожарооткриващи и пожароизвестяващи системи е проектирано на принципа на защита срещу преустановяване на действието при повреда на отделни елементи (например, отворена верига на датчик предизвиква ситуация на пожарна тревога).

9.3 При пътнически кораби, превозващи повече от 36 пътника, пожароизвестителните сигнали за системите, изисквани по параграф 5.2, са централизирани в централен контролен пост с непрекъснато присъствие на персонал. В допълнение, средствата за дистанционно затваряне на противопожарните врати и вентилаторите са централизирани на същото място.

Екипажът в контролния пост трябва да има техническата възможност за възобновяване работата на вентилаторите. Контролното табло в централния контролен пост трябва да показва затвореното или отворено положение на противопожарните врати, отворено или изключено състояние на датчиците, алармите и вентилаторите. Контролното табло се подsigурява с непрекъснато електрозахранване и автоматично превключване в режим на захранване стенд-бай, в случая на загуба на нормалното захранване. Контролното табло се захранва от главния източник на електрозахранване и от аварийния източник на електрозахранване, дефиниран в правило II-1/42, освен ако не са разрешени други схеми на захранване съгласно правилата, според случая.

9.4 Осигурява се специална сигнализация за оповестяване на екипажа, управлявана от навигационния мостик или от противопожарния контролен пост. Тачи сигнализация може да е част от система за обща аварийна сигнализация на кораба и трябва да се задействува независимо от сигнализацията в пътническите

помещения.

## Правило 8

### Контрол върху разпространението на дима

#### 1 Цел

Целта на настоящото правило е да се контролира разпространението на дима, за да се сведат до минимум опасностите от него. За целта се осигуряват средства за контрол върху дима в атриумите, постове за управление, машинните помещения и скритите пространства.

-----

\*Вж. Кодекс за алармените сигнали и индикаторите, приет от Организацията с резолюция А. 830(19).

#### 2 Защита на постове за управление извън машинните помещения

По отношение на постове за управление, намиращи се извън машинни помещения се взимат практически мерки, за да се осигури поддържане на вентилацията, видимостта и отсъствието на дим в такова състояние, при което, в случай на пожар, механизмите и оборудването в тези помещения могат да се наблюдават и да продължават да функционират ефективно. Осигуряват се алтернативни и отделни средства за подаване на въздух, като входящите отвори на двата източника на подаване се разполагат така, че риска от засмукване на дим през двата отвора едновременно да се сведе до минимум. По усмотрение на Администрацията, тези изисквания не е необходимо да се прилагат за постове за управление, разположени или излизащи на открита палуба, а също и където местните средства за затваряне биха били еднакво ефективни.

#### 3 Отвеждане на дима от машинните помещения

3.1 Разпоредбите на настоящия параграф се прилагат към машинни помещения категория А, а където Администрацията счете за желателно, и към други машинни помещения.

3.2 Осигуряват се способности за отвеждане на дима от защитеното помещение в случай на пожар съгласно разпоредбите на правило 9.5.2.1. Обичайната вентилационна система може да се използва за тази цел.

3.3 Осигуряват се средства за контрол, позволяващи отвеждането на дима, като тези средства се разполагат извън съответното помещение, така че



достъпът до тях да не бъде прекъснат в случай на пожар в помещението.

3.4 На пътническите кораби, средствата за контрол по параграф 3.3 се разполагат наедно място или се групират на колкото е възможно по-малко места по начин, удовлетворяващ Администрацията. До тези места се осигурява безопасен достъп от откритата палуба.

#### 4 Затварящи устройства

Въздушните пространства, ограничени от настили, облицовки или обшивки, трябва да са подходящо разделени от затварящи устройства, разположени на не повече от 14 m разстояние едно от друго. Вертикално тези затворени въздушни пространства, включително ограничените от облицовки на стълбища, шахти и др., са затворени на всяка палуба.

#### 5 Система за отвеждане на дима от атриумите на пътнически кораби

Атриумите се оборудват със система за отвеждане на дима. Системата за отвеждане на дима се задейства от задължителната система за откриване на дим и трябва да дава възможност за ръчно управление. Вентилаторите са с такива размери, че целия обем вътре в пространството да може да бъде изсмукан за 10 минути и по-малко.

### Правило 9

#### Задържане разпространението на пожар

##### 1 Цел

Целта на настоящото правило е задържане разпространението на пожар на мястото на възникването му. За целта се изпълняват следните функционални изисквания:

- .1 кораба се подразделя чрез термични и конструктивни гранични прегради;
- .2 термичната изолация на граничните прегради отчита пожарния риск на пространството и на съседните пространства; и
- .3 пожароустойчивостта на граничните прегради се поддържа през отворите и проходите.

##### 2 Термични и конструктивни гранични прегради

###### 2.1 Термично и конструктивно подразделяне

Корабите от всякакъв вид се подразделят на пространства посредством

термични и конструктивни прегради, като се отчита пожарния риск на пространството.

## 2.2 Пътнически кораби

### 2.2.1 Главни вертикални и хоризонтални зони

2.2.1.1.1 За кораби, превозващи повече от 36 пътника, корпуса, надстройката и рубките се подразделят на главни вертикални зони чрез прегради клас А-60. Стъпалата и нишите се свеждат до минимум, но когато са необходими, те трябва също да са прегради клас А-60. Там, където от едната страна се намира пространство категория (5), (9) или (10), съгласно дефиницията по параграф 2.2.3.2.2, или където от двете страни на преградата се намират горивни танкове, стандарта може да се понижи до А-0.

2.2.1.1.2 За кораби, превозващи не повече от 36 пътника, корпуса, надстройката и рубките, отнасящи се към жилищните и служебни помещения, се подразделят на главни вертикални зони чрез прегради клас А. Тези прегради са със степен на пожарна изолация в съответствие с таблиците по параграф 2.2.4.

2.2.1.2 Доколкото е възможно, преградите, образувачи границите на главните вертикални зони над палубата на преградите, са на една линия с водонепроницаемите прегради на отсеците, намиращи се непосредствено под палубата на преградите. Дължината и широчината на главните вертикални зони могат да бъдат продължени до съвпадане с непроницаемите прегради или за поместване на голямо обществено помещение, продължаващо по цялата дължина на главната вертикална зона, при условие, че общата площ на главната вертикална зона не надвишава 1,600 м<sup>2</sup> на всяка палуба. Дължината и широчината на главна вертикална зона е максималното разстояние между най-отдалечените точки на ограничаващите я прегради.

2.2.1.3 Такива прегради се простират от палуба до палуба и до обшивката на борда или други конструкции.

2.2.1.4 Когато главна вертикална зона е разделена от хоризонтални конструкции клас А на хоризонтални зони с цел осигуряване на подходяща бариера между зоните на кораба, защитени или незащитени със спринклерна система, конструкциите трябва да се простират между преградите на съседните главни вертикални зони и до борда или външните граници на кораба и да са

изолирани в съответствие със степените на пожарна изолация и

пожароустойчивост, дадени в таблица 9.4,

2.2.1.5.1 На кораби предназначени за специални цели, като фериботи за автомобили или жп вагони, когато поставянето на прегради в главните вертикални зони би попречило на предназначението на кораба, те се заменят с еквивалентни средства за контроли ограничаване на пожар, одобрени от Администрацията. Служебните помещения и складове те трябва да се намират на ро-ро палубите, освен ако не са защитени в съответствие с приложимите правила.

2.2.1.5.2 На кораби с помещения специална категория всяко такова помещение трябва да съответства на приложимите изисквания на правило 20, а ако такова съответствие е несъвместимо с други изисквания за пътнически кораби по настоящата глава, в сила остават изискванията на правило 20.

2.2.2 Прегради вътре в главна вертикална зона

2.2.2.1 За кораби, превозващи повече от 36 пътника, всички прегради, за които не се изисква да бъдат клас А, трябва да бъдат най-малко клас В или клас С, както е посочено в таблиците в параграф 2.2.3.

2.2.2.2 За кораби, превозващи не повече от 36 пътника, преградите вътре в жилищните и служебни помещения, за които не се изисква да бъдат клас А, трябва да бъдат най-малко клас В или клас С, както е посочено в таблиците в параграф 2.2.4. В допълнение, преградите в коридорите, за които не се изисква да бъдат клас А, трябва да бъдат клас В и да се простират от палуба до палуба, с изключение на следните случаи:

.1 когато от двете страни на преградата са поставени непрекъснати настили или облицовки клас В, частта от преградата зад непрекъснатия настил или облицовка трябва да бъде от материал, който по дебелина и състав е приемлив за прегради клас В, но се изисква да отговаря на стандартите за пожароустойчивост за прегради клас В само доколкото според Администрацията е разумно и възможно;

.2 при кораб, защитен с автоматична спринклерна система, съответстваща на изискванията на Кодекса за системите за

пожарна безопасност, коридорните прегради могат да завършват при настил в коридора, при условие, че тези прегради и настили са клас В съгласно стандартите по параграф 2.2.4. Всички врати и рамки в такива прегради са от незапалим материал и са със същата пожароустойчивост като преградите, в които са монтирани.

2.2.2.3 Всички прегради, за които се изисква да бъдат прегради клас В, с изключение на коридорните прегради по параграф 2.2.2.2, трябва да се простират от палуба до палуба и до бордовете или други гранични конструкции. В случаите, в които и от двете страни на преградите има непрекъснати настини или облицовки клас В, най-малко със същата пожароустойчивост като съседната преграда, преградите може да завършват при непрекъснатия настил

или облицовка.

2.2.3 Пожароустойчивост на прегради и палуба на кораби, превозващи повече от 36 пътника

2.2.3.1 Освен съответствието със специфичните изисквания за пожароустойчивост на преградите и палубите на пътнически кораби, минималната пожароустойчивост на всички прегради и палуби трябва да бъде според таблиците 9.1 и 9.2. Когато поради конкретна конструктивна особеност на кораба е трудно да се определи по таблиците стойността на минималната пожароустойчивост на коя да е преграда, тези стойности се определят така, че да удовлетворяват

Администрацията.

2.2.3.2 При прилагането на таблиците се спазват следните изисквания:

.1 Таблица 9.1 се прилага за прегради, не граничещи с главни вертикални или хоризонтални зони. Таблица 9,2 се прилага за палуби, не образуващи стъпала в главните вертикални зони и не ограничаващи хоризонтални зони.

.2 За определяне на приложимите стандарти за пожароустойчивост на ограничаващите конструкции между съседни помещения, тези помещения се класифицират според пожарната им опасност, както е показано по-долу в категории (1) до (14). Когато съдържанието и

предназначението на помещението са такива, че пораждат съмнение относно класификацията му за целите на настоящото правило, или когато е възможно да едно и също помещение да се класифицира по две или повече различни категории, то трябва да се счита за помещение в категорията с най-строгите изисквания към ограничаващите конструкции. По-малките затворени помещения в дадено пространство, които имат по-малко от 30 % комуникационни отвори към това пространство, се считат за отделни пространства. Пожароустойчивостта на ограничаващите прегради и палуби на тези по-малки помещения е посочената в таблици 9.1 и 9.2. Названието на всяка категория е типизиращо, а не ограничаващо, номерът в скоби, предхождащ категорията, показва съответната колона или ред в таблиците.

#### (1) Постове за управление

Помещения, в които се намират аварийни източници на енергия и осветление.

Щурманска и рулева рубка.

Помещения, които се намират радионавигационното оборудване на кораба.

Постове за управление на противопожарните средства и средствата за откриване на пожар.

Постове за управление на главната машина, когато се намират извън помещението, в което е разположена машината.

Помещения, в които се намира централизираното оборудване за противопожарна тревога.

Помещения, в които се намират централизираната система и оборудване за оповестяване при тревога.

#### (2) Стълбища

Вътрешните стълбища, асансьорите, изцяло затворените аварийни шахти за напускане и ескалаторите (с изключение на тези, които изцяло се намират в машинните помещения) за пътници и екипаж и помещенията на тези стълбища, асансьори

и елеватори.

В тази връзка, стълбище, което е затворено само на едно ниво, трябва да се счита за част от помещението, от което не е отделено с противопожарна врата.

### (3) Коридори

Коридори и фойета за пътници и екипаж.

### (4) Места за качване в спасителните средства и външни пътища за напускане

Зона в която са разположени спасителните средства.

Открити части от палуби и закрити палуби за преминаване, оформящи местата за качване в спасителните лодки и салове и тяхното спускане.

Външни и вътрешни сборни места.

Външни стълбища и открити палуби, използвани за пътища за напускане.

Борда на кораба до водолинията при ненатоварено състояние, страните на надстройката и палубната рубка, разположени под и в съседство със спасителния сал и зоните за качване в спасителните средства.

### (5) Открити участъци от палуби

Открити части от палуби и закрити палуби за преминаване, на които няма места за качване в спасителните лодки и салове и тяхното спускане. За да бъдат включени в тази категория, закритите палуби за преминаване трябва да са с минимален пожарен риск, тоест, обзавеждането им се ограничава до палубно обзавеждане. В допълнение, тези пространства се вентилират по естествен път чрез постоянни отвори.

Въздушни пространства (пространството извън надстройки и рубки).

### (6) Жилищни помещения с малка опасност от пожари

Кабини с мебели и обзавеждане с малка опасност от пожари.

Служебни помещения и диспансери с мебели и обзавеждане с

малка опасност от пожари.

Общи помещения с мебели и обзавеждане с малка опасност от пожари и палубна площ по-малка от 50 м<sup>2</sup>.

(7) Жилищни помещения със средна опасност от пожари

Помещения като в категория (6) по-горе, но с мебели и обзавеждане различни от тези с малка опасност от пожари.

Общи помещения с мебели и обзавеждане с малка опасност от пожари и палубна площ 50 м<sup>2</sup> или повече.

Отделни шкафове и неголеми складове в жилищните помещения с площ по-малка от 4 м<sup>2</sup> (в които не се съхраняват запалими течности).

Магазини за продажби. Зали за прожекции и съхраняване на киноленти.

Диетични кухни (без открит огън).

Шкафове за почистващ инвентар (в които не се съхраняват запалими течности).

Лаборатории (в които не се съхраняват запалими течности).

Аптеки.

Малки сушилни помещения (с палубна площ 4 м и по-малко).

Помещения за съхраняване на ценности.

Операционни.

Таблица 9.1 - Прегради, които не са граници нито на главни вертикални зони, нито на хоризонтални зони

Помещения	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
Постове за управление (1)	В-0 <sup>a</sup>	А-0	А-0	А-0	А-0	А-60	А-60	А-60	А-60	А-0	А-60	А-60	А-60	А-60
Трапове (2)		А-0 <sup>a</sup>	А-0	А-0	А-0	А-0	А-15	А-15	А-0	А-0	А-15	А-30	А-15	А-30
Коридори (3)			В-15	А-60	А-0	В-15	В-15	В-15	В-15	А-0	А-15	А-30	А-0	А-30
Места за евакуация и външни пътища за евакуация					А-0	А-60	А-60 <sup>b,d</sup>	А-60 <sup>b,d</sup>	А-0 <sup>d</sup>	А-0	А-60 <sup>b</sup>	А-60 <sup>b</sup>	А-60 <sup>b</sup>	А-60 <sup>b</sup>

(4)

Открити палубни

A-0 A-0 A-0 A-0 A-0 A-0 A-0 A-0 A-0

пространства (5)

Жилищни помещения с малък риск от пожари (6)

B-0 B-0 B-0 C A-0 A-0 A-3 0 A-0 A-3 0

Жилищни помещения с умерен риск от пожари (7)

B-0 B-0 C A-0 A-1 5 A-6 0 A-1 5 A-6 0

Жилищни помещения с голям риск от пожари (8)

B-0 C A-0 A-3 0 A-6 0 A-1 5 A-6 0

Санитарни и подобни помещения (9)

C A-0 A-0 A-0 A-0 A-0

Цистерни, празни помещения и спомагателни и машинни помещения с малък или никакъв риск от пожари (10)

A-0<sup>a</sup> A-0 A-0 A-0 A-0

Спомагателни и машинни помещения, товарни помещения, товарни и други нефтени танкове и други подобни помещения с умерен риск от пожари (11)

A-0<sup>a</sup> A-0 A-0 A-1 5

Машинни помещения и главни камбузи (12)

A-0<sup>a</sup> A-0 A-6 0

Складове, работилници, бюфети и

A-0<sup>a</sup> A-0





машинни помещения, товарни помещения, товарни и други нефтени танкове и други подобни помещение с умерен риск от пожари (11)				0			5	0							a
Машинни помещения и главни камбузи (12)	A-60	A-60	A-60	A-6	A-0	A-6	A-6	A-6	A-0	A-0	A-0	A-3	A-0	A-60	0 <sup>a</sup>
Складове, работилници, бюфети и др. (13)	A-60	A-30	A-15	A-6	A-0	A-1	A-3	A-3	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	
Други помещения, в които се съхраняват запалими течности (14)	A-60	A-60	A-60	A-6	A-0	A-3	A-6	A-6	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	

Бележки: Да се прилагат за таблици 9.1 и 9.2, както е уместно.

\*a Когато съседни помещения са в същата числова категория и има горен индекс "а", не трябва да се поставя преграда или палуба между такива помещения, ако Администрацията счита, че това не е необходимо. Например, в категория (12) не изисква преграда между камбуз и прикрепените към него бюфети, при условие, че преградата и палубите на бюфета осигуряват водонепроницаемостта на границите на камбуза. Все пак се изисква преграда между камбуз и машинно помещение дори, когато и двете помещения са в категория (12).

\*b Бродът на кораба, до водолинията при най-малкото мореходно газене, надстройката и страните на рубките разположени под и прилежащи към наклонени платформи за спасителни плотове и евакуация могат да бъдат намалени до клас "А-30".

\*c Когато обществени тоалетни са разположени изцяло в рамките на заграждение на трап, то преградата на обществената тоалетна вътре в

заграждението на трапа може да бъде от клас "В".

\*d Когато помещения от категории (6), (7), (8) и (9) са разположени

изцяло в рамките на външния периметър на сборния пункт, то преградите на тези помещения могат да бъдат от клас "В-0". Постовите за управление на аудио, видео и светлинните уредби могат да се считат за част от сборния пункт.

(8) Жилищни помещения с повишена опасност от пожари

Общи помещения с мебели и обзавеждане, които не са с малка опасност от пожари и с палубна площ 50 м<sup>2</sup> или повече.

Бръснарски и фризьорски салони.

Сауни.

(9) Санитарни и подобни помещения

Общи санитарни помещения, душове, бани, тоалетни и др.

Малки перални помещения.

Закрити плавателни басейни.

Отделни бюфети в жилищните помещения, в които няма готварски уреди.

Индивидуалните санитарни помещения се считат за част от помещението, в което се намират.

(10) Танкове, празни пространства и помещения за спомагателните машини с малка или нулева опасност от пожари

Водни танкове, част от корабната конструкция. Празни обеми и кофердами.

Помещения за спомагателните машини, в които няма машини със система за принудително мазане и където е забранено складирането на запалили вещества; към тези помещения се отнасят:

помещенията с оборудване за вентилация и кондициониране на въздух;

помещенията на брашпила; румпелното отделение; помещението за стабилизиращото устройство; помещението на гребните електродвигатели;

помещенията за секционни електрически разпределителни табла и електрическо оборудване, с изключение на маслени трансформатори (над 10 kVA); тунелите на гребните валове и тунелите на тръбопроводите; помещенията за помпи и хладилни съоръжения (в които няма и не се използват леснозапалими течности).

Затворени шахти, обслужващи гореизброените помещения.

Други затворени шахти, например за тръби и кабели.

(11) Помещения за спомагателните механизми, товарни помещения, товарни танкове и танкове за нефтопродукти и други подобни помещения със средна опасност от пожари

Товарни танкове за нефтопродукти.

Товарни хамбари, шахти и люкове.

Хладилни камери.

Танкове за течно гориво (разположени в отделно от машината помещение и в които няма машинно оборудване).

Тунели на гребни валове и тръбопроводи, в които се допуска съхранение на запалими вещества.

Помещения за спомагателни машини както в категория (10), в които има машини със система за принудително мазане или където е разрешено складирането на запалими вещества.

Станции за приемане на гориво.

Помещения с маслени електротрансформатори (над 10 kVA).

Помещения със спомагателни генератори, задвижвани от турбини и бутални парни машини, и малки двигатели с вътрешно горене с мощност до 110 kW, задвижващи аварийни генератори, спринклерни помпи, оросителни или пожарни помпи, осушителни помпи и др.

Затворени шахти, обслужващи гореизброените помещения.

(12) Машинни помещения и главни кухни

Помещения на главните машини (с изключение на отделни гребни електродвигатели) и котелни помещения.

Помещения на спомагателните механизми, с изключение на тези от категории (10) и (11), в които се намират двигатели с вътрешно горене или други подгриващи или подаващи течное гориво или помпени установки.

Главни кухни и спомагателните им помещения. Шахти и проходи, обслужващи гореизброените помещения.

(13) Складове, работилници, бюфети и др.

Главни бюфета, невключени в кухните.

Главни перални.

Големи сушилни помещения (с палубна площ над 4 м<sup>2</sup>).

Различни складове.

Пощенски и багажни помещения.

Помещения за отпадъци.

Работилници (които не са част от машинни помещения, кухни и др.).

Шкафове и складове с площ по-голяма от 4 м<sup>2</sup>, различни от помещенията, в които може да се съхраняват леснозапалими течности.

(14) Други помещения, в които се съхраняват леснозапалими течности

Помещения за съхранение на бои.

Складове с леснозапалими течности (включително бои, лекарства и др.).

Лаборатории (в които се съхраняват леснозапалими течности).

.3 Когато се посочва една стойност за пожарната устойчивост на граничната конструкция между две помещения, тази стойност важи за всички случаи.

.4 Независимо от разпоредбите на параграф 2.2.2, няма специални изисквания за материала или пожарната устойчивост на граничната конструкция, когато в таблицата има само тире.

.5 По отношение на помещенията категория (5) Администрацията определя дали стойностите за изолацията по табл. 9,1 са

приложими за крайните части на рубките и надстройките и дали стойностите за изолацията по табл. 9.2 са приложими за откритите палуби. В никакъв случай изискванията за категория (5) по табл. 9.1 или 9.2 не налагат затварянето на помещения, които по мнението на Администрацията не е необходимо да бъдат затворени.

2.2.2.1 Непрекъснатите настили или облицовки клас В, във връзка със съответните палуби или прегради, могат да се приемат като допринасящи напълно или частично за изискваната изолация и пожароустойчивост на дадена преграда.

2.2.2.2 Конструкция и план на сауните

2.2.3.4.1. Периметъра на сауната се изгражда от гранични конструкции клас А И може да включва съблекални, душеве и тоалетни. Сауната се изолира по стандарт А-60 по отношение на друга помещения, освен тези вътре в периметъра и помещенията от категории (5), (9) и (10).

2.2.3.4.2. Баните с пряк достъп до сауна могат да се считат за част от тях. В този случай, вратата между сауната и банята не е необходимо да отговаря на изискванията за пожарна безопасност.

2.2.3.4.3. Традиционната дървена облицовка на преградите и настилите е разрешена за сауни. Настила над печта се облицова с негорими плоскости с просвет най-малко 30 мм. Осигурява се разстояние от горещите повърхности до запалимите материали най-малко 500 мм или защита на запалимите материали (напр. негорима плоскост с просвет най-малко 30 мм.)

2.2.3.4.4. Традиционните дървени пейки са разрешени за ползване в сауна.

2.2.3.4.5. Ератата на сауната се отваря навън чрез избутване.

2.2.3.4.6. Нагряваните с електричество пещи се осигуряват с таймер.

2.2.4. Пожароустойчивост на прегради и палуби на кораби, превозващи не повече от 36 пътника

2.2.4.1. Освен изискването за съответствие със специфичните разпоредби за пожароустойчивост на прегради и палуби на пътнически кораби, минималната пожароустойчивост на прегради и палуби е като предвидената в табл., 9.3 и 9.4.

2.2.4.2. При прилагането на таблиците са валидни следните изисквания:

.1 Таблици 9.3 и 9.4 се прилагат съответно за прегради и палуби, разделящи съседни помещения.

.2 За определяне на приложимите стандарти за пожароустойчивост на конструкциите между съседни помещения, тези помещения се класифицират според пожарната им опасност, както е показано по-долу в категории (1) до (11). Когато съдържанието и предназначението на помещението са такива, че пораждат съмнение относно класификацията му за целите на настоящото правило, или когато е възможно да едно и също помещение да се класифицира по две или повече различни категории, то трябва да се счита за помещение в категорията с най-строгите изисквания към ограничаващите конструкции. По-малките затворени помещения в дадено пространство, които имат по-малко от 30 % комуникационни

отвори към това пространство, се считат за отделни пространства. Пожароустойчивостта на граничните прегради и палуби на тези по-малки помещения е посочената в таблици 9.3 и 9.4. Названието на всяка категория е типизиращо, а не ограничаващо, номерът в скоби, предхождащ категорията, показва съответната колона или ред в таблиците.

(1) Постове за управление Помещения, в които се намират аварийни източници на енергия и осветление.

Щурманска и рулева рубка.

Помещения, които се намира радионавигационното оборудване на кораба.

Постове за управление на противопожарните средства и средствата за откриване на пожар.

Постове за управление на главната машина, когато се намират извън помещението, в което е разположена машината.

Помещения, в които се намира централизираното оборудване за противопожарна тревога.

## (2) Коридори

Коридори и фойета за пътници и екипаж.

## (3) Жилищни помещения

Помещения, определени в правило 3.1 с изключение на коридорите.

## (4) Стълбища

Вътрешните стълбища, асансьорите, изцяло затворените аварийни шахти за напускане и ескалаторите (с изключение на тези, които изцяло се намират в машинните помещения) за пътници и екипаж и помещенията на тези стълбища, асансьори и елеватори.

В тази връзка, стълбище, което е затворено само на едно ниво, трябва да се счита за част от помещението, от което не е отделено с противопожарна врата.

Таблица 9.3 - Противопожарна устойчивост на прегради, отделящи съседни помещения

Таблица 9.3 – Противопожарна устойчивост на прегради, отделящи съседни помещения

Помещения	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Постове за управление (1)	A-0 <sup>c</sup>	A-0	A-60	A-0	A-15	A-60	A-15	A-60	A-60	*	A-60
Коридори (2)		C <sup>e</sup>	B-0 <sup>e</sup>	A-0 <sup>a</sup> B-0 <sup>e</sup>	B-0 <sup>e</sup>	A-60	A-0	A-0	A-30 <b>A-0<sup>d</sup></b>	*	A-15
Жилищни помещения (3)			C <sup>e</sup>	A-0 <sup>a</sup> B-0 <sup>e</sup>	B-0 <sup>e</sup>	A-60	A-0	A-0	A-15 <b>A-0<sup>d</sup></b>	*	A-30 A-0 <sup>d</sup>
Трапове (4)				A-0 <sup>a</sup> B-0 <sup>e</sup>	A-0 <sup>a</sup> B-0 <sup>e</sup>	A-60	A-0	A-0	A-15 A-0 <sup>d</sup>	*	A 15
Служебни помещения (малък риск) (5)					C <sup>e</sup>	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-0
Машинни помещения от категория А (6)						*	A-0	A-0	A-60	*	A-60
Други машинни помещения (7)							A-0 <sup>b</sup>	A-0	A-0	*	A-0
Товарни помещения (8)								*	A-0	*	A-0



Служебни помещения (голям риск) (9)		A-0 <sup>b</sup>	*	A-30
Открити палуби (10)				A-0
Помещения от специална категория и ро-ро помещения (11)				A-0

Вж. бележките след таблица 9.4 Таблица 9.4 – Противопожарна устойчивост на палуби, отделящи съседни помещения

Помещение отгоре	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Помещение отдолу											
Постове 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 <sup>d</sup>
Трапове (4)	A-0	A-0	A-0	*	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-0
Служебни помещения (малък риск) (5)	A-15	A-0	A-0	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-0
Машинни помещения от категория А (6)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-60	*	A-60 <sup>f</sup>	A-30	A-60	*	A-60
Други машинни помещения (7)	A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	*	A-0	A-0	*	A-0
Товарни помещения (8)	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	*	A-0	*	A-0
Служебни помещения (голям риск) (9)	A-60	A-30 A-0 <sup>d</sup>	A-30 A-0 <sup>d</sup>	A-30 A-0 <sup>d</sup>	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30
Открити палуби (10)	*	*	*	*	*	*	*	*	*	—	A-0
Помещения от специална категория и ро-ро помещения (11)	A-60	A-15	A-30 A-0 <sup>d</sup>	A-15	A-0	A-30	A-0	A-0	A-30	A-0	A-0

Бележки: Да се прилага за таблици 9.3 и 9.4, както е уместно.

a За изясняване на това, за коя се прилага, вж параграфи 2.2.2 и 2.2.5.

b Когато помещенията са от една и съща числова категория и има горен индекс "Б", се изисква преграда или палуба от посочения в таблиците клас, само когато съседните помещения са с различна цел (напр., в категория (9)). Камбуз, разположен в съседство с друг камбуз не изисква преграда, но камбуз, разположен до бояджийна изисква преграда "А-0".

c Прегради, отделящи рулевата рубка и шурманската рубка една от друга могат да бъдат от клас "В-0".

d Вж. параграфи 2.2.4.2.3 и 2.2.4.2.4

e За прилагане на параграф 2.2.1.1.2, думите "В-0" и "С", когато се срещат в таблица 9.3, трябва да се четат като "А-0".

f Не е необходимо да се поставя противопожарна изолация, ако машинното помещение в категория (7), по мнение на Администрацията, има малък или никакъв риск от пожари.

\* Когато има звездичка в таблиците, разделянето трябва да става посредством стомана или друг еквивалентен материал, но не се изисква да бъде от клас "А". Все пак, когато през палуба, освен в помещения от категория (10), преминават електрически кабели, тръби и вентилационни канали, местата в палубата, където става преминаването трябва да са непроницаеми за пламък и дим. Разделящи прегради между постове за управление (аварийни генератори) и открити палуби могат да имат отвори за влизане на въздух без средства за затваряне, освен ако не е монтирана стационарна газова система за гасене на пожари.

За прилагане на параграф 2.2.1.1.2, звездичката, когато се среща в таблица 9.4, освен за категории (8) и (10), трябва да се чете като "А-0".

(5) Служебни помещения (с малка опасност от пожари)

Шкафове и складове, в които няма условия за съхранение на

леснозапалими течности и които са с площ по-малка от 4 м<sup>2</sup>, а също и сушилни и перални помещения.

(6) Машинни помещения категория А помещения, определени по правило 3.31.

(7) Други машинни помещения

Помещения с електрооборудване (автоматична телефонна централа, помещения за системата за кондициониране на въздуха).

Помещения, определени по правило 3.30 с изключение машинните помещения категория А.

(8) Товарни помещения

Всички помещения, използвани за съхранение на товари (включително танкове за гориво) и шахтите и люковете към тези помещения, с изключение на помещенията специална категория.

(9) Служебни помещения (с висока опасност от пожари)

Кухни, бюфети, съдържащи готварски уреди, шкафове с бои, шкафове и складове с площ 4 м<sup>2</sup> и повече, помещения за складиране на леснозапалими течности, сауни и работилници, различни от тези, формиращи част от машинните помещения.

(10) Открити палуби

Открити части от палуби и закрити палуби за разходка с малък или нулев пожарен риск, тоест, обзавеждането им се ограничава до палубно обзавеждане. В допълнение, тези пространства се вентилират по естествен път чрез постоянни отвори.

Въздушни пространства (пространството извън надстройки и рубки).

(11) Помещения специална категория и ро-ро помещения Помещения, определени по правила 3.41 и 3.46.

.3 При определяне на приложимия стандарт за пожарна устойчивост на ограничаващата конструкция между две помещения в главна вертикална зона или хоризонтална зона, която не е защитена от автоматична спринклерна система, съответстваща на разпоредбите на Кодекса за системите за пожарна безопасност, или между две такива зони, нито едната от които не е защитена по такъв начин, се прилага по-голямата от двете стойности, посочени в таблиците.

.4 При определяне на приложимия стандарт за пожарна устойчивост на ограничаващата конструкция между две помещения в главна вертикална зона или хоризонтална зона, която е защитена от автоматична спринклерна система, съответствуваща на разпоредбите на Кодекса за системите за пожарна безопасност, или между такива зони, и двете от които са защитени по такъв начин, се прилага по-малката от двете стойности, посочени в таблиците. Когато в жилищни и служебни помещения се срещат защитена и незащитена от спринклерна система зони, за преградата между тях се прилага по-високата от двете стойности, посочени в таблицата.

2.2.4.3 Непрекъснатите настили или облицовки клас В, във връзка със съответните палуби или прегради, могат да се приемат като допринасящи напълно или частично за изискваната изолация и пожароустойчивост на дадена преграда.

2.2.4.4 На външните прегради, които съгласно правило 11.2 се изисква да бъдат от стомана или друг еквивалентен материал, могат да бъдат поставяни прозорци или филистрини, при условие, че другаде в настоящата част за такива прегради на пътнически кораби няма изисквания да са с пожароустойчивост клас А. Също така, при прегради, за които не се изисква да имат устойчивост клас А, вратите могат да бъдат изработени от материали, които удовлетворяват Администрацията.

2.2.4.5 Сауните са съобразени с изискванията на параграф 2.2.3.4.2.2.5

Защита на стълбища и асансьори в жилищни помещения

2.2.1.1 Стълбищата са оградени с прегради клас А, с надеждни средства за затваряш на всички отвори, с изключение на следните случаи:

.1 стълба, свързваща само две палуби, не трябва да е оградена, при условие, че пожароустойчивостта на палубата се поддържа с подходящи прегради или самозатварящи врати в едно от междупалубните пространства. Когато дадена стълба е затворена в едно междупалубно пространство, ограждението трябва да бъде защитено в съответствие с таблиците за палуби в параграфи 2.2.3 или 2.2.4;

.2 стълбите в обществени помещения може да не са оградени, ако

изцяло се намират в такова помещение.

2.2.1.2 Асансьорните шахти трябва да са така разположени, че не се допуска преминаването на дим или пламък от едно междупалубно пространство към друго. Те трябва да са снабдени с такива средства за затваряне, които позволяват контролирането на тя гата и дима. Асансьорните механизми, разположени вътре в стълбищните ограждения, се разполагат в отделно помещение, заобиколено от стоманени прегради, в които се допускат малки отвори за асансьорните кабели. Асансьори, които се отварят в пространства различни от коридори, обществени помещения, помещения специална категория, стълбища и външни зони, не трябва да се отварят към стълбищата, включени в пътищата за евакуация.

## 2.3 Товарни кораби, различни от танкери

### 2.3.1 Методи за защита на жилищни помещения

2.3.1.1 За жилищните и служебни помещения и постове за управление се възприема един от следните методи на защита:

.1 Метод IC - Конструиране на вътрешни прегради от незапалими материали клас В или С. обикновено без инсталиране на автоматична спринклерна, пожарооткриваща и пожароизвестителна система в жилищните и служебни помещения, с изключение на случаите, за които важат изискванията на правило 7.5.5.1; или

.2 Метод ПС - Инсталиране на автоматична спринклерна, пожарооткриваща и пожароизвестителна система съгласно изискванията на правило 7.5.5.2 за откриване и потушаване на пожар във всички помещения, в които може да се очаква възникването му, обикновено без ограничения върху типа вътрешни прегради;

.3 Метод ППС - Инсталиране на стационарна пожарооткриваща и пожароизвестителна система съгласно изискванията на правило 7.5.5.3 в помещения, в които може да се очаква възникването на пожар, обикновено без ограничения върху типа вътрешни прегради, с изключение на това, че в никакъв случай площта на кое да е жилищно помещение или помещения, граничещи с преграда клас А

или В, не може да надвишава 50 m<sup>2</sup>. По усмотрение на

Администрацията тази площ може да се увеличи за обществени помещения.

2.3.1.2 Изискванията да използване на незапалими материали при построяването и изолацията на граничните прегради на машинни помещения, постове за управление, служебни помещения и др., и защитата на ограждения на стълби и коридори, трябва да са едни и същи и за трите метода, посочени в параграф 2.3.1.1.

2.3.2 Прегради вътре в жилищни помещения

2.3.2.1 Преградите, за които се изисква да са клас В, трябва да достигат от палуба до палуба и до външната обшивка и други граници, с изключение на случаите, в които от двете страни на преградата име непрекъснати настили или облицовки клас В, тогава преградата може да завършва при непрекъснатия настил или облицовка.

2.3.2.2 Метод ІС - Прегради, за които в това или други правила на настоящата част не се изисква да са клас А или В, трябва да бъдат най-малко с конструкция клас С.

2.3.2.3 Метод ІІС - Не трябва да има ограничения за конструкцията на прегради, за които в това или в други правила на настоящата част за товарни кораби не се изисква да са клас А или В, с изключение на отделни случаи, в които се изискват прегради клас С, в съответствие с таблица 9.5.

2.3.2.4 Метод ІІІС - Не трябва да има ограничения за конструкцията на прегради на товарни кораби, за които не се изисква да са клас А или В, с изключение на това, че площта на всяко жилищно помещение или помещения, граничещи с непрекъсната преграда клас А или В, не може в никой случай да надвишава 50 m<sup>2</sup>, освен в отделни случаи, когато се изискват прегради клас С в съответствие с таблица 9.5. По усмотрение на Администрацията тази площ може да се увеличи за обществени помещения.

2.3.3 Пожароустойчивост на прегради и палуби

2.3.3.1 Освен изискването за съответствие със специфичните разпоредби за пожароустойчивост на прегради и палуби на товарни кораби, минималната пожароустойчивост на прегради и палуби е като предвидената в табл. 9.5 и 9.6.

### 2.3.3.2 При прилагането на таблиците са валидни следните изисквания:

.1 Таблици 9.5 и 9.6 се прилагат съответно за прегради и палуби, разделящи съседни помещения.

.2 За определяне на приложимите стандарти за пожароустойчивост на конструкциите между съседни помещения, тези помещения се класифицират според пожарната им опасност, както е показано по-долу в категории (1) до (11). Когато съдържанието и предназначението на помещението са такива, че пораждаат съмнение относно класификацията му за целите на настоящото правило, или когато е възможно да едно и също помещение да се класифицира по две или повече различни категории, то трябва да се счита за помещение в категорията с най-строгите изисквания към ограничаващите конструкции. По-малките затворени помещения в дадено пространство, които имат по-малко от 30 % комуникационни отвори към това пространство, се считат за отделни пространства. Пожароустойчивостта на граничните прегради и палуби на тези по-малки помещения е посочената в таблици 9.5 и 9.6. Названието на всяка категория е типизиращо, а не ограничаващо. Номерът в скоби, предхождащ категорията, показва съответната колона или ред в таблиците.

#### (1) Постове за управление

Помещения, в които се намират аварийни източници на енергия и осветление.

Щурманска и рулева рубка.

Помещения, които се намира радионавигационното оборудване на кораба.

Постове за управление на противопожарните средства и средствата за откриване на пожар.

Постове за управление на главната машина, когато се намират извън помещението, в което е разположена машината.

Помещения, в които се намира централизираното оборудване за противопожарна тревога.





и помещения за  
транспортни  
средства (11)

Вж. бележките след таблица 9.б

Таблица 9.6 – Противопожарна устойчивост на палуби, отделящи съседни помещения

Помещение отгоре Помещение отдолу	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Постове за управление (1)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-60
Коридори (2)	A-0	*	*	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30
Жилищни помещения (3)	A-60	A-0	*	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30
Трапове (4)	A-0	A-0	A-0	*	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30
Служебни помещения (малък риск) (5)	A-15	A-0	A-0	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-0
Машинни помещения от категория А (6)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-60	*	A-60 <sub>f</sub>	A-30	A-60	*	A-60
Други машинни помещения (7)	A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	*	A-0	A-0	*	A-0
Товарни помещения (8)	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	-	A-0	*	A-0
Служебни помещения (голям риск) (9)	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0 <sub>d</sub>	*	A-30
Открити палуби (10)	*	*	*	*	*	*	*	*	*	-	*
Ро-ро помещения и помещения за транспортни средства (11)	A-60	A-30	A-30	A-30	A-0	A-60	A-0	A-0	A-30	*	* <sup>h</sup>

Бележки: Да се прилагат за таблици 9.5 и 9.6, както е уместно.

a Няма специални изисквания по отношение на преградите при методи за противо пожар на защита ИС и UIC.

b В случай на метод UIC, трябва да бъдат предвидени прегради от клас

"B-0" между помещения или групи от помещения с площ  $50 \text{ m}^2$  или по-голяма.

c За изясняване на това, за кои се прилага, вж. параграфи 2.3.2 и

#### 2.3.4.

d Когато помещения са от една и съща цифрова категория и има горен индекс "d", се изисква преграда или палуба от класа, посочен в таблиците, само когато съседните помещения имат различно предназначение (като в категория (9)) Камбуз, разположен до друг камбуз не изисква преграда, но гамбуз, разположен до бояджийна изисква преграда от клас "А-0".

e Прегради отделящи рулевата, шурманската и радио рубина една от друга могат да бъдат от клас "В-0".

f Клас "А-0" може да се използва, ако не се предвижда превоз на опасни товари или ако тези товари са разположени на не по-малко от 3 м в хоризонтално направление от такава преграда.

g За товарни помещения, в което се предвижда превоз на опасни товари, се прилага правило 19.3.8.

h Прегладите и палубите отделя ро-ро помещения трябва да могат да бъдат затваряни достатъчно газонепроницаемо и тези прегради трябва да бъдат от клас "А" дотолкова доколкото това е целесъобразно и възможно, ако по мнение на Администрацията това не създава или създава малък риск от пожари.

I Противопожарна изолация може да не се поставя в машинното помещения в категория (7), ако по мнение на Администрацията, това не създава или създава малък риск от пожари.

\* Когато има звездичка в таблиците, разделянето трябва да става посредством стомана или друг еквивалентен материал, но не се изисква да бъде от клас "А". Все пак, когато през палуба, освен открита палуба, преминават електрически кабели, тръби и вентилационна канали, местата в палубата, където става преминаването трябва да са непроницаеми за пламък и дим. Разделящи прегради между постове за управление (аварийни генератори) и открити палуби могат да имат отвори за влизане на въздух без средства за затваряне, освен ако не е монтирана стационарна газова система за гасене на пожари

(5) Служебни помещения (с малка опасност от пожари)

Шкафове и складове, в които няма условия за съхранение на леснозапалими течности и които са с площ по-малка от  $4 \text{ м}^2$ , а също и сушилни и перални помещения.

(6) Машинни помещения категория А

Помещения, определени по правило 3.31.

(7) Други машинни помещения

Помещения с електрооборудване (автоматична телефонна централа, помещения за системата за кондициониране на въздуха). Помещения, определени по правило 3.30 с изключение машинните помещения категория А.

(8) Товарни помещения

Всички помещения, използвани за съхранение на товари (включително танкове за гориво) и шахтите и люковете към тези помещения.

(9) Служебни помещения (с висока опасност от пожари)

Кухни, бюфети, съдържащи готварски уреди, сауни, шкафове с боя, шкафове и складове с площ  $4 \text{ м}^2$  и повече, помещения за складиране на леснозапалими течности и работилници, различни от тези, формиращи част от машинните помещения.

(10) Открити палуби

Открити части от палуби и закрити палуби за разходка с малка или нулева опасност от пожари. За да бъдат причислени към тази категория, закритите палуби за разходка трябва да са с несъществена опасност от пожари, тоест, обзавеждането им се ограничава до палубно обзавеждане. В допълнение, тези пространства се вентилират по естествен път чрез постоянни отвори.

Въздушни пространства (пространството извън надстройки и рубки).

(11) Помещения ро-ро и помещения за превозване на автомобили Помещения

ро-ро, определени по правило 3.41. Помещения за превозване на автомобили, определени по правило 3.49

2.3.3.3 Непрекъснатите настили или облицовки клас В, във връзка със съответните палуби или прегради, могат да се приемат като допринасящи напълно или частично за изискваната изолация и пожароустойчивост на дадена

преграда.

2.3.3.4 На външните прегради, които съгласно правило 11.2 се изисква да бъдат от стомана или друг еквивалентен материал, могат да бъдат поставяни прозорци или филистрини при условие, че другаде в настоящата част за такива прегради на товарни кораби няма изисквания да са с пожароустойчивост клас А.

Също така, при прегради, за които не се изисква да имат устойчивост клас А, вратите могат да бъдат изработени от материали, които удовлетворяват Администрацията.

2.3.3.5 Сауните съответстват на изискванията на параграф 2.2.3.4

2.3.4. Защита на стълбища и асансьорни шахти в жилищни и служебни помещения и постове за управление

2.3.4.1 Стълбите, които се намират само на ниво на една палуба трябва да са защитени поне на едно ниво от прегради най-малко клас В-0 и самозатварящи врати. Асансьорите, които преминават само през една палуба, трябва да са оградени с прегради клас А-0 със стоманени врати и на двете нива. Стълбите и асансьорните шахти, които преминават през повече от една палуба, трябва да са оградени с прегради най-малко клас А-0 и да са защитени със самозатварящи врати на всички нива.

2.3.4.2 На кораби с жилищни помещения за 12 или по-малко души, когато стълбите преминават през повече от една палуба и където има поне два пътя за евакуация, водещи направо до откритата палуба на всяко ниво за жилищни помещения, изискванията на параграф 2.3.4.1 за клас А-0 могат да се намалят до клас В-0.

## 2.4 Танкери

### 2.4.1 Приложение

За танкери се прилага само метод ІС, определен по параграф 2.3.1.1.

### 2.4.2 Пожароустойчивост на прегради и палуби

2.4.2.1 Вместо параграф 2.3 и в допълнение към съответствието на конкретните изисквания за пожароустойчивост на прегради и палуби, минималната пожароустойчивост на прегради и палуби е според посоченото в таблици 9.7 и 9.8.

2.4.2.2 При прилагането на таблиците са валидни следните изисквания:

.1 Таблицы 9.7 и 9,8 се прилагат съответно за прегради и палуби, разделящи съседни помещения.

.2 За определяне на приложимите стандарти за пожароустойчивост на конструкциите между съседни помещения, тези помещения се класифицират според пожарната им опасност, както е показано по-долу в категории (1) до (10). Когато съдържанието и предназначението на помещението са такива, че пораждаат съмнение относно класификацията му за целите на настоящото правило, или когато е възможно да едно и също помещение да се класифицира по две или повече различни категории, то трябва да се счита за помещение в категорията с най-строгите изисквания към ограничаващите конструкции.

По-малките затворени помещения в дадено пространство, които имат по-малко от 30 % комуникационни отвори към това пространство, се считат за отделни пространства,

Пожароустойчивостта на граничните прегради и палуби на тези по-малки помещения е посочената в таблици 9.7 и 9.8.

Названието на всяка категория е типизиращо, а не ограничаващо. Номерът в скоби, предхождащ категорията, показва съответната колона или ред в таблиците.

#### (1) Постове за управление

Помещения, в които се намират аварийни източници на енергия и осветление.

Щурманска и рулева рубка.

Помещения, които се намира радионавигационното оборудване на кораба.

Постове за управление на противопожарните средства и средствата за откриване на пожар.

Постове за управление на главната машина, когато се намират извън помещението, в което е разположена машината.

Помещения, в които се намира централизираното оборудване за противопожарна тревога.

#### (2) Коридори и фойета.

### (3) Жилищни помещения

Помещения, определени в правило 3.1 с изключение на коридорите.

### (4) Стълбища

Вътрешните стълбища, асансьорите, изцяло затворените аварийни шахти за напускане и ескалаторите (с изключение на тези, които изцяло се намират в машинните помещения) и помещенията на тези стълбища, асансьори и елеватори.

В тази връзка, стълбище, което е затворено само на едно ниво, трябва да се счита за част от помещението, от което не е отделено с противопожарна врата.

### (5) Служебни помещения (с малка опасност от пожари)

Шкафове и складове, в които няма условия за съхранение на леснозапалими течности и които са с площ по-малка от 4 m<sup>2</sup>, а също и сушилни и перални помещения.

### (6) Машинни помещения категория А помещения, определени по правило 3.31.

### (7) Други машинни помещения

Помещения с електрооборудване (автоматична телефонна централа, помещения за системата за кондициониране на въздуха).

Помещения, определени по правило 3.30 с изключение машинните помещения категория А.

### (8) Товарни помпени отделения

Помещенията, в които се намират товарните помпи и входовете и шахтите към тези помещения.

### (9) Служебни помещения (с висока опасност от пожари)

Кухни, бюфети, съдържащи готварски уреди, сауни, шкафове с бои, шкафове и складове с площ 4 m<sup>2</sup> и повече, помещения за складиране на

леснозапалими течности и работилници, различни от тези, формиращи част от машинните помещения.

Таблица 9.7 - Противопожарна устойчивост на прегради, отделящи съседни помещения

Таблица 9.7 – Противопожарна устойчивост на прегради, отделящи съседни помещения

Помещения	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
Постове за управление (1)	за А-0 <sup>c</sup>	А-0	А-60	А-0	А-15	А-60	А-15	А-60	А-60	*
Коридори (2)	С	В-0	В-0	В-0	В-0	А-60	А-0	А-60	А-0	*
Жилищни помещения (3)		С	В-0	В-0	В-0	А-60	А-0	А-60	А-0	*
Трапове (4)			В-0	В-0	В-0	А-60	А-0	А-60	А-0	*
Служебни помещения (малък риск) (5)					С	А-60	А-0	А-60	А-0	*
Машинни помещения от категория А (6)						*	А-0	А-0 <sup>d</sup>	А-60	*
Други машинни помещения (7)							А-0 <sup>b</sup>	А-0	А-0	*
Товарни помпени отделения (8)								*	А-60	*
Служебни помещения (голям риск) (9)									А-0 <sup>b</sup>	*
Открити палуби (10)										

Вж. бележките след таблица 9.8.

Таблица 9.8 – Противопожарна устойчивост на палуби, отделящи съседни помещения

Помещение отгоре	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
Помещение отдолу										
Постове за управление (1)	за А-0	А-0	А-0	А-0	А-0	А-60	А-0	—	А-0	*
Коридори (2)	А-0	*	*	А-0	*	А-60	А-0	—	А-0	*



Жилищни помещения (3)	A-6 0	A-0	*	A-0	*	A-60	A-0	—	A-0	*
Трапове (4)	A-0	A-0	A-0	*	A-0	A-60	A-0	—	A-0	*
Служебни помещения (малък риск) (5)	A-1 5	A-0	A-0	A-0	*	A-60	A-0	—	A-0	*
Машинни помещения от категория А (6)	A-6 от 0	A-60	A-60	A-60	A-60	*	A-60 <sup>e</sup>	A-0	—	*
Други машинни помещения (7)	A-1 5	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	*	A-0	A-0	*
Товарни помпени отделения (8)	—	—	—	—	—	A-0 <sup>d</sup>	A-0	*	—	*
Служебни помещения (голям риск) (9)	A-6 0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	—	A-0 <sup>b</sup>	*
Открити палуби (10)	*	*	*	*	*	*	*	*	*	—

Бележки: Да се прилагат за таблици 9.7 и 9.8, както е уместно.

а За изясняване на това, за кои се прилага, вж. параграфи 2.3.2 и 2.3.4.

б Когато помещения са от една и съща цифрова категория и има горен индекс "b", се изисква преграда или палуба от класа, посочен в таблиците, само когато съседните помещения имат различно предназначение (напр. в категория (9)). Камбуз, разположен до друг камбуз не изисква преграда, но камбуз, разположен до бояджийна изисква преграда от клас "A-0".

с Прегради отделящи рулевата. шурманската а радио рубката една от друга могат да бъдат от клас "B-0".

д През прегради и палуби между товарни помпени отделения и машинни помещения от категория А могат да преминават валове на товарни помпи и подобни валообразни елементи, при условие, че в района на

преградите или палубите са поставени газ от проникнеми уплътнения е ефективен начин на смазване или други средства за осигуряване на надеждността на газовото уплътнение.

е Противопожарна изолация може да не се поставя в машинното помещение в категория (7), ако по мнение на Администрацията, това не създава или създава малък риск от пожари

\* Когато има звездичка в таблиците, разделянето трябва да става посредством стомана или друг еквивалентен материал, но не се изисква да бъде от клас "А". Все пак, когато през палуба, освен открита палуба, преминават електрически кабели, тръби и вентилационни канали, местата в палубата, където става преминаването трябва да са непроницаеми за пламък и дим. Разделящи прегради между постове за управление (аварийни генератори) и открити палуби могат да имат отвори за влизане на въздух без средства за затваряне, освен ако не е монтирана стационарна газова система за гасене на пожари

#### (10) Открити палуби

Открити части от палуби и закрити палуби за разходка с малка или нулева опасност от пожари. За да бъдат причислени към тази категория, закритите палуби за разходка трябва да са с несъществена опасност от пожари, тоест, обзавеждането им се ограничава до палубно обзавеждане, В допълнение, тези пространства се вентилират по естествен път чрез постоянни отвори.

Въздушни пространства (пространството извън надстройки и рубки).

2.4.2.3 Непрекъснатите настили или облицовки клас В, във връзка със съответните палуби или прегради, могат да се приемат като допринасящи напълно или частично за изискваната изолация и пожароустойчивост на дадена преграда.

2.4.2.4 На външните прегради, които съгласно правило 11.2 се изисква да бъдат от стомана или друг еквивалентен материал, могат да бъдат поставяни прозорци или филистрини, при условие, че за такива прегради на танкери няма изисквания да са с пожароустойчивост клас А. Също така, при прегради, за които не се изисква да имат устойчивост клас А, вратите могат да бъдат изработени от материали, които удовлетворяват Администрацията.

2.4.2.5 Външните граници на надстройки и рубки, ограждащи жилищни помещения и включващи издаващи се палуби, които поддържат тези жилищни помещения, се изработват от стомана и се изолират по стандарт А-60 изцяло или частично откъм страната към товарното пространство и по външните страни на разстояние 3 м от крайния ръб откъм товарното пространство. Разстоянието от 3 м се измерва по хоризонтала и успоредно на средната линия на кораба от границата откъм товарното пространство на всяко палубно ниво. Когато се касае за страните на тези надстройки и рубки, изолацията се изпълнява до долната страна на палубата на навигационния мостик.

2.4.2.6 Светлинните люкове на товарните помпени отделения са от стомана, не съдържат стъкло и са проектирани така, че да бъдат затваряни откъм външната страна на помпеното отделение.

2.4.2.7 Конструкцията и плана на сауните съответства на изискванията по параграф 2.2.3.4."

3 Отвори в пожароустойчиви прегради и предотвратяване на преноса на топлина

3.1 При отвори в конструкции клас А, тези отвори се подлагат на изпитване в съответствие с Кодекса с процедури за противопожарно изпитване и съгласно разпоредбите на параграф 4.1.1.5. В случая на вентилационни канали се прилагат параграфи 7.1,2 и 7.3.1. Но където отворите за тръбопроводи са изработени от стомана или еквивалентен материал с дебелина 3 мм или повече и дължина не по-малко от 900 мм (препоръчват се по 450 мм от всяка страна на преградата) и няма отвори, не се изисква изпитване. Тези отвори се изолират по подходящ начин чрез продължаване на изолацията на същото ниво на преградата.

3.2 Когато през прегради клас В преминават електрически кабели, тръби, шахти, вентилационни канали и др., или при монтаж на вентилационни терминали, осветителни устройства и други подобни, се взимат мерки за да не се влоши пожароустойчивостта, съгласно разпоредбите на параграф 7.3.2. Тръби, които не са от стомана или мед, преминаващи през прегради клас В, се защитават по един от следните начини:

.1 чрез използване на приспособления за преминаване през прегради,

изпитани за пожароустойчивост, подходящи за пожароустойчивостта

на преградата и типа използвани тръби;

.2 стоманен ръкав с дебелина не по-малко от 1.8 мм и дължина не

по-малка от 900 мм за тръби с диаметър 150 мм или повече и не

по-малко от 600 мм за тръби с диаметър по-малък от 150 мм

(препоръчва се равно разпределение от двете страни на

преградата). Тръбата се свързва към краищата на ръкава с фланци

или муфи; или хлабината между ръкава и тръбата не надвишава

2.5 мм; или хлабината между тръбата и ръкава се отнема

посредством негорим или друг подходящ материал.

3.3 Не изолираните метални тръби, преминаващи през прегради клас А или

В, са от материал с температура на топене над 950 °С за прегради клас А-0 и

850 °С за прегради клас В-Г.

3.4 При одобряване на конструктивните противопожарни детайли

Администрацията взема предвид опасността от пренос на топлина в местата на

пресичане и крайните точки на изискваните топлинни бариери. Изолацията на

палуба или преграда се изпълнява покрай отвора, пресичането или крайната

точка на разстояние най-малко 450 мм в случая на стоманени и алуминиеви

конструкции. Ако дадено пространство е разделено от палуба или преграда клас

А с изолации с различна стойност, изолацията с по-висока стойност се

продължава и по палубата или преградата с изолацията с по-малката стойност,

на разстояние най-малко 450 мм.

4. Защита на отвори в пожароустойчиви прегради

4.1. Отвори в прегради и палуби в пътнически кораби

4.1.1. Отвори в прегради клас А

4.1.1.1. С изключение на люковете между товарните помещения,

помещенията специална категория, складовете и багажните помещения и между

такива помещения и откритите палуби, всички отвори трябва да имат постоянно

закрепени средства за затваряне, които да са най-малко с такава

пожароустойчивост, колкото и преградите, в които се намират.

4.1.1.2. Конструкцията на вратите и рамките им в прегради клас А,

заедно с осигуряващите средства когато са затворени, трябва да осигуряват пожароустойчивост, а също и да не пропускат дим и пламък. Тази пожароустойчивост трябва да е най-малко еквивалентна на устойчивостта на преградите, в които се намират вратите, определена в съответствие с Кодекса с процедури за противопожарно изпитване. Тези врати и рамките им се изработват от стомана или друг еквивалентен материал. Водонепроницаемите врати не се нуждаят от изолация.

4.1.1.3. Трябва да е възможно всяка врата да се отваря и затваря от всяка страна на преградата само от един човек.

4.1.1.4. Пожарните врати в прегради на главна вертикална зона, в граничните прегради на кухни и огражденията на стълбища, с изключение на водонепроницаемите врати с механично задействуване и тези, които обикновено са затворени, трябва да отговарят на следните изисквания:

.1 вратите са самозатварящ се тип и даващи възможност за затваряне при наклон до  $3.5^\circ$  в страна, противоположна на посоката на затваряне;

.2 приблизителното време за затваряне за окачените противопожарни врати не може да надвишава 40 сек. и не може да е по-малко от 10 сек. от началото на движението им при изправено положение на кораба. Приблизителната стандартна скорост на затваряне на плъзгащи врати не може да надвишава 0.2 м/сек. и не може да е по-малка от 0.1 м/сек. при изправено положение на кораба.

.3 вратите, с изключение на тези на аварийните шахти за напускане, трябва да могат да се освобождават от централния пост за Управление, в който се носи непрекъснато дежурство, или едновременно, или на групи, а също и поотделно от място, намиращо се на двете страни на вратата. Механизмите за освобождаване са конструирани с функция "включено - изключено" за предотвратяване на автоматичната пренастройка на системата.;

.4 не се разрешава използването на куки за задържане на вратите в отворено състояние, които не могат да се контролират от централния пост за управление;

- .5 врата, която се затваря дистанционно от централния пост за управление, трябва да може да бъде отново отворена чрез локални средства за управление, разположени от двете страни на вратата. След такова местно отваряне, вратата трябва да е в състояние да бъде затворена автоматично.
- .6 на контролното табло за противопожарни врати в централния пост за управление се предвиждат индикатори, показващи дали всяка отделна врата е затворена.
- .7 освобождаващия механизъм е с такава конструкция, че вратата да се затваря автоматично при прекъсване в системата за управление или централното електрозахранване;
- .8 в непосредствена близост с вратите с механично затваряне се осигуряват акумулатори за местно захранване, позволяващи отваряне и затваряне на вратите чрез локалните средства за управление най-малко десет пъти (отваряне и затваряне докрай) след прекъсване в контролната система или централното захранване;
- .9 прекъсването в системата за управление или централното захранване на една врата не може да влияе върху надеждното функциониране на останалите врати;
- .10 плъзгащите се врати с дистанционно освобождаване или с механично управление се оборудват с аларма, осигуряваща алармен сигнал в продължение на най-малко 5 секунди, но не повече от 10 сек., след освобождаване на вратата от централния пост за управление и преди вратата да започне да се придвижва; аларменият сигнал звучи до пълното затваряне на вратата;
- .11 врата, проектирана за отваряне отново при съприкосновение с предмет по пътя си, се отваря отново на не повече от 1 м от точката на съприкосновение;
- .12 двукрилните врати, оборудвани с фиксатори, необходими за тяхната пожароустойчивост, се оборудват с фиксатори, автоматично задействувани от управлението на вратите при

освобождаване от системата;

.13 вратите, осигуряващи пряк достъп до помещения специална категория, които са с механично задвижване и автоматично затваряне, не е необходимо да бъдат оборудвани с алармата и механизма за дистанционно освобождение, изисквани по параграфи 4.1.1.4.3 и 4.1.1.4.10;

.14 компонентите на местната система за управление са достъпни на обслужване и регулировка;

.15 вратите с механично задвижване се осигуряват със система за управление от одобрен тип, която трябва да е в състояние да работи в случаи на пожар и да съответства на изискванията на Кодекса с процедури за противопожарно изпитвания. Тази система трябва да отговаря на следните изисквания:

.15.1 системата за управление, обслужвана от електрозахранването, трябва да е в състояние да управлява вратата при температура най-малко 200 °C в продължение на най-малко 60 мин.;

.15.2 електрозахранването за всички останали врати, не подложени на пожар, не трябва да се нарушава;

.15.3 при температури надвишаващи 200°C системата за управление автоматично се изолира от електрозахранването, при което остава в състояние да задържа вратата затворена до температура най-малко 945 °C.

4.1.1.5. За кораби превозващи не повече от 36 пътника, когато дадено помещение е защитено от автоматично спринклерна, пожароткриваща и пожароизвестяваща-система, отговаряща на разпоредбите на Кодекса за системите за пожарна безопасност, или е с непрекъснат настил клас В, отворите в палубите, които не образуват стъпала в главни вертикални зони и не ограничават хоризонтални зони, се затварят достатъчно плътно, а палубите отговарят на изискванията за пожароустойчивост клас А, доколкото това е необходимо и възможно според Администрацията.

4.1.1.6. Изискванията за пожароустойчивост клас А на външните прегради на кораба не се прилагат за стъклени прегради, прозорци и филистрини, при

условие, че параграф 4.1.3.3 не изисква тези прегради да са с пожароустойчивост клас А. Изискванията за пожароустойчивост клас А на външните прегради на кораба не се прилагат за външни врати, освен тези в надстройките и рубките, отварящи се към спасителни средства, сборни места и външни сборни зони, външни стълбища и открити палуби, използвани за пътища за евакуация. Вратите в огражденията на стълбища не е необходимо да отговарят на това изискване.

4.1.1.7. С изключение на водонепроницаемите врати, капконепроницаемите врати (полу-водонепроницаеми врати), вратите към открити палуби и вратите, които трябва да бъдат достатъчно газонепроницаеми, всички врати клас А, разположени на стълбища, в обществени помещения и в прегради в главни вертикални зони по пътища за евакуация, се оборудват със самозатварящ се отвор за маркучи. Материалът, конструкцията и пожароустойчивостта на този отвор са еквивалентни на материала, конструкцията и пожароустойчивостта на вратата в затворено положение. Отворите се изработват в долния край на вратата, срещуположно на местата на окачването ѝ, или, в случая на плъзгащи се врати - най-близо до отвора.

4.1.1.8. Ако е необходимо през преграда в главна вертикална зона да премине вентилационен канал, в близост до преградата се монтира автоматично надеждно затваряща пожарна клапа. Клапата дава възможност за ръчно затваряне от двете страни на преградата. Местоположението му е достъпно и се маркира с червен светлоотразяващ цвят. Каналът между преградата и клапата е от стомана или друг еквивалентен материал, и, ако е необходимо, се изолира за да отговори на изискванията на параграф 3.1. Клапата се монтира най-малко от едната страна на преградата с видим индикатор, показващ дали клапата е в отворено положение.

#### 4.1.2. Отвори в прегради клас В

4.1.2.1. Вратите в прегради клас В и рамките им, както и средствата за затварянето им, трябва да осигуряват такова затваряне, че получената пожароустойчивост да бъде еквивалентна на тази на преградите, която се определя в съответствие с Кодекса с процедури за противопожарни изпитвания, като в долните части на тези врати може за се разрешат вентилационни отвори.



Когато такъв отвор е в или под врата, общата площ на този отвор или отвори не може да надвишава 0.05 м<sup>2</sup>. Алтернативно, разрешават се канали за въздушен баланс от незапалим материал, преминаващи между кабината и коридора и разположени под санитарния възел, когато напречното сечение на канала не надвишава 0.05 м<sup>2</sup>. Всички вентилационни отвори се снабдяват с решетка от незапалим материал. Вратите се изработват от незапалим материал.

4.1.2.2. Вратите на кабинни в прегради клас В са самозатварящ се тип. Не се разрешават куки за задържането им в отворено положение.

4.1.2.3. Изискванията за пожароустойчивост клас В на външните прегради на кораба не се прилагат за стъклени прегради, прозорци и филистрини.

Изискванията за пожароустойчивост клас В не се прилагат и за външни врати в надстройки и рубки. За кораби, превозващи не повече от 36 пътника, Администрацията може да разреши използването на запалими материали за врати, разделящи кабинни от индивидуалните вътрешни санитарни помещения, например помещения с душеве.

4.1.2.4. За кораби, превозващи не повече от 36 пътника, където е монтирана автоматична спринклерна система, отговаряща на изискванията на кодекса за системи за пожарна безопасност:

.1 отворите в палуби, които не образуват стъпала в главни вертикални зони и не граничат с хоризонтални зони, се затварят достатъчно плътно, а палубите отговарят на изискванията за пожароустойчивост клас В, доколкото това е необходимо и възможно според Администрацията;

.2 отворите в коридорните прегради, изработени от материал клас В, се защитават в съответствие с разпоредбите на параграф 2.2.2.

4.1.3. Прозорци и филистрини

4.1.3.1 Всички прозорци и филистрини в преградите вътре в жилищни и служебни помещения и постове за управление, с изключение на тези, за които са в сила разпоредбите на параграфи 4.1.1.6 и 4.1.2.3, са така конструирани, че да запазват изискванията за пожароустойчивост на вида прегради, в които се намират, определена в съответствие с Кодекса с процедури за противопожарни изпитвания.

4.1.3.2 Независимо от изискванията на таблици 9.1 до 9.4, прозорците и филистрините в прегради, разделящи жилищни и служебни помещения и постове за управление от външната атмосфера, са с рамки от стомана или друг подходящ материал. Стъклото се закрепва с метален кръг или ъгълници.

4.1.3.3. Прозорците към места за качване в спасителни лодки и салове, сборни места, външни стълби и открити палуби, използвани за пътища за евакуация, както и прозорците, разположени под спасителните салове и места за качване в спасителни средства, са с пожароустойчивост, посочена в таблица

9.1. Когато за прозорците са осигурени специални автоматични спринклерни глави, прозорци клас А-0 могат да се приемат като еквивалентни. За да отговорят на изискванията на настоящия параграф, спринклерните-глави трябва да са или:

.1 специални спринклерни глави, разположени над прозорците и монтирани в допълнение към конвенционалните таванни спринклери;

или

.2 конвенционални таванни спринклерни глави, разположени по такъв начин, че прозореца е защитен при средна норма на оросяване най-малко 5 л/м<sup>2</sup>, а допълнителната повърхност на прозореца е включена в изчисленията на зоната на покритие.

Прозорците, разположени в борда на кораба под мястото за качване в спасителните лодки, са с пожароустойчивост най-малко равна на клас А-0.

4.2 Врати в пожароустойчиви прегради е товарни кораби

4.2.1 Пожароустойчивостта на вратите трябва доколкото е възможно да бъде еквивалентна на тази на преградите, в които се намират, определена в съответствие с Кодекса с процедури за противопожарни изпитвания. Вратите и рамките им в прегради клас А се изработват от стомана. Вратите в прегради клас В се изработват от незапалими материали. Вратите в граничните прегради на машинни помещения категория А са с достатъчна газонепроницаемост и самозатварящи се. На кораби, строени по метод ІС, Администрацията може да разреши използване на запалими материали за вратите, отделящи кабините от индивидуални вътрешни санитарни помещения, например душове.

4.2.2 На вратите, за които се изисква да са самозатварящи се, не се

разрешава поставяне на куки. Могат обаче да се използват надеждни устройства за затваряне с дистанционно освобождаване.

4.2.3 В коридорните прегради могат да се разрешат вентилационни отвори само на вратите на кабините и обществените помещения и под тези врати.

Вентилационни отвори се разрешават и във врати и клас В, водещи към тоалетни, служебни помещения, бюфети, шкафове и складове. С изключение на разрешеното по-долу, отворите се поставят само в долната половина на вратите. Когато такъв отвор се намира във врата или под нея, общата полезна площ на този отвор или отвори не може да надвишава 0.05 м<sup>2</sup>. Алтернативно, разрешават се канали за въздушен баланс от незапалим материал, преминаващи между кабината и коридора и разположени под санитарния възел, когато напречното сечение на канала не надвишава 0.05 м<sup>2</sup>. Всички вентилационни отвори, освен тези под вратата, се снабдяват с решетка от незапалим материал.

4.2.4 Водонепроницаемите врати не е необходимо да бъдат изолирани.

5 Защита на отвори в гранични прегради в машинни помещения

1.1 Приложение

1.1.1 Разпоредбите на настоящия параграф се прилагат за машинни помещения категория А и, където Администрацията счита за желателно, за други машинни помещения.

1.2 Защита на отвори в гранични прегради в машинни помещения

1.2.1 Броят светлинни люкове, врати, вентилатори, изходни вентилационни отвори във въздуховоди и други отвори към машинните помещения се снижава до необходимия за вентилацията минимум, осигуряващ нормалната и безопасна работа на кораба.

1.2.2 Светлинните люкове са от стомана и не съдържат стъклени панели.

1.2.3 За затварянето на врати с механично задвижване се осигуряват средства за управление или освобождаващи механизми за врати, различни от полуводонепроницаеми врати с механично задвижване. Средствата за управление се разполагат извън даденото помещение, където достъпът до тях няма да бъде прекъснат в случай на пожар в обслужваното помещение.

1.2.4 За пътнически кораби, средствата за управление по параграф 5.2.3 се разполагат на един пост за управление или се групират във възможно

най-малък брой постове за управление, удовлетворяващи Администрацията. До тези постове се осигурява безопасен достъп откъм откритата палуба.

1.2.5 На пътническите кораби вратите, с изключение на водонепроницаемите врати с механично задвижване, се разполагат по начин, осигуряващ пълно затваряне в случайна пожар в помещението чрез механично задвижвани устройства за затваряне или чрез осигуряване на самозатварящи врати с възможност за затваряне при наклон до  $3.5^\circ$  в страна, противоположна на посоката на затваряне, и снабдени с надеждни устройства за задържане с механизъм за освобождаване, управляван дистанционно. Вратите на шахтите за аварийно напускане не е необходимо за бъдат оборудвани с устройства за задържане и механизъм за освобождаване, управляван дистанционно.

5.2.6 В граничните прегради на машинни помещения не е необходимо поставянето на прозорци. Но това не изключва използването на стъкло в контролните зали вътре в машинните помещения.

## 6 Защита на гранични прегради в товарни помещения

6.1 На пътнически кораби, превозващи повече от 36 пътника, граничните прегради и палуби на помещенията специална категория и помещенията ро-ро се изолират по стандарт клас А-60. Но когато от едната страна на преградата има помещение категория (5), (9) или (10), дефинирана по параграф 2.2.3, този стандарт може да бъде снижен до А-0. Когато под помещение специална категория е разположен горивен танк, пожароустойчивостта на палубата между тези помещения може да бъде снижена до стандарт А-0.

6.2 На пътнически кораби, превозващи не повече от 36 пътника, граничните прегради на помещенията специална категория се изолират според изискванията на помещения категория (И) в таблица 9.3, а хоризонталните гранични прегради - според изискванията за помещения категория (11) по таблица 9,4.

6.3 На пътнически кораби, превозващи не повече от 36 пътника, граничните прегради и палуби на затворените и отворените помещения ро-ро са с пожароустойчивост, изисквана за помещения категория (8) по таблица 9.3, а хоризонталните гранични прегради - с пожароустойчивост, изисквана за помещения категория (8) по таблица 9.4.

6.4 На пътническите кораби се осигуряват индикатори на навигационния мостик, показващи дали е затворена коя да е противопожарна врата, водеща към или от помещение специална категория.

6.5 На танкери, за защита на товарните танкове превозващи суров нефт и петролни продукти с пламна точка не надвишаваща 60 °С. материали, които стават неефективни под въздействието на топлината, не могат да се използват за клапани, фитинги, закрития на отвори в танковете, вентилационни тръбопроводи и товарни тръбопроводи, за да се предотврати разпространението на пожар в товара.

## 7 Вентилационни системи

### 7.1 Канали и пожарни клапи

7.1.1 Вентилационните канали са от незапалим материал. Но по-късите канали, които обикновено не са по-дълги от 2 м и са със свободно напречно сечение\* не по-голямо от 0.02 м<sup>2</sup>, не е необходимо да бъдат незапалими, като се спазват следните изисквания:

.1 каналите са от материал, който е с ниски характеристики на разпространение на пламък;

.2 каналите се използват само в края на вентилационното съоръжение;

.3 не трябва да са разположение на разстояние по-малко от 600 мм, измерено по протежението на канала, от отвор в преграда клас А или клас В, включително непрекъснати настили клас В.

7.1.2 Следните елементи подлежат на изпитване съгласно Кодекса с процедури за противопожарно изпитване:

.1 пожарни клапи, включително съответните средства за управление;  
и

.2 каналите, преминаващи през прегради клас А. Такова изпитване не се изисква когато стоманени ръкави са директно свързани към вентилационните канали посредством занитени или завинтени фланци или чрез заварка.

### 7.2 Разположение на каналите

7.2.1 Вентилационните системи за машинни помещения категория А,

помещения за автомобили, ро-ро помещения, кухни, помещения специална категория и товарните помещения обикновено са отделени едно от друго и от вентилационните системи, обслужващи други помещения, с изключение на това, че вентилационните системи на кухни на товарни кораби с бруто тонаж по-малък от

4000 тона и на пътнически кораби, превозващи не повече от 36 пътника, не е необходимо да бъдат напълно отделени, а могат да се обслужват от отделни канали от вентилационното съоръжение, обслужващо друго помещение. Във всички случаи, на вентилационните канали в кухни се монтира автоматична пожарна клапа, в близост до вентилационното съоръжение. Каналите за вентилация на машинни помещения категория А, помещения за автомобили, ро-ро помещения, кухни или помещения специална категория не трябва да преминават през жилищни помещения, служебни помещения или постове за управление, освен ако не отговарят на изискванията на параграфи 7.2.1.1.1 до 7.2.1.1.4 и 7.2.1.2.2 по-долу:

-----

\* Терминът "свободно напречно сечение" означава, дори в случая на предварително изолирани канали, площта начислена на базата на вътрешния диаметър на канала.

.1.1 каналите са от стомана с дебелина най-малко 3 мм и 5 мм за каналите, чиято ширина или диаметър е до 300 мм, включително тази стойност, и 760 мм и повече; съответно при канали, чието ширина или диаметър е между 300 и 760 мм, дебелината се определя чрез интерполация;

.1.2 каналите са с подходящи подпори и закрепване;

.1.3 каналите са снабдени с автоматични пожарни клапи близо до преградите, през които преминават; и

.1.4 каналите са с изолация клас А-60 от страната на машинни помещения, помещения за автомобили, ро-ро помещения, кухни или помещения специална категория на разстояние най-малко 5 м след всяка пожарна клапа; или

.2.1 каналите са изработени от стомана в съответствие с

изискванията на параграфи 7.2.1.1.1 и 7.2.1.1.2; и

.2.2 каналите са с изолация клас А в частта си, преминаваща през жилищни помещения, служебни помещения или постове за управление,

с изключение на случаите на преминаване през прегради в главната зона, когато се изпълняват изискванията на параграф 4.1.1.8.

7.2.2 Каналите за вентилация на жилищни помещения, служебни помещения или постове за управление не могат да преминават през машинни помещения категория А, кухни, помещения за автомобили, ро-ро помещения или помещения специална категория, освен ако не отговарят на изискванията на параграфи 7.2.2.1.1 до 7.2.2.1.3 или 7.2.2.2.1 и 7.2.2.2.2 по-долу:

.1.1 каналите, когато преминават през машинни помещения категория А, кухни, помещения за автомобили, ро-ро помещения или помещения специална категория, са от стомана в съответствие с параграфи 7.2.1.1.1 и 7.2.1.1.2;

.1.2 близо до преградите, през които преминават каналите, се монтират автоматични пожарни клапи; и

.1.3 на местата на преминаване през прегради се запазва целостта на машинните помещения, кухняте, помещенията за автомобили, ро-ро помещенията или помещенията специална категория;

.2.1 каналите, когато преминават през машинни помещения категория А, кухни, помещения за автомобили, ро-ро помещения или помещения специална категория, са от стомана в съответствие с параграфи 7.2.1.1.1 и 7.2.1.1.2;

.2.2 каналите са с изолация клас А-60 вътре в машинни помещения, кухни, помещения за автомобили, ро-ро помещения или помещения специална категория,

с изключение на случаите на преминаване през прегради в главната зона, когато се изпълняват изискванията на параграф 4.1.1.8.

7.3 Детайли по преминаването на канали през прегради

7.3.1 Когато канал с тънко галванично покритие и свободно напречно сечение равно на или по-малко от 0.02 м<sup>2</sup> преминава през прегради или палуби

клас А, отворът му се облицова с ръкави от стоманена ламарина с дебелина равна най-малко на 3 мм и дължина най-малко 200 мм, за предпочитане разделени на две части от по 100 мм от всяка страна на преградата, или, в случая на палуби, изцяло лежащи върху долната част на палубата, през която преминават.

Когато вентилационни канали със свободно напречно сечение надвишаващо 0.02 м<sup>2</sup> преминават през прегради или палуби клас А, отворът му се облицова с ръкави от стоманена ламарина. Но когато такива канали са от стомана и преминават през палуба или преграда, каналите и ръкавите отговарят на следните изисквания:

.1 Ръкавите са с дебелина най-малко 3 мм и дължина най-малко 900 мм. когато преминават през прегради, препоръчително е тази дължина да се раздели на две части от по 450 мм от всяка страна на преградата. Тези канали или ръкавите, които ги обхващат, са с противопожарна изолация. Противопожарната изолация е с най-малко същата пожароустойчивост като на преградата или палубата, през които преминават;

.2 Каналите със свободно напречно сечение над 0.075 м<sup>2</sup> се оборудват с пожарни клапи в допълнение към изискванията на параграф 7.3.1.1. Пожарните клапи действуват автоматично, но трябва също така да могат да се затварят ръчно от двете страни на преградата или палубата. Клапите се оборудват с индикатор, показващ дали са отворени или затворени. Пожарни клапи не се изискват, когато каналите преминават през помещения, заобиколени от прегради клас А, без да обслужват тези помещения, при условие, че каналите са със същата пожароустойчивост като преградите, през които преминават.

Пожарните клапи трябва да се лесно достъпни. Когато са монтирани зад настили или облицовки, тези настили и облицовки се осигуряват с проверовъчна врата, на която се поставя табелка с идентификационния номер на пожарната клапа. Идентификационния номер на пожарната клапа се поставя също така и на всички изисквани средства за дистанционно управление.



7.3.2 Вентилационни канали със свободно напречно сечение надвишаващо  $0.02 \text{ m}^2$ , преминаващи през прегради клас В, се облицоват с ръкави от стоманена ламарина с дължина 900 мм. разделена на две части от по 450 мм от всяка страна на преградата, освен ако каналът не е от стомана в частта на тази дължина.

7.4 Вентилационни системи за пътнически кораби, превозващи повече от 36 пътника

7.4.1 Вентилационните системи на пътнически кораби, превозващи повече от 36 пътника отговарят на следните допълнителни изисквания:

7.4.2 Обикновено вентилаторите са разположени така, че каналите, достигащи различните помещения, да останат в главната вертикална зона.

7.4.3 Когато вентилационните системи преминават през палуби, освен предпазните мерки във връзка с пожароустойчивостта на палубата съгласно параграфи 3.1 и 4.1.1.5, се вземат допълнителни такива за намаляване вероятността от преминаване на дим и нагорещени газове чрез системата от едно междупалубно пространство до друго. Освен изискванията към izolацията, съдържащи се в параграф 7.4, вертикалните канали трябва да се изолират, ако е необходимо, съгласно таблици 9.1 и 9.2.

7.4.4 С изключение на товарните помещения, вентилационните канали се изработват от следните материали:

.1 канали със свободно напречно сечение не по-малко от  $0.075 \text{ m}^2$  и всички вертикални канали, обслужващи повече от едно междупалубно помещение, се изработват от стомана или друг еквивалентен материал;

.2 канали със свободно напречно сечение по-малко от  $0.075 \text{ m}^2$  с изключение на вертикалните канали по параграф 7.4.4.1, се изработват от незапалими-материали. Когато такива канали преминават през прегради клас А или В, се обръща специално внимание на осигуряването на пожароустойчивостта на преградата;

.3 за късите канали, които обикновено са със свободно напречно сечение не повече от 0.02 м и дължина не повече от 2 м, не е необходимо да са от незапалими материали, при условие, че

отговарят на всички изисквания, посочени по-долу:

.3.1 канала е изработен от материал с ниски характеристики на

разпространение на пламък;

.3.2 каналът се използва само в края на вентилационното съоръжение;

.3.3 каналът е разположен на разстояние не по-малко от 600 мм,

измерено по протежението му, от мястото на преминаване през

преграда клас А или клас В, включително непрекъснати настили

клас В.

7.4.5 Огражденията на стълба се вентилират и обслужват от независим

вентилатор и вентилационен канал, които не обслужват друго вентилирано

помещение.

7.4.6 Изходящите вентилационни канали се осигуряват с люкове за

проверка и почистване. Люковете се разполагат в близост до пожарните клапи.

7.5 Изходящи вентилационни канали от кухни

7.5.1 Изисквания за пътнически кораби, превозващи повече от 36 пътника

Изходящите вентилационни канали от кухни отговарят на изискванията на

параграфи 7.2.1.2.1 и 7.2.1.2.2 и се оборудват с:

.1 уловител на мазнини, който лесно се сменя за почистване, освен

ако не е предвидена друга система за почистване на мазнини;

.2 пожарна клапа, разположена в долната част на канала, която се

управлява дистанционно и автоматично, и в допълнение,

дистанционно управляема пожарна клапа, разположена в горния

край на канала;

.3 стационарни средства за гасене на пожар вътре във

вентилационния канал;

.4 средства за дистанционно спиране на изсмукващите и

нагнетателните вентилатори и за управление на пожарните клапи,

упоменати в параграф 7.5.1.2 и за управление на

пожарогасителната система, които се разполагат в близост до

входа на кухнята, когато е инсталирана многоканална система, се

осигуряват средства за дистанционно управление, разположени на

същото място, за затваряне на всички разклонения, излизащи в

същия главен канал преди вкарването на пожарогасително средство

в системата;

.5 подходящо разположени люкове за проверка и почистване.

7.5.2 Изисквания за товарни и пътнически кораби, превозващи не повече

от 36 пътника

7.5.2.1 Когато изходящите канали от кухни преминават през жилищни

помещения или помещения, в които се намират запалиш материали, те трябва да

бъдат направени като прегради клас А. Всеки изходящ канал се снабдява със

следното:

.1 уловител на мазнини, който лесно се сменя за почистване;

.2 пожарна клапа, разположена в долната част на канала;

.3 средства за спиране на изсмукващите вентилатори, които се

задействуват от кухнята;

.4 стационарни средства за гасене на пожар вътре във

вентилационния канал.

Правило 10

Гасене на пожари

1 Цел

Целта на настоящото правило е ограничаването и бързото потушаване на

пожари на мястото на възникване. За целта се изпълняват следните функционални

изисквания:

.1 инсталират се стационарни пожарогасителни системи като се

обръща специално внимание на потенциала за разрастване на

пожара в защитените места;

.2 осушават се и се поддържат в готовност пожарогасителни

средства.

2 Водоснабдителни системи

На всеки кораб се осигуряват пожарни помпи, пожарни магистрали, пожарни

кранове и шлангове, отговарящи на приложимите изисквания на настоящото

правило.

2.1 Пожарни магистрали и кранове

2.1.1 Общи положения

Материали, които лесно стават негодни под въздействието на топлината, не трябва да се използват за пожарни магистрали и кранове, освен ако не са защитени по подходящ начин. Тръбопроводите и крановете се разполагат така, че пожарните шлангове да могат лесно да се свързват с тях. Разположението на тръбопроводите и крановете трябва да е такова, че да се избегне опасността от замръзване. За главния тръбопровод се осигуряват подходящи осушителни средства. Изолиращи клапани се монтират на всички разклонения на пожарни магистрали по откритите палуби, използвани за цели различни от гасенето на пожари. На кораби, при които може да се превозва товар на палубата, разположението на пожарните кранове е такова, че да са леснодостъпни, а тръбопроводите се разполагат така, че доколкото е възможно да се избегне опасността от повреди, причинени от този товар.

#### 2.1.2 Водоизточници за бързо осигуряване на вода

Разположението на водоизточниците за бързо осигуряване на вода е както следва:

##### .1 на пътнически кораби

.1.1 с тонаж 3000 и повече БТ - такова, че от всеки пожарен кран, намиращ се във вътрешно място, да може веднага да се пусне поне една ефективна струя вода, така че да се осигури продължаване на притока на вода чрез автоматично стартиране на една необходима пожарна помпа;

.1.2 с тонаж по-малко от 1000 БТ - чрез автоматично стартиране на най-малко една пожарна помпа или чрез дистанционно стартиране от навигационния мостик на най-малко една пожарна помпа. Ако помпата се стартира автоматично или ако дънния клапан не може да се отвори от мястото, откъдето помпата се стартира дистанционно, дънния клапан се държи винаги отворен;

.1.3 ако машинните им помещения периодично остават без вахтено наблюдение в съответствие с правило II-I/54, Администрацията определя условията за стационарна водна противопожарна система за тези помещения, еквивалентна на изискваните за машинни помещения, в които обикновено има нормална вахта;

##### .2 на товарни кораби

.2.1 удовлетворяващо Администрацията;

2.2 с периодично безвахтено обслужване на машинното отделение или поддържане на вахта само от един човек се осигурява незабавно подаване на вода от главната пожарна система с подходящо налягане, или чрез дистанционно стартиране на една от главните пожарни помпи от навигационния мостик и от поста за гасене на пожар, ако има такъв, или чрез поддържане на постоянно налягане в главната пожарна магистрала чрез една от главните пожарни помпи, освен ако Администрацията не отмени това изискване за товарни кораби с тонаж под 1600 БТ, поради това, че устройството за стартиране на помпата в машинното помещение е леснодостъпно.

### 2.1.3 Диаметър на пожарните магистрали

Диаметърът на пожарната магистрала и тръбопроводите към нея трябва да е достатъчен за ефективното разпределение на максималното изисквания дебит от две помпи, функциониращи едновременно; при товарни кораби диаметърът трябва да е достатъчен само за дебит от  $140 \text{ м}^3$  час.

### 2.1.4 Спирателни и предпазни клапани

2.1.4.1 За отделяне на участъка от пожарната магистрала в машинното помещение, в което се намират главната пожарна помпа или помпи, от останалата част на магистралите, се монтират спирателни клапани на леснодостъпно за обслужване място извън машинните помещения. Пожарната магистрала се разполага така, че когато спирателните клапани са затворени, към всички кранове на кораба, с изключение на тези в горепосоченото машинно помещение, да може да се подава вода от друга пожарна помпа или аварийна пожарна помпа. Аварийната пожарна помпа, входният ѝ отвор за морска вода, смукателните и захранващи тръби и спирателни клапани са извън това помещение. Ако това не може да бъде изпълнено, морския кингстон може да бъде поставен в машинното помещение, ако клапана е с дистанционно управление от място в същото отделение, в което се намира аварийната пожарна помпа, а смукателната тръба е толкова къса, колкото е практически възможно. Къси дължини от смукателни или изпускателни тръби могат да преминават през машинното помещение, при условие, че са обхванати в стоманен кожух или са с изолация клас А-60. Тръбите са със значителна дебелина на стените, но не по-малко от 11 мм и се заваряват, с изключение на фланцовото-съединение към входящия клапан за морска вода.

2.1.4.2 Премества се клапан за обслужване на всеки един пожарен кран, така че кой да е пожарен шланг да може да бъде разкачен, докато пожарните помпи работят.

2.1.4.3 Осигуряват се предпазни клапани за пожарните помпи, ако помпите са в състояние да произведат налягане, надвишаващо проектното налягане на тръбопроводи, кранове и шлангове. Тези клапани се разполагат и регулират така, че да се предотврати възникването на свръхналягане в коя да е част от главната пожарна система.

2.1.4.4 На танкерите се монтират спирателни клапани по пожарната магистрала в предната част на юта на защитено място и на палубата на танка на интервали не повече от 40 м един от друг с цел запазване целостта на главната пожарна система в случай на пожар или експлозия.

2.1.5 Брой и разположение на пожарните кранове

2.1.5.1 Броят и разположението на пожарните кранове са такива, че поне две струи вода, не излизащи от един и същ кран, една от които е от един цял шланг, да могат да достигат коя да е част на кораба, обикновено достъпна за пътниците или екипажа по време на плаване, и всяка част от кое да е товарно помещение когато то е празно и всяко ро-ро товарно помещение или всяко помещение за превоз на автомобили, като в последния случай двете струи трябва да достигат коя да е част от такова помещение, като всяка от тях е от един цял шланг. Освен това, такива кранове се монтират и близо до достъпите към защитаваните помещения.

2.1.5.2 В допълнение към изискванията на параграф 2.1.5.1, пътническите кораби отговарят и на следните:

.1 в жилищните, служебни и машинни помещения броят и разположението на пожарните кранове е такова, че изискванията на параграф 2.1.5.1 да могат да бъдат изпълнени, когато всички полуводонепроницаеми врати и всички врати в преградите в главни вертикални зони са затворени;

.2 когато достъпът до машинните помещения категория А се осигурява на ниско ниво от съседен тунел, отвън, но близо до входа на това машинно помещение, се осигуряват два пожарни крана. Когато

е осигурен достъп от други помещения, в едно от тях се поставят два пожарни крана близо до входа на машинното помещение категория А. Това не е необходимо, когато тунелът или съседните помещения не са част от аварийния изход.

#### 2.1.6 Налягане в пожарните кранове

Когато двете помпи едновременно подават през струйниците, посочени в параграф 2.3.3, количеството вода, посочено в параграф 2.1.3, през кои да е съседни кранове, на всички пожарни кранове се поддържат следните минимални налягания:

.1 пътнически кораби

4000 и повече БТ 0.40 N/mm<sup>2</sup>

под 4000 БТ 0.30 N/mm<sup>2</sup>

.2 товарни кораби

6000 и повече БТ 0.27 N/mm<sup>2</sup>

под 6000 БТ 0.25 N/mm<sup>2</sup>

.3 максималното налягане на всеки пожарен кран не трябва да превишава налягането, при което може да се упражнява ефективно насочване на пожарния шланг.

#### 2.1.7 Международен фланец

2.1.7.1 Корабите с тонаж 500 БТ и повече се снабдяват с най-малко един международен фланец, отговарящ на изискванията на Кодекса за системите за пожарна безопасност.

2.1.7.2 Осигуряват се средства, даващи възможност за такава връзка и от двете страни

### 2.2 Пожарни помпи

#### 2.2.1 Помпи, приети за пожарни помпи

Санитарните, баластните, санитарните помпи или помпите с общо предназначение могат да се приемат за пожарни помпи, при условие, че обикновено не се използват за прехвърляне на гориво и че ако понякога се използват за това, се снабдяват с подходящи устройства за превключване.

#### 2.2.2 Брой на пожарните помпи

Корабите се оборудват със самостоятелно задвижвани пожарни помпи както следва;

.1 пътнически кораби

4000 и повече БТ най-малко три

под 4000 БТ най-малко две

.2 товарни кораби

1000 и повече БТ най-малко две

под 1000 БТ най-малко две с механично

задвижване, една от които е със

самостоятелно задвижване

2.2.3 Разположение на пожарните помпи и магистрали

2.2.3.1 Пожарни помпи

Разположението на засмукващите тръбопроводи, пожарните помпи и източниците на захранването им трябва да е такова, че да осигурява следното:

.1 на пътнически кораби с тонаж 1000 БТ и повече, в случай на пожар в кой да е отсек да не престават да функционират всички пожарни помпи;

.2 на пътнически кораби с тонаж по-малък от 1000 БТ и на товарни кораби, ако съществува вероятност всички помпи да престанат да функционират при пожар в кой да е отсек, се осигурява друго алтернативно средство - стационарна аварийна пожарна помпа, отговаряща на изискванията на Кодекса за системи за пожарна безопасност, като източникът на захранване и засмукващите тръбопроводи са разположени извън помещението, където се намират главните пожарни помпи или техните източници на захранване.

2.2.3.2 Изисквания към помещението, в което се намира аварийната пожарна помпа

2.2.3.2.1 Местоположение на помещението

Помещението, в което се намира аварийната пожарна помпа не граничи с машинните помещения категория А или с помещенията, в които се намират главните пожарни помпи. Когато това е невъзможно, общата преграда между двете



помещения се изолира по стандартите за конструктивна противопожарна защита, равностойна на тази за пост за управление.

#### 2.2.3.2.2 Достъп до аварийната пожарна помпа

Не се разрешава пряк достъп между машинното помещение и помещението, в което се намират аварийната пожарна помпа и нейният източник на захранване. Когато това е практически невъзможно. Администрацията може да приеме разположение, при което достъпът се осъществява чрез шлюз, като вратата на машинното помещение е със стандарт клас А-60, а другата е най-малко от стомана, като и двете са достатъчно газонепроницаеми, самозатварящи се и без куки за задържане. Алтернативно, достъпът може да се осъществява през водонепроницаема врата, която може да се затваря от помещение, отдалечено от машинното помещение и от помещението с аварийната пожарна помпа, като няма вероятност тази водонепроницаема врата да бъде изолирана при пожар в тези помещения. В такива случаи се осигурява второ средство за достъп до помещението с аварийната пожарна помпа и нейния източник на захранване.

#### 2.2.3.2.3 Вентилация на помещението, в което се намира аварийната пожарна помпа

Вентилационните средства на помещението със самостоятелния източник на захранване за аварийната пожарна помпа са такива, че доколкото е възможно, да се изключва проникване или засмукване на дим при пожар от машинното помещение.

#### 2.2.3.3 Допълнителни помпи за товарни кораби

В допълнение, на товарни кораби, където в машинното помещение са монтирани други помпи, като помпи с общо предназначение, сантинни и др., се осигурява такова разположение, че най-малко една от тези помпи, с производителност и налягане, изисквани по параграфи 2.1.6.2 и 2.2.4.2, да може да подава вода към пожарната магистрала.

#### 2.2.4 Производителност на пожарните помпи

##### 2.2.4.1 Обща производителност на необходимите пожарни помпи

Необходимите пожарни помпи са в състояние да подават за противопожарни цели количество вода с налягане, посочено в параграф 2.1.6 както следва:

.1 за помпи на пътнически кораби - не по-малко от две трети от количеството, необходимо за санинните помпи, когато се използват за осушаване;

.2 за помпи на товарни кораби (с изключение на аварийните пожарни помпи) - не по-малко от четири трети от количеството, необходимо съгласно правило II-1/21 за всяка от самостоятелните санинни помпи на пътнически кораб със същите размери, когато се използва за изпомпване, при условие, че на никой товарен кораб общата необходима производителност на пожарните помпи не е необходимо да превишава 180 м<sup>3</sup>/час.

#### 2.2.4.2 Производителност на всяка отделна пожарна помпа

Всяка от необходимите пожарни помпи (с изключение на аварийната пожарна помпа, изисквана по параграф 2.2.3.1.2 за товарни кораби) е с производителност не по-малка от 80% от общата необходима производителност, разделена на минималния брой необходими пожарни помпи., но при всички случаи не по-малка от 25 м<sup>3</sup> час, като всяка от тези помпи е в състояние да подава най-малко две струи вода. Тези пожарни помпи трябва да са в състояние да подават необходимото количество вода към главната пожарна система при дадените условия. Когато са монтирани повече от минималния брой необходими помпи, производителността на допълнителните трябва да е най-малко 25 м<sup>3</sup>/час и те трябва да са в състояние да подават най-малко две струи вода, съгласно изискванията на параграф 2.1.5.1.

### 2.3 Пожарни шлангове и струйници

#### 2.3.1 Общи спецификации

##### 2.3.1.1 Пожарните шлангове са от дълготраен материал, одобрен от

Администрацията, и са с достатъчна дължина, за да подават водна струя към кое да е помещение, в което може да се наложи да се използват. Всеки шланг е оборудван със струйник и необходимите съединения. Шланговете, упоменати в настоящата глава като "пожарни шлангове", заедно с всички необходими фитинги и инструменти, се поддържат готови за употреба на видни места близо до пожарните кранове или съединения. Освен това, във вътрешните помещения на пътнически кораби, превозващи повече от 36 пътника, пожарните шлангове са

постоянно свързани към крановете. Пожарните шлангове са с дължина най-малко

10 м, но не повече от:

- .1 15 м в машинни помещения;
- .2 20 м в други помещения и открити палуби;
- .3 25 м за открити палуби на кораби с максимална широчина над 30 м.

2.3.1.2 Освен ако за всеки кран на кораба не е предвиден по един шланг и струйник, се осигурява пълна взаимозаменяемост на шланговите съединения и струйници.

2.3.2 Брой и диаметър на пожарните шлангове

2.3.2.1 Корабите се снабдяват с пожарни шлангове, чийто брой и диаметър удовлетворяват Администрацията.

2.3.2.2 На пътнически кораби се осигурява най-малко един пожарен шланг за всеки от крановете, изисквани по параграф 2.1.5 като тези шлангове се използват само за гасене на пожар или за изпитване на пожарогасителните средства по време на учения и проверки.

2.3.2.3 На товарни кораби:

.1 с тонаж 1000 БТ и повече, броят на шланговете, които следва да се осигурят, е един на всеки 30 м от дължината на кораба и един резервен, но броят им в никакъв случай не може да е по-малък от общо 5. В този брой не се включват шланговете, необходими в кое да е машинно или котелно помещение.

Администрацията може да увеличи броя на необходимите шлангове, за да се осигури достатъчен брой налични и достъпни по всяко време шлангове, според вида на кораба и естеството на дейността, за която се използва той. Кораби, превозващи опасни товари в съответствие с правило 19 се осигуряват с три шланга и струйника в допълнение към изискваните по-горе;

.2 с тонаж по-малък от 1000 БТ, броят на пожарните шлангове, които трябва да се осигурят, се изчислява в съответствие с разпоредбите на параграф 2.3.2.3.1, Но броят на шланговете в никакъв случай не може да бъде по-малък от три.

2.3.3 Размер и тип струйници 2.3.3.1 За целите на настоящата глава, стандартните размери на струйниците са 12 мм, 16 мм и 19 мм или възможно най-близки до тях. По усмотрение на Администрацията се разрешават и струйници с по-голям диаметър.

2.3.3.2 За жилищни и служебни помещения не е необходимо използването на струйници с размер по-голям от 12 мм.

2.3.3.3 За машинни помещения и външни места, размерът на струйниците е такъв, че да се получи максималното възможно количество вода от две струи при налягането, посочено в параграф 2.1.6 от най-малката помпа, при условие, че не е необходимо използването на струйници с размер по-голям от 19 мм.

2.3.3.4 Струйниците са от одобрен комбиниран тип (с разпръсната и плътна струя) и със спирателен клапан.

### 3 Преносими пожарогасители

#### 3.1 Тип и конструкция

Преносимите пожарогасители отговарят на изискванията на кодекса за системи за пожарна безопасност.

#### 3.2 Разположение на пожарогасителите

3.2.1 Жилищните и служебни посещения и постове за управление се осигуряват с преносими пожарогасители от подходящ тип и с достатъчен брой, удовлетворяващи Администрацията. Кораби с тонаж 1000 БТ и повече носят най-малко пет преносими пожарогасителя.

3.2.2 Един от преносимите пожарогасители, предназначен за използване в кое да е помещение, се поставя близо до входа на това помещение.

3.2.3 Пожарогасители с въглероден двуокис не се поставят в жилищни помещения. В постове за управление и други помещения, съдържащи електрическо или електронно оборудване или уреди, необходими за сигурността на кораба, се осигуряват пожарогасители, чието пожарогасително вещество не е нито електропроводимо, нито опасно за оборудването и уредите.

3.2.4 Пожарогасителите се поставят напълно готови за използване на видими места, до които може да се стигне бързо и лесно по всяко време в случай на пожар, и по такъв начин, че годността им за употреба не се влошава под въздействие на атмосферните условия, вибрациите или други външни фактори.

Преносимите пожарогасители се осигуряват с устройства, които показват дали са били използвани.

### 3.3 Резервни заряди

3.3.1 Осигуряват се резервни заряди за 100% от първите десет пожарогасители и 50 % за останалите пожарогасители с възможност за презареждане на борда. Не се изискват повече от общо 60 резервни заряда. На борда се съхраняват инструкции за презареждането на пожарогасителите.

3.3.2 За пожарогасители, които не могат да бъдат презареждани на борда на кораба, вместо резервни заряди се осигуряват допълнителна преносими пожарогасители в същото количество, тип, капацитет и брой като посочените в параграф 3.3.1 по-горе.

## 4 Стационарни пожарогасителни системи

### 4.1 Видове стационарни пожарогасителни системи

4.1.1 Стационарна пожарогасителна система, изисквана по параграф 5 по-долу може да е всяка от следните системи:

.1 стационарна газова пожарогасителна система отговаряща на изискванията на Кодекса за системи за пожарна безопасност;

.2 стационарна пенна пожарогасителна система с висока кратност на пяната, отговаряща на изискванията на Кодекса за системи за пожарна безопасност;

.3 стационарна оросителна пожарогасителна система под налягане, отговаряща на изискванията на Кодекса за системи за пожарна безопасност.

4.1.2 Когато е инсталирана стационарна пожарогасителна система, която не се изисква по настоящата глава, тя трябва да отговаря на изискванията на съответните правила от настоящата глава и на Кодекса за системи за пожарна безопасност.

4.1.3 Пожарогасителни системи, използващи Халон 1211, 1301 и 2402 и непълно флуориран въглерод са забранени.

4.1.4 В общия случай Администрацията не разрешава използването на пара като пожарогасително средство в стационарните пожарогасителни системи. Когато

използването на пара е разрешено от Администрацията, тя се използва само в ограничени зони като допълнение към изискваната пожарогасителна система и отговаря на изискванията на Кодекса за системи за пожарна безопасност.

#### 4.2 Затварящи устройства за стационарни газови пожарогасителни системи

Когато се използва стационарна газова пожарогасителна система, отворите, през които може да проникне въздух в защитено помещение или да излезе газ от същото, трябва да могат да бъдат затваряни от място извън защитеното помещение.

#### 4.3 Съхранение на пожарогасителните вещества

Когато пожарогасителните вещества се съхраняват извън защитено помещение, те се складираат в помещение, разположено зад предната таранна преграда и не се използват за други цели. За предпочитане е всеки вход към това помещение да е от открита палуба и да е независим от защитеното помещение. Ако мястото за съхранение е под палубата, то се разполага на ниво не повече от една палуба под откритата палуба и до него се осигурява директен достъп по стълба от открита палуба. Помещения, разположени под палуби или до които няма достъп от открита палуба, се оборудват с механична вентилационна система предназначена да отвежда въздуха от дъното на помещението, с размер, позволяващ най-малко 6 смени на въздуха на час. Вратите за достъп се отварят навън, а преградите и палубите, включително вратите и другите средства за затваряне на отворите в тях, които образуват преградите между такива помещения и съседните затворени помещения, са газонепроницаеми. За целите на прилагане на таблици 9.1 до 9.8, тези складови помещения се третираат като постове за управление.

#### 4.4 Водни помпи за други пожарогасителни системи

Помпите, с изключение на обслужващите пожарните магистрали, изисквани за осигуряване на вода за пожарогасителните системи по настоящата глава, техните източници на захранване и органи за управление се монтират извън помещението или помещенията, защитавани от тези системи и се разполагат така, че в случай на пожар в защитаваното помещение или помещения системата да не излиза от строя.

#### 5 Пожарогасителни средства в машинните помещения

5.1 Машинни помещения, в които се намират мазутни котли или мазутни устройства

#### 5.1.1 Стационарни пожарогасителни системи

Машинните помещения категория А, в които има мазутни котли или мазутни устройства, се осигуряват с една от стационарните пожарогасителни системи, посочени в параграф 4.1. Във всички случаи, ако машинното и котелното помещения не са напълно отделени, или ако от котелното помещение може да проникне гориво в машинното помещение, такива комбинирани машинни и котелни помещения ще се считат за едно отделение.

#### 5.1.2 Допълнителни пожарогасителни средства

5.1.2.1 Във всяко котелно помещение или от външната страна на входа на котелното помещение трябва да има най-малко един преносим въздушно пенен апарат, отговарящ на изискванията на Кодекса за системи за пожарна безопасност.

5.1.2.2 Във всяко огнено пространство на котелно помещение и във всяко помещение, в което се намира част от горивната инсталация трябва да има най-малко два преносими пенни пожарогасители или еквивалентни на тях средства. Във всяко котелно помещение трябва да има не по-малко от един одобрен пожарогасител пенен тип с капацитет най-малко 135 л или еквивалентно средство. Тези пожарогасители се снабдяват с шлангове на макара, с които да може да се достигне до всяка част от помещението. При котли за битови цели с мощност под 175 kW не се изисква пенен пожарогасител от одобрен тип с капацитет най-малко 135 л.

5.1.2.3 При всяко огнено пространство трябва да има сандък с най-малко 0.1 м<sup>3</sup> пясък, стърготини, пропити със сода, или друг одобрен сух материал, заедно с подходяща лопата-за разпръскването му. Като алтернатива може да се постави одобрен преносим пожарогасител.

5.2 Машинни помещения, в които е намират двигатели с вътрешно горене

#### 5.2.1 Стационарни пожарогасителни системи

Машинни помещения категория А, в които е намират двигатели с вътрешно горене, се осигуряват с една от стационарните пожарогасителни системи, посочени в параграф 4.1.

## 5.2.2 Допълнителни пожарогасителни средства

5.2.2.1 Осигурява се най-малко един преносима въздушнопенна установка, отговаряща на изискванията на Кодекса за системи за пожарна безопасност.

5.2.2.2 Във всяко такова помещение се осигуряват одобрени пожарогасители пенен тип, всеки с капацитет най-малко 45 л или еквивалентна на тази стойност, чийто брой трябва да е достатъчен, за да може пяната или друг равностоен агент да се насочи към всяка част на горивните или смазващи маслени системи под налягане, предавките и други механизми, при които съществува опасност от пожар. Освен това се осигуряват достатъчен брой преносими пенни пожарогасители или еквивалентни на тях средства, които са разположени така, че нито една точка в помещението да не се намира на повече от 10 м разстояние от даден пожарогасител и във всяко такова помещение да има най-малко 2 пожарогасителя. За по-малки помещения на товарни кораби Администрацията може да не налага това изискване.

5.3 Машинни помещения, в които се намират парни турбини или парни машини закрит тип

### 5.3.1 Стационарни пожарогасителни системи

В помещения, в които се намират парни турбини или парни машини закрит тип, използвани за задвижване на кораба или за други цели, с обща мощност не по-малко от 375 kW, се осигурява една от стационарните пожарогасителни системи, посочени в параграф 4.1, ако тези помещения периодично остават без персонал в тях.

### 5.3.2 Допълнителни пожарогасителни средства

5.3.2.1 Осигуряват се одобрени пожарогасители пенен тип, всеки с капацитет най-малко 45 л или еквивалентна на тази стойност, чийто брой трябва да е достатъчен, за да може пяната или друг равностоен агент да се насочи към коя да е част от системата за мазане под налягане или към коя да е част на кожусите, в които се намират частите на турбините, парните машини, свързаните с тях предавки, смазвани под налягане и другите части, при които съществува опасност от пожар. Но тези пожарогасители не се изискват, ако в помещенията е осигурена защита, най-малкото еквивалентна на изискваната по този под-параграф, посредством стационарна пожарогасителна система, инсталирана



съгласно параграф 4.1.

5.3.2.2 Осигуряват се достатъчен брой преносими пенни пожарогасители или еквивалентни на тях средства, които са разположени така, че нито една точка в помещението да не се намира на повече от 10 м разстояние от даден пожарогасител и във всяко такова помещение да има най-малко 2 пожарогасителя, с изключение на случаите, когато те не се изискват като допълнение към пожарогасителите, осигурени в съответствие с параграф 5.1.2.2.

#### 5.4 Други машинни помещения

Когато според Администрацията съществува опасност от пожар в някое машинно помещение, за което в параграфи 5.1, 5.2 и 5.3 не са предвидени специфични пожарогасителни средства, в това помещение или в съседство с него се осигуряват такъв брой одобрени преносими пожарогасители или други средства за пожарогасене, какъвто Администрацията сметна за достатъчен.

#### 5.5 Допълнителни изисквания за пътнически кораби

На пътнически кораби, превозващи повече от 36 пътника, всяко машинно помещение категория А се осигурява с най-малко два подходящи водни мъглоструйници\*.

-----

\*Водният мъглоструйник се състои от L-образна метална тръба, чиято дълга част е с дължина около 2 м и може да се свърже с пожарен шланг, а късата ѝ част е с дължина около 250 мм и има мъглообразуващи разпръсквачи или на края ѝ може да се постави струйник за разпръскване на вода.

#### 5.6 Стационарни пожарогасителни системи с локално приложение

5.6.1 Параграф 5.6 се прилага за пътнически кораби с тонаж 500 БТ и повече и за товарни кораби с тонаж 2000 БТ и повече.

5.6.2 Машинните помещения категория А с обем над 500 м<sup>3</sup>, в допълнение към стационарните пожарогасителни системи, изисквани по параграф 5.1.1, се защитават и от одобрен тип стационарни водни или еквивалентни стационарни пожарогасителни системи за локално приложение, базиращи се на насоките, разработени от Организацията\*. В случая на машинки помещения, периодично оставащи без персонал, пожарогасителната система е с възможност както за автоматично, така и ръчно освобождаване. В случая на машинни помещения с

постоянна вахта, пожарогасителната система се изисква да е само с възможност за ръчно освобождаване.

### 5.6.3 Стационарните пожарогасителни системи с локално приложение

защитават зони като посочените по-долу без необходимостта от спиране на машината, евакуация на персонала или запечатване на помещението:

.1 пожароопасните части от двигателите с вътрешно горене използвани за главното задвижване на кораба и генератори на електрическо захранване;

.2 котелни фронтове;

.3 пожароопасни части на пещи;

.4 очистители на горещ мазут.

### 5.6.4 При активирането на всяка стационарна пожарогасителна система с

локално приложение се задействува визуален и ясно чуваем алармен сигнал в защитаваното помещение и в постове с непрекъснато дежурство. Този алармен сигнал показва коя точно система е активирана. Изискванията към системния алармен сигнал, посочени в настоящия параграф, допълват, а не заменят откриването и пожарния сигнал, изисквани на други места от настоящата глава.

## 6 Противопожарни средства в постове за управление, жилищни и служебни помещения

### 6.1 Спринклерни системи на пътнически кораби

6.1.1 Пътническите кораби, превозващи повече от 36 пътника, се снабдяват с автоматична спринклерна, пожароткриваща и пожароизвестяваща система от одобрен тип, отговаряща на изискванията на Кодекса за системи за пожарна безопасност във всички постове за управление, жилищни и служебни помещения, включително коридори и стълбища. Алтернативно, постове за управление, където водата може да причини повреди на важно оборудване, могат да се оборудват с одобрена стационарна пожарогасителна системи от друг тип.

Помещения с малка или нулева опасност от пожари, като празни пространства, обществени тоалетни, помещения за съхранение на въглероден двуокис и подобни, не е необходимо да бъдат оборудвани с автоматична спринклерна система.

6.1.2 На пътническите кораби, превозващи не повече от 36 пътника,

когато е монтирана стационарна пожарооткриваща и пожароизвестяваща система, отговаряща на изискванията на Кодекса за системи за пожарна безопасност само в коридорите, стълбищата и пътищата за евакуация вътре в жилищните помещения, се инсталира автоматична спринклерна система в съответствие с правило 7.5.3.2.

## 6.2 Спринклерни системи за товарни кораби

-----  
\* Вж. Ръководство за одобряване на стационарна водна локална система за използване в машинни отделения категория А (MSC/Circ.913).

На товарни кораби, на които е възприет метода IC, посочен в правило 9.2.3.1.1.2 се инсталира автоматична спринклерна, пожарооткриваща и пожароизвестяваща система в съответствие с изискванията на правило 7.5.5.2.

## 6.3 Помещения, в които се намират леснозапалими течности

6.3.1 Помещенията за съхранение на боя се защитават от:

.1 система с въглероден двуокис, предназначена да осигурява минимален обем свободен газ равен на 40% от общия обем на защитаваното помещение;

.2 система със сухо прахообразно вещество, проектирана за най-малко  $0.5 \text{ кг прахообразно вещество/м}^3$ ;

.3 водооросителна или спринклерна система, проектирана за  $5 \text{ л/м}^2$  мин. Водооросителната система може да бъде свързана към пожарната магистрала на кораба; или

.4 система, осигуряваща еквивалентна защита, определена от Администрацията.

6.3.2 Помещенията за съхранение на леснозапалими течности се защитават чрез подходящи пожарогасителни средства, одобрени от Администрацията.

6.3.3 За помещения с палубна площ по-малка от  $4 \text{ м}^2$ , които не осигуряват достъп до жилищни помещения, вместо стационарна система може да се приеме преносим пожарогасител с въглероден двуокис, с размер, осигуряващ минимален обем свободен газ равен на 40 % от общия обем на помещението. В помещението се осигурява отвор, позволяващ изпразване на пожарогасителя без да е необходимо да се влиза в защитаваното помещение. Изискваният преносим

пожарогасител се поставя в близост до този отвор. Алтернативно, може да се осигури отвор или шлангова връзка за ползване на вода от пожарната магистрала,

#### 6.4 Кухненски фритюрници

Кухненските фритюрници се оборудват със следните приспособления:

- .1 автоматична или ръчна пожарогасителна система, изпитана по международните стандарти, приемливи за Организацията\*;
- .2 първичен и поддържащ термостат с аларма за известяване на оператора в случай на повреда на единия от тях;
- .3 средства за автоматично изключване на електрическото напрежение при задействане на пожарогасителната система;
- .4 аларма, показваща че пожарогасителната система в кухнята, където се намира оборудването, е активирана;

-----

\*Вж. препоръките на Международната организация по стандартизация, в частност публикация ISO 15371&2000: Fire-extinguishing systems for protection of galley deep-fat cooking equipment.

- .5 контролни органи за ръчно управление на пожарогасителната система с ясни обозначения и готови за използване от екипажа.

#### 7 Противопожарни средства в товарни помещения

##### 7.1 Стационарни газови пожарогасителни системи за генерални товари

7.1.1 С изключение на предвиденото по параграф 7.2, товарните помещения на пътнически кораби с тонаж до 1000 БТ и повече се защитават от стационарна пожарогасителна система с въглероден двуокис или инертен газ, отговаряща на изискванията на Кодекса за системи за пожарна безопасност или от стационарна пенна пожарогасителна система с висока кратност на пяната, осигуряваща равностойна защита.

7.1.2 Когато се установи по удовлетворяващ Администрацията начин, че корабът извършва такива кратки рейсове, при които би било неоправдано прилагането на изискванията на параграф 7.1.1, а също и при кораби с тонаж под 1000 БТ, противопожарните средства в товарните помещения трябва да са такива, че да удовлетворяват Администрацията, при условие, че корабът е оборудван със стоманени люкови закрития и ефективни средства за затваряне на

всички вентилатори и други отвори, водещи към товарни помещения.

7.1.3 С изключение на ро-ро помещенията и помещенията за автомобили, товарните помещения на товарни кораби с тонаж 2000 БТ и повече се защитават от стационарна пожарогасителна система с въглероден двуокис или инертен таз, отговаряща на изискванията на Кодекса за системи за пожарна безопасност, или от пожарогасителна система, осигуряваща равностойна защита.

7.1.4 Администрацията може да освободи от изискванията на параграфи

7.1.3 и 7.2 товарни помещения на товарен кораб, ако той е конструиран и предназначен единствено за превоз на руда, въглища, зърно, суров дървен материал, незапалим товар или товари, които по мнението на Администрацията са с ниска опасност от пожари\*. Тези освобождавания се предоставят само ако кораба е оборудван със стоманени люкови закрития и ефективни средства за затваряне на всички вентилатори и други отвори, водещи към товарни помещения.

При предоставяне на тези освобождавания, Администрацията издава Свидетелство за освобождаване, независимо от датата на построяване на кораба, в съответствие с правило I/12(a)(vi), като гарантира, че списъка на товарите, които на кораба е разрешено да превозва, е прикрепен към Свидетелството за освобождаване.

7.2 Стационарни газови пожарогасителни системи за опасни товари

Кораб, превозващ опасни товари в кое да е товарно помещение, се снабдява със стационарна пожарогасителна система с въглероден двуокис или инертен газ, отговаряща на изискванията на Кодекса за системи за пожарна безопасност, или с пожарогасителна система, която по мнението на Администрацията осигурява равностойна защита на превозвания товар.

-----

\*Вж. Кодекс за безопасна практика за превоз на насипни товари, аварийна процедура В14 за въглища и Списък на товарите който не са лесно запалими или носят малък риск за пожар или за, които стационарна газова противопожарна система е неефективна (MSC/Circ.671).

8 Защита на товарни танкове

8.1 Стационарни палубни системи за пеногасене

8.1.1 Танкери с дедует 20 000 и повече тона се осигуряват със

стационарна палубна система за пеногасене, отговаряща на изискванията на Кодекса за системи за пожарна безопасност, с изключение на това, че вместо горепосочените системи. Администрацията, след разглеждане на конструкцията и оборудването на кораба, може да приеме други стационарни системи, ако осигуряват защита, равностойна на защитата на горепосочените системи, в съответствие с правило I/5. Изискванията към алтернативните стационарни системи съответстват на изискванията по параграф 8.1.2.

8.1.2 В съответствие с параграф 8.1.1, когато Администрацията приеме еквивалентна стационарна система вместо стационарната палубна система за пеногасене, тя трябва да отговаря на следните изисквания:

.1 да е в състояние да потушава пожари, предизвикани от разливане на товар и да предотвратява възпламеняването на разлят нефт, който още не е възпламенен;

.2 да е в състояние да потушава пожари в повредени танкове.

8.1.3 Танкери с дедукция под 20 000 тона се осигуряват със стационарна палубна система за пеногасене, съответстваща на Кодекса за системи за пожарна безопасност.

## 9 Защита на товарни помпени отделения на танкери

### 9.1 Стационарни пожарогасителни системи

Във всяко товарно помпено отделение се осигурява една от следните стационарни пожарогасителни системи, които се задействуват от леснодостъпно място извън помпеното отделение. Товарните помпени отделения се осигуряват със система, подходяща за машинни помещения категория А.

9.1.1 Пожарогасителна система с въглероден двуокис, отговаряща на разпоредбите на Кодекса за системи за пожарна безопасност и на следните изисквания:

.1 алармените звукови сигнали, предупреждаващи за освобождаването на пожарогасителното вещество, са безопасни за използване при запалими смеси от горивни пари и въздух;

.2 на постове за управление се поставят табели, информиращи, че поради опасност от възпламеняване от статично електричество системата трябва да се използва само за пожарогасене, а не за

инертиране.

## 9.2 Количество на пожарогасителното вещество

Когато пожарогасителното вещество, използвано за товарни помпени отделения, се използва и в системите, обслужващи други помещения, количеството му или скоростта на подаване не е необходимо да надвишават максимума, изискван за най-голямото отделение.

## 10 Снаряжение на пожарникаря

### 10.1 Видове пожарникарско снаряжение

Снаряжението на пожарникаря отговора на изискванията на Кодекса за системи за пожарна безопасност.

### 10.2 Брой пожарникарски снаряжения

10.2.1 Всеки кораб разполага на борда си най-малко две пожарникарски снаряжения

10.2.2 Освен това, на пътническите кораби се осигуряват:

.1 на всеки 80 м, или част от това разстояние, от общата дължина на всички пътнически и служебни помещения на палубата, на която има такива, а ако има повече от една такава палуба, на палубата, която е с най-голяма дължина, се осигуряват два комплекта пожарникарско снаряжение и два комплекта лично снаряжение, като всеки комплект включва компонентите, изброени в Кодекса за системи за пожарна безопасност. На пътнически кораби, превозващи повече от 36 пътника, за всяка главна вертикална зона се осигуряват по два допълнителни комплекта пожарникарско снаряжение. За ограждения на стълби, които съставляват отделни главни вертикални зони, и за главните вертикални зони на носа и кърмата на кораба, които не съдържат помещения категории (6), (7), (8) или (12), определени по правило 9.2.2.3, не се изискват допълнителни комплекти пожарникарско снаряжение.

.2 на кораби, превозващи повече от 36 пътника, за всеки дихателен апарат се осигурява по един воден мъглоструйник, който се съхранява до апарата.

10.2.3 В допълнение, на танкерите се осигуряват два комплекта

пожарникарско снаряжение.

10.2.4 Администрацията може да изиска допълнително лично снаряжение и

дихателни апарати, съобразно размера и вида на кораба.

10.2.5 Две резервни бутилки се осигуряват за всеки изискван дихателен

апарат, Пътническите кораби, превозващи не повече от 36 пътника и товарните

кораби, които са оборудвани с подходящо разположени средства за пълно

презареждане на въздушните бутилки без опасност от замърсяване, е необходимо

да носят на борда си само по един резервен заряд за всеки изискван апарат. На

пътническите кораби, превозващи повече от 36 пътника, се осигуряват най-малко

два резервни заряда за всеки дихателен апарат.

10.3 Съхраняване на пожарникарското снаряжение

10.3.1 Пожарникарското снаряжение и комплектите с лично снаряжение се

съхраняват готови за използване на леснодостъпни места с ясна и постоянна

маркировка, а когато има повече от един комплект пожарникарско снаряжение или

повече от един комплект лично снаряжение, те се съхраняват на места,

достатъчно отдалечени едно от друго.

10.3.2 На пътническите кораби на всяко място трябва да има най-малко

два комплекта пожарникарско снаряжение и един комплект лично снаряжение. Във

всяка главна вертикална зона се съхраняват най-малко два комплекта

пожарникарско снаряжение.

Правило 11

Пожароустойчивост на конструкцията

1 Цел

Целта на настоящото правило е поддържането на конструктивната цялост на

кораба, при предотвратяване на частично или пълно разрешаване на корабните

конструкции в резултат на влошаване на здравината им под въздействието на

топлина. За целта, материалите, използвани за корабните конструкции са

такива, чеда не позволяват нарушаване на целостта им вследствие на пожар.

2 Материал за корпуси, надстройки, конструктивни прегради, палуби и

рубки

Корпусите, надстройките, конструктивните прегради, палубите и рубките са



от стомана или друг еквивалентен материал, За целите на прилагането на дефинициите за стомана или друг еквивалентен материал, дадени в правило 3.43, "приложимото подлагане на огън" трябва да съответства на стандартите за здравина и изолация, посочени в таблици 9.1 до 9.4. Например, когато за прегради като палуби или бордове и крайни прегради на рубки е разрешено да бъдат с пожароустойчивост В-0, "приложимото подлагане на огън" е половин час.

### 3 Конструкции от алуминиева сплав

Освен ако не е предвидено друго в параграф 2, в случаите, когато дадена част от конструкцията е от алуминиева сплав, се прилагат следните изисквания:

.1 изолацията на детайли от алуминиева сплав на конструкции клас А или В, с изключение на конструкции, които според Администрацията не са товароносещи, трябва да бъде такава, че температурата в основата ѝ да не се повишава с повече от 200 °С над нормалната температура по всяко време от приложимото подлагане на огън при стандартното изпитание на пожароустойчивост;

.2 следва да се обърне специално внимание на изолацията на детайли от алуминиева сплав в колони, пилерси и други конструктивни елементи, необходими за поддържане на съоръженията за разполагане на спасителни лодки и салове, за спускане и качване на лодки, както и конструкции клас А и В, за да се осигури следното:

.2.1 за такива елементи, поддържащи съоръжения за спасителни лодки, и конструкции клас А, ограничението в повишението на температурата, посочено в параграф 3.1 важи след като е изминал един час;

.2.2 за такива елементи, необходими за поддържане на конструкции клас В, ограничението в повишението на температурата, посочено в параграф 3.1 важи след като е изминал половин час.

### 4 Машинни помещения категории А

Горни закрития и шахти

Горните закрития и шахти на машинни помещения категория А са със стоманена инструкция и са изолирани в съответствие с таблици 9.5 и 9.7, според случая.

### 1.1 Подови настилки

Подовите настилки на обичайните места за преминаване в машинни помещения категория А са от стоманени листи.

## 2 Материали за извънбордните съоръжения

Материали, които лесно стават негодни под въздействието на топлината не могат да се използват за извънбордни шпигати, санитарни изходни отвори и други изходни отвори, които са близо до водолинията и при които поддаването на материала в случай на пожар може да породи опасност от наводняване.

## 3 Защита на конструкцията на товарни танкове на танкери от налягане или вакуум

### 3.1 Общи положения

Средствата за вентилиране трябва да са с такава конструкцията и да функционират така, че нито налягането, нито вакуумът в товарните танкове да не превишават конструктивните параметри и да са такива, че да осигуряват следното:

.1 протичането на малки количества пара, въздух или инертен газ, дължащо се на температурните колебания в товарния танк, във всички случаи да става през клапаните за повишено налягане и вакуум;

.2 протичането на големи количества пара, въздух или инертен газ да става при товарене и баластиране или при разтоварване.

### 3.2 Отвори за протичане на малки количества в резултат на температурни колебания

Отворите за намаляване на налягането в танка, изисквани по параграф

#### 6.1.1, отговарят на следните изисквания:

.1 да имат възможно най-голяма височина над палубата на товарните танкове, за да се осигури максимално разпръскване на запалимите пари, но в никакъв случай не по-малко от 2 м над палубата на товарните танкове;

.2 да са разположени на възможно най-голямо разстояние, но не по-малко от 5 м от най-близките смукателни вентилационни отвори и отвори на затворени помещения, в които има източник на възпламеняване, и от палубните механизми и оборудване, които могат да предизвикат пожар. Котвеният брашпил и блокиращото устройство на котвената верига представляват са пожароопасни.

### 3.3 Мерки за безопасност за товарните танкове

#### 3.3.1 Превантивни мерки срещу повишаване нивото на течността във вентилационната система

Вземат се мерки във вентилационната система да не постъпва гориво и нивото на течността да не се повиши толкова, че да е над разчетното ниво на товарните танкове. Това се постига с помощта на алармени устройства за високо ниво или системи за контролиране на преливането или други еквивалентни средства, заедно с независими ниво мерни устройства и процедури за пълнене на товарните танкове. За целите на настоящото правило, разливните клапани не се считат за еквивалентни на системите за контрол на преливането.

#### 3.3.2 Вторични средства за регулиране на налягането/вакуума

Осигуряват се вторични средства за понижаване налягането на пара, въздух или инертен газ с цел предотвратяване на свръхналягането или подналягането в случай на повреда на средствата по параграф 6.1.2. Алтернативно, във всеки танк, защитен от средствата, изисквани по параграф 6.1.2, могат да се поставят датчици за налягане, със система за наблюдение в помещението за контрол на товара или на мястото, от което обикновено се извършват товарните операции на кораба. Това контролно оборудване включва и алармено устройство, което се активира при откриване на свръхналягане или подналягане в танк.

#### 3.3.3 Байпасни устройства във вентилационните магистрали

Клапаните за повишено налягане и вакуум, изисквани по параграф 6.1.1 могат да се снабдят с байпасно устройство, когато се намират във вентилационна магистрала или вертикална кула. Когато е предвидено такова устройство, се осигуряват и подходящи индикатори, показващи кога байпасът е отворен или затворен.

#### 3.3.4 Аварийни устройства за повишено налягане или вакуум

Осигуряват се едно или повече аварийни устройства за повишено налягане или вакуум за да се предотврати подлагането на товарните танкове на:

.1 положително налягане свръх изпитателното налягане на товарния танк, ако товарът трябва да се вземе с максимална скорост и всички други изходящи отвори се оставят затворени;

.2 отрицателно налягане над 700 мм воден стълб, ако товарът трябва да се разтоварва при максимална разчетна производителност на товарните помпи, а вентилаторите за инертен газ са повредени.

Тези устройства се монтират на магистралата за инертен газ, освен в случаите, когато се монтират на вентилационната система, изисквана по правило 4.5.3.1 или на отделни товарни танкове. Местоположението и конструкцията на устройствата са в съответствие с правило 4.5.3 и параграф 6.

## **Част D**

### **Евакуация**

#### Правило 12

Уведомяване на екипажа и пътниците

##### 1 Цел

Целта на настоящото правило е уведомяването на екипажа и пътниците за безопасна евакуация при пожар. За тази цел се осигуряват общо корабна аварийна алармена система и оповестителна уредба.

##### 2 Общо корабна аварийна алармена система

За уведомяването на екипажа и пътниците за пожар се използва общо корабна аварийна алармена система съгласно правило III/6.4.2.

##### 3 Оповестителна уредба на пътнически кораби

В жилищните и служебни помещения и постове за управление и откритите палуби се осигурява оповестителна уредба или друго ефективно комуникационно средство, отговарящи на изискванията на правило III 6.5.

## Правило 13

### Пътища за евакуация

#### 1 Цел

Целта на настоящото правило е осигуряването на средства за евакуация, така че лицата на борда да могат безопасно и своевременно да се придвижат до палубата на която са разположени спасителните лодки и салове. За тази цел се изпълняват следните функционални изисквания:

- .1 осигуряване на безопасни маршрути за евакуация;
- .2 пътищата за евакуация се поддържат в безопасно състояние, без препятствия по тях
- .3 предвиждат се допълнителни средства за евакуация при необходимост от осигуряване на достъпност, ясна маркировка и адекватни схеми за аварийни ситуации.

#### 2 Общи положения

2.1 Освен ако не е предвидено друго в настоящото правило, се осигуряват най-малко два достатъчно раздалечени и готови маршрута за евакуация от всички помещения или група помещения.

2.2 Асансьорите не могат да се считат за единия от тези пътища за евакуация, изисквани по настоящото правило.

#### 3 Пътища за евакуация от постове за управление, жилищни и служебни помещения

##### 3.1 Общи положения

3.1.1 Всички видове стълби трябва да са разположени така, че да осигуряват безпрепятствена евакуация до палубата за качване в спасителните лодки и салове от помещенията за пътници и екипаж и от помещенията, в които екипажът обикновено работи, с изключение на машинните помещения.

3.1.2 Освен ако изрично не е предвидено друго в настоящото правило, коридори, фойета или части от коридор, от които има само един път за евакуация, се забраняват. Глухите коридори, използвани в служебните зони, необходими за практическото обслужване на кораба, като горивни станции и напречни снабдителни коридори, са разрешени, при условие, че тези глухи

коридори са отделени от жилищните помещения за екипажа и са недостъпни откъм жилищните помещения за пътници. Също така, части от коридор, чиято дълбочина не надвишаваща ширината му, ще се считат за ниши или локални удължения и са разрешени.

3.1.3 Всички стълбища в жилищните и служебни помещения и постове за

управление са със стоманена конструкция, освен в случаите, когато

Администрацията разрешава използването на еквивалентен материал.

3.1.4 Ако радиостанцията няма пряк достъп до открита палуба, се

осигуряват два пътя за евакуация от нея или за достъп до нея, единият от

които може да е филистрин или прозорец с достатъчни размери или друго подобно средство, удовлетворяващо Администрацията.

3.1.5 Вратите по пътищата за евакуация в общия случай се отварят по

посока на придвижването, с изключение на следните случаи:

.1 вратите на индивидуални кабинни могат да се отварят навътре, за

да се избегне нараняване на лицата, намиращи се в коридора,

когато вратата е отворена;

.2 вратите на вертикалните шахти за евакуация могат да се отварят

навън от шахтата за да може шахтата да се използва както за

евакуация, така и за достъп.

3.2 Пътища за евакуация на пътнически кораби

3.2.1 Пътища за евакуация от помещения под палубата на преградите

3.2.1.1 Под палубата на преградите, от всеки водонепроницаем отсек или

подобно ограничено помещение или група помещения, се осигуряват два пътя за

евакуация, най-малко единият от които е независим от водонепроницаеми врати.

По изключение, Администрацията може да приеме един път за евакуация за

помещенията на екипажа, в които се влиза рядко, ако изисквания път за

евакуация е независим от водонепроницаеми врати.

3.2.1.2 Когато Администрацията е приела да има само един път за

евакуация съгласно разпоредбите на параграф 3.2.1.1, този единствен път за

евакуация трябва да осигурява безопасна евакуация. Но ширината на стълбите не

може да бъде по-малка от 800 мм, с парапети от двете страни.

3.2.2 Пътища за евакуация от помещения над палубата на преградите

Над палубата на преградите трябва да има най-малко два пътя за евакуация от всяка главна вертикална зона или подобно ограничено помещение или група помещения, като най-малко единият път трябва да дава възможност за достъп до стълба, представляваща вертикален път за евакуация.

### 3.2.3 Пряк достъп до стълбищни ограждения

Стълбищните ограждения в жилищни и служебни помещения имат пряк достъп от коридорите и са с достатъчна площ за предотвратяване струпването на хора, предвид броя лица, които има вероятност да ги използват при аварийна ситуация. В периметъра на тези стълбищни ограждения се разрешават само обществени тоалетни, помещения от незапалими материали за съхранение на безопасно спасително оборудване, и открити информационни гишета. Разрешава се само за обществени помещения, коридори, асансьори, обществени тоалетни, помещения специална категория и открити ро-ро помещения, до които пътниците могат да имат достъп. Други стълбища за евакуация, изисквани по параграф 3.2.4.1 и външни зони, да имат пряк достъп до тези стълбищни ограждения.

Малките коридори или "фоайета", използвани за отделяне на стълбищно ограждение от кухни или главни перални помещения, могат да имат пряк достъп до стълбището, при условие, че са с минимална палубна площ от 4.5 м<sup>2</sup>, ширина не по-малко от 900 мм и съдържат станция с пожарен шланг.

### 3.2.4 Допълнителни детайли свързани с пътищата за евакуация

#### 3.2.4.1 Поне един от пътищата за евакуация, изисквани по параграфи

3.2.1.1 и 3.2.2 се състои от леснодостъпна затворена стълба, която да осигурява непрекъсната защита от пожар от най-ниското си ниво до палубата за качване в спасителните лодки и салове, или до най-високата горна палуба, ако палубата за качване не достига до съответната главна вертикална зона. В последния случай се осигурява пряк достъп до палубата за качване по външно открито стълбище и коридори, снабдени с аварийно осветление в съответствие с правило Ш/П.5 и повърхност, изключваща подхлъзване. Граничните прегради към външното открито стълбище и коридорите, формиращи част от път за евакуация и граничните прегради в положение, което при разрушаването им по време на пожар би попречило на изхода към палубата за качване, са с пожароустойчивост в съответствие с таблици 9.1 до 9.4, включително

стойностите на изолация.

3.2.4.2 Защитата на достъпа от стълбищните ограждения до зоните за качване в спаси телните лодки и салове се осигурява или директно или чрез защитени вътрешни пътища с пожароустойчивост и изолация за стълбищни ограждения, определени по таблици 9.1 до 9.4, според случая.

3.2.4.3 Стълбища, обслужващи само едно помещение и балкона на това помещение не могат да се считат за един от изискваните пътища за евакуация.

3.2.4.4 Всяко ниво вътре в атриум се осигурява с два пътя за евакуация, единият от които дава пряк достъп до вертикален затворен път за евакуация, отговарящ на изискванията на параграф 3.2.4.1.

3.2.4.5 Ширината, броят и непрекъснатостта на стълбите трябва да са в съответствие с изискванията на Кодекса за системи за пожарна безопасност.

3.2.5 Маркиране на пътищата за евакуация

3.2.5.1 В допълнение към аварийното осветление, изисквано по правила II-1/42 и III/11.5, пътищата за евакуация, включително стълбища и изходи, се маркират с осветление или фотолуминисцентни лентови индикатори, поставени на не повече от 300 мм над палубата във всички точки по пътя за евакуация, включително ъгли и пресечки. Маркировката трябва да дава на пътниците възможност да откриват пътищата и изходите за евакуация. Ако се използва електрическо осветление, то се захранва от аварийния източник на електричество и се разполага така, че повредата на отделни лампи или прекъсване в редицата лампи, да не доведе до неефективност на маркировката.

В допълнение, знаците по пътищата за евакуация и маркировката на местата с противопожарно оборудване са от фотолуминисцентен материал или се маркират с осветление. Администрацията се уверява, че това осветление или фотолуминисцентно оборудване е оценено, изпитано и се използва в съответствие с Кодекса за системи за пожарна безопасност.

3.2.5.2 На пътнически кораби превозващи повече от 36 пътника, изискванията на параграф 3.2.5.1 се прилагат и за жилищните помещения за екипажа.

3.2.6 Обичайно заключени врати, формиращи част от път за евакуация

3.2.6.1 Вратите на кабините и каюти не е необходимо да имат ключове за



отварянето им отвътре. Не се допуска и наличието на врати по пътя за евакуация, за които е необходим ключ за отварянето им при придвижване по пътя за евакуация.

3.2.6.2 Вратите за евакуация от обществените места, които обикновено са снабдени с фиксатори, се оборудват с устройства за бързо освобождаване. Тези средства се състоят от фиксаторен механизъм, включващ устройство, което освобождава фиксатора при прилагане на сила по посока на придвижване по пътя за евакуация. Механизмите за бързо освобождаване се конструират и монтират по начин, удовлетворяващ Администрацията, и в частност:

- .1 се състоят от лостове или планки, чиято работната част покрива най-малко половината от ширината на вратата, най-малко на 760 мм и не повече от 1 120 мм над палката;
- .2 предизвикват освобождаване на фиксатора при прилагане на сила не надвишаваща 67 N;
- .3 не са оборудвани със заключващи устройства, фиксиращи винтове или други приспособления, предотвратяващи освобождаването на фиксатора при прилагане на натиск върху освобождаващия механизъм.

### 3.3 Пътища за евакуация на товарни кораби

#### 2.4.1 Общи положения

На всички нива на жилищните помещения се осигуряват най-малко два достатъчно раздалечени маршрута за евакуация от всички ограничени помещения или група помещения.

#### 2.4.2 Евакуация от помещения разположени под най-ниската открита палуба

Под най-ниската открита палуба главния път за евакуация е стълбище, а вторият - шахта или стълбище.

#### 2.4.3 Евакуация от помещения разположени над най-ниската открита палуба

Над най-ниската открита палуба пътищата за евакуация са стълбища или врати към открита палуба или комбинация от двете.

#### 2.4.4 Глухи коридори

Не се разрешават глухи коридори с дължина повече от 7 м.

#### 2.4.5 Ширина и непрекъснатост на пътя за евакуация

Ширината, броят и непрекъснатостта на пътищата за евакуация са в съответствие с изискванията на Кодекса за системи за пожарна безопасност.

#### 2.4.6 Освобождаване от изискването за два пътя за евакуация

По изключение, Администрацията може да приеме само един път за евакуация за помещения на екипажа, в които се влиза рядко, ако изискваният път за евакуация е независим от водонепроницаеми врати.

#### 2.5 Дихателни устройства за аварийна евакуация\*

-----

\* Вж. Ръководство за характеристики, разполагане и използване на аварийното дихателно устройство за евакуация EEBD (MSC/Circ. 849).

2.5.1 Дихателните устройства за аварийна евакуация отговарят на изискванията на Кодекса за системи за пожарна безопасност. На борда се съхраняват резервни дихателни устройства за аварийна евакуация.

2.5.2 Всички кораби носят най-малко две дихателни устройства за аварийна евакуация в жилищните помещения.

2.5.3 На всички пътнически кораби се осигуряват най-малко две дихателни устройства за аварийна евакуация във всяка главна вертикална зона.

2.5.4 На всички пътнически кораби, превозващи повече от 36 пътника, във всяка главна вертикална зона се осигуряват най-малко две дихателни устройства за аварийна евакуация, освен изискваните по параграф 3.4.3 по-горе.

2.5.5 Параграфи 3.4.3 и 3.4.4 не се прилагат за стълбищни ограждения, които съставяват отделни главни вертикални зони и за главните вертикални зони в предната и задна част на кораба, които не съдържат помещения от категории (6), (7), (8) или (12), дефинирани по правило 9.2.2.3

#### 4 Пътища за евакуация от машинни помещения

##### 4.1 Пътища за евакуация на пътнически кораби

Пътищата за евакуация от машинни помещения на пътнически кораби отговарят на следните изисквания:

##### 4.1.1 Евакуация от помещения, разположени под палката на преградите

Когато помещението е под палубата на преградите, двата пътя за евакуация трябва да се състоят от един от следните варианти:

.1 два броя стоманени стълбища, разположени колкото е възможно по-далеч едно от друго, водещи до врати в горната част на помещението, отделено по подобен начин, от което е осигурен достъп до местата на палубата за качване в спасителните лодки и салове. Едно от тези стълбища е разположено в защитено ограждение, удовлетворяващо разпоредбите на правило 9.2.2.3, категория (2), или правило 9.2.2.4, категория (4), според случая, от долната част на помещението, което обслужва, до безопасно място извън него. В ограждението се монтират самозатварящи врати със същата пожароустойчивост. Стълбата се монтира по такъв начин, че топлината да не може да преминава в ограждението през неизолираните монтажни точки. Защитеното ограждение е с минимални вътрешни размери най-малко 800 мм x 800 мм и е осигурено с аварийно осветление;

.2 едно стоманено стълбище, водещо до врата в горната част на помещението, от което е осигурен достъп до местата на палубата за качване в спасителните лодки и салове, и освен това в долната част на помещението и на място, напълно отделно от горепосоченото стълбище - стоманена врата, която се отваря и от двете страни и осигурява достъп до безопасен път за евакуация от долната част на помещението до палубата за качване в спасителните лодки и салове.

#### 4.1.2 Евакуация от помещения, разположени над палубата на преградите

Когато помещението е разположено над палубата на преградите, двата пътя за евакуация са възможно по-далеч един от друг, а вратите, извеждащи от тези пътища за евакуация, са с такова разположение, което позволява достъп до съответната палуба за качване в спасителните лодки и салове. Когато тези пътища за евакуация изискват използването на стълби, тези стълби са от стомана.

#### 4.1.3 Освобождаване от изискването за два пътя за евакуация

На кораб с тонаж под 1000 БТ Администрацията може да приеме само един път за евакуация, като се обърне нужното внимание на ширината и

разположението в горната част на помещението. На кораб с тонаж 1000 БТ и повече, Администрацията може да приеме само един път за евакуация от таква помещение, включително спомагателни машинни помещения, обикновено оставащи без персонал, ако врата или стоманена стълба осигурява безопасен път за евакуация към палубата за качване в спасителните лодки и салове, като се обърне нужното внимание на характера и разположението на помещението, а също и на факта колко души от екипажа работят в обикновено в него. В помещението на рулевия механизъм се осигурява втори път за евакуация, когато аварийното рулево място е разположено в това помещение, освен ако има директен достъп оттам до откритата палуба.

#### 4.1.4 Евакуация от контролни машинни зали

Осигуряват се два пътя за евакуация от контролна машинна зала, разположена вътре в машинно помещение, поне единият от които осигурява непрекъсната защита от пожар до излизане на безопасно място извън машинното помещение.

4.2 Пътища за евакуация на товарни кораби Пътищата за евакуация от машинно помещение на товарни кораби отговарят на следните изисквания:

##### 4.2.1 Пътищата за евакуация от машинни помещения категория А

С изключение на предвиденото в параграф 4.2.2, от всяко машинно помещение категория А се осигуряват два пътя за евакуация. В частност, трябва да бъде спазено едно от следните изисквания:

.1 два броя стоманени стълбища, разположени колкото е възможно по-далеч едно от друго, водещи до врати в горната част на помещението, отделено по подобен начин, от което е осигурен достъп до откритата палуба. Едно от тези стълбища е разположено в защитено ограждение, удовлетворяващо разпоредбите на правило 9.2.3.3, категория (4), от долната част на помещението, което обслужва, до безопасно място извън него. В ограждението се монтират самозатварящи врати със същата пожароустойчивост. Стълбата се монтира по такъв начин, че топлината да не може да преминава в ограждението през ней-неизолираните монтажни точки. Защитеното ограждение е с минимални вътрешни размери най-малко

800 мм x 800 мм и е осигурено с аварийно осветление;

.2 едно стоманено стълбище, водещо до врата в горната част на помещението, от което е осигурен достъп до открита палуба, и освен това в долната част на помещението и на място, напълно отделно от горепосоченото стълбище - стоманена врата, която се отваря и от двете страни и осигурява достъп до безопасен път за евакуация от долната част на помещението до открита палуба.

#### 4.2.2 Освобождаване от изискването за два пътя за евакуация

На кораби с тонаж под 1000 БТ Администрацията може да приеме само един път за евакуация, предвиден по параграф 4.2.1, като се обърне нужното внимание на размерите и разположението в горната част на помещението. В допълнение, пътищата за евакуация от машинни помещения категория А не е необходимо да отговарят на изискването затворено пожарно убежище, посочено в параграф 4.2.1,1. В помещението на рулевия механизъм се осигурява втори път за евакуация, когато аварийното рулево-място е разположено в това помещение, освен ако има директен достъп оттам до откритата палуба.

#### 4.2.3 Пътищата за евакуация от машинни помещения различни от категория А

За машинни помещения различни от категория А се осигуряват два пътя за евакуация, като за помещения, в които се влиза рядко и за помещения, в които максималното разстояние до Ератата е 5 м или по-малко, може да се приеме и един път за евакуация.

### 4.3 Дихателни устройства при аварийна евакуация

4.3.1 На всички кораби, вътре в машинните помещения се осигуряват дихателни устройства за аварийна евакуация в готовност за употреба на видими места, до които да се стигне бързо и лесно по всяко време в случай на пожар. Местоположението на дихателните устройства за аварийна евакуация отчита разпределението на машинното помещение и броя на лицата, които обикновено работят в тези помещения.\*

4.3.2 Броя и разположението на тези устройства се посочват в противопожарния план, изискван по правило 15.2.4.

4.3.3 Дихателните устройства за аварийна евакуация отговарят на

изискванията на Кодекса за системи за пожарна безопасност.

## 5 Пътища за евакуация от помещения специална категория и ро-ро

помещения, до които превозваните пътници имат достъп

5.1 В помещенията специална категория и ро-ро помещенията, до които корабните пътници имат достъп, броят и разположението на пътищата за евакуация както под, така и над палубата на преградите трябва да удовлетворяват Администрацията, а като цяло, безопасността на достъпа до палубата за качване в спасителните лодки и салове трябва да бъде най-малко еквивалентна на предвидената по параграфи 3.2.1.1, 3.2.2, 3.2.4.1 и 3.2.4.2.

В тези помещения се осигуряват обозначени подходи към пътищата за евакуация с ширина не по-малко от 600 мм. Схемата за паркиране на автомобилите е такава, че тези подходи да остават свободни по всяко време.

-----

\*Вж. EEBD( MSC/Circ.849).

5.2 Един от пътищата за евакуация от машинните помещения, в които обикновено работят членове на екипажа, трябва да избягва пряк достъп до помещения специална категория.

## 6 Пътища за евакуация от ро-ро помещения

В ро-ро помещения, в които обикновено работят членове на екипажа, се осигуряват най-малко два пътя за евакуация. Пътищата за евакуация осигуряват безопасен достъп до палубите за качване в спасителните лодки и салове и се разполагат в предния и заден край на помещението.

## 7 Допълнителни изисквания за пътнически кораби тип ро-ро

### 7.1 Общи положения

7.1.1 От всяко заемано от пътници помещение на кораба се осигуряват пътища за евакуация до сборно място. Тези пътища за евакуация се разполагат по начин, осигуряващ възможно най-пряк маршрут до сборното място\* и се обозначават със символите, посочени в насоките, разработени от Организацията.+

7.1.2 Пътищата за евакуация от кабините до стълбищата са възможно най-преки, с минимален брой промени в посоката, без да е необходимо да се пресича кораба от борд до борд. за да се достигне даден път за евакуация, или

да се изкачват повече от две палуби нагоре или надолу, за да се достигне дадено сборно място или открита палуба от кое да е пътническо помещение.

7.1.3 От откритите палуби до местата за качване на спасителни средства се осигуряват външни пътища за евакуация, както е посочено в параграф 7.1.2.

7.1.4 Когато затворени помещения граничат с открити палуби, отворите между затворените помещения и откритите палуби, където това е възможно, се използват като аварийни изходи.

7.1.5 Пътищата за евакуация не се препречват от мебели и други препятствия. С изключение на маси и столове, които могат да се преместят, за да се освободи пространство, шкафове и други тежки мебели в обществените помещения и по пътищата за евакуация се закрепват на място, за да не се разместват при силно вълнение и накреняване на кораба. Подовите покрития също се закрепват на място. Когато корабът е на път, пътищата за евакуация се поддържат свободни от препятствия като колички за почистване, постелки, багаж и кашони със стоки.

-----

\* Вж. Обозначаване на сборни пунктове на пътнически кораби (MSC/Circ.777).

+ Вж. Символи за спасителните средства и съоръжения, приети от Организацията с резолюция А 760(18).

## 7.2 Инструкции за безопасна евакуация

7.2.1 Палубите се номерират в последователен ред като се започва от 1 на най-горната или най-долна палуба. Номерата се поставят на видно място при стълбищните площадки и асансьорните фойета. На палубите може също така да се дадат и имена, но палубните номера винаги се изписват заедно с името.

7.2.2 От вътрешната страна на вратата на всяка кабина и на обществените места се поставят опростени "мимически" схеми, показващи къде се намира пътника и пътищата за евакуация, маркирани със стрелки. Схемата показва посоките на придвижване при евакуация и е правилно ориентирана по отношение на местоположението ѝ на кораба.

## 7.3 Здравина на парапети и коридори

7.3.1 Парапетите и други приспособления за хващане се осигуряват в коридорите по продължение на пътищата за евакуация, даващи възможност за здраво захващане на всяка стъпка по пътя, където е възможно, до сборното място и местата за качване в спасителните средства. Такива парапети се осигуряват от двете страни на надлъжните коридори с ширина повече от 1.8 м и напречните коридори с ширина повече от 1 м. Особено внимание са отделя на осигуряване на възможност за пресичане на фойета, атриуми и други големи открити пространства по пътищата за евакуация. Парапетите и други приспособления за хващане са с такава здравина, че да могат да издържат разпределено хоризонтално натоварване от 750 Nm, приложено в посока към центъра на коридора или пространството, разпределено вертикално натоварване от 750 N/m, приложено в посока надолу. Двете натоварвания не е необходимо да се прилагат едновременно.

7.3.2 Най-долните 0.5 м от преградите и други разделителни съоръжения, образуващи вертикални конструкции по пътя за евакуация трябва да са в състояние да издържат на натоварване от 750 Nm, за да могат да бъдат използвани като пътеки за придвижване от страната на пътя за евакуация, когато корабът е накренен под голям ъгъл.

#### 7.4 Евакуационен анализ\*

Пътищата за евакуация се оценяват с помощта на евакуационен анализ още в процеса на проектиране. Този анализ се използва за идентифициране и елиминиране, доколкото е възможно, струпванията на хора, които могат да възникнат по времена напускане на кораба поради обичайното придвижване на пътници и членове на екипажа по пътищата за евакуация, включително вероятността, че на членовете на екипажа може да се наложи да се придвижват по тези пътища в посока обратна на придвижването на пътниците. В допълнение, анализът се използва за да се покаже, че организацията на евакуационните мероприятия е достатъчно гъвкава и отчита вероятността някои пътища за евакуация, сборни места, места за качване в спасителни средства или спасителни средства да не функционират в резултат на повреда.

-----

\*Вж. Временно ръководство за опростен анализ на евакуациите на ро-ро



пътнически кораби (MSC/Circ.909).

## Част Е

### Експлоатационни изисквания

#### Правило 14

##### Експлоатационна готовност и поддръжка

###### 1 Цел

Целта на настоящото правило е поддържането и наблюдението на ефективността на противопожарните мерки на кораба. За целта се изпълняват следните функционални изисквания:

.1 системата за пожарна защита и системите и оборудването за пожарогасене се поддържат в състояние на готовност за употреба;

.2 системата за пожарна защита и системите и оборудването за пожарогасене се изпитват и проверяват по надлежния ред.

###### 2 Общи изисквания

През цялото време докато кораба е в експлоатация се изпълняват изискванията по параграф 1.1. Даден кораб не е в експлоатация, когато:

.1 е в ремонт (на котва или В пристанище) или в сух док;

.2 собственикът или представител на собственика е декларирал, че кораба не е в експлоатация;

.3 в случая на пътнически кораб, когато няма пътници на борда. 2.1

###### 2.1 Експлоатационна готовност

2.1.1 Следните противопожарни системи се поддържат в добро състояние, за да се гарантира адекватното им функциониране в случай на пожар:

.1 конструктивна противопожарна защита, включваща пожароустойчиви конструкции, както и защитата на отвори и отверстия в тези конструкции;

.2 пожарооткриващи и пожароизвестителни алармени системи;

.3 системи от средства и приспособления за евакуация.

2.1.2 Пожарогасителните системи и устройства се поддържат в добро работно състояние и готовност за незабавна употреба. Изпразнените преносими пожарогасители незабавно се презареждат или заменят с еквивалентни.

2.2 Поддръжка, изпитания и проверки

2.2.1 Поддръжката, изпитването и проверката се извършват въз основа на ръководствата, разработени от Организацията\* с оглед да се гарантира надеждността на противопожарните системи и устройства.

2.2.2 Планът за поддръжка се съхранява на борда на кораба и се предоставя за проверка при поискване от Администрацията.

2.2.3 Планът за поддръжка включва най-малко следните системи и за пожарна защита и пожарогасителни системи и устройства, където са монтирани такива:

.1 пожарни магистрали, пожарни помпи и кранове, включително шлангове, струйници и международни фланци;

.2 стационарни пожарооткриващи и пожароизвестителни системи;

.3 стационарни пожарогасителни системи и други устройства за гасене на пожари;

.4 автоматични спринклерни, пожарооткриващи и пожароизвестяващи системи;

.5 вентилационни системи, включително пожарни и димни клапи, вентилатори и органите за управлението им;

.6 аварийно прекъсване на подаването на гориво;

.7 противопожарни врати, включително органите за управлението им;

.8 общо корабна аварийна алармена система;

.9 дихателни устройства за аварийна евакуация;

.10 преносими пожарогасители, включително резервни заряди;

.11 пожарникарско снаряжение.

2.2.4 Програмата за поддръжка може да е базирана в компютър.

3 Допълнителни изисквания за пътнически кораби

В допълнение към системите и устройствата за противопожарна защита, изброени в параграф 2.2.3, корабите, превозващи повече от 36 пътника

разработват план за поддръжка за ниско разположеното осветление и оповестителните системи.

-----

\* Вж Ръководство за прегледи и поддръжка на предпазните системи и съоръжения (MSC/Circ. 859).

#### 4 Допълнителни изисквания за танкери

В допълнение към системите и устройствата за противопожарна защита, изброени в параграф 2.2.3, танкерите разработват план за поддръжка на:

- .1 системите с инертен газ;
- .2 палубните пенни системи;
- .3 противопожарните устройства в товарни помпени отделения;
- .4 датчиците за запалими газове.

### Правило 15

Инструкции, обучение и тренировки на борда

#### 1 Цел

Целта на настоящото правило е намаляване до минимум последствията от евентуален пожар посредством адекватни инструкции, обучение и тренировки на лицата на борда на кораба за действие при аварийна ситуация. За тази цел екипажът следва да има нужните знания и умения за да се справи с аварийните случаи, включително грижа за пътниците.

#### 2 Общи изисквания

##### 2.1 Инструкции, задължения и организация

2.1.1 Членовете на екипажа получават инструкции по пожарната безопасност на борда на кораба.

2.1.2 Членовете на екипажа ползват инструкции по отношение на задълженията си.

2.1.3 Организиран се команди, отговарящи за потушаването на пожари.

Тези команди са в състояние да изпълнят задълженията си по всяко време докато корабът е в експлоатация.

##### 2.2 Обучения и тренировки на борда

2.2.1 Членовете на екипажа се обучават и запознават с организацията на кораба както и с местоположението и действието на всички противопожарни

системи и устройства, които може да се наложи да използват.

2.2.2 Обучения по използването на дихателните устройства за аварийна

евакуация се считат като част от обучението на борда.

2.2.3 Изпълнението на задълженията на членовете на екипажа по отношение

гаденето на пожари периодично се оценява чрез провеждането на тренировки и

учения на борда, за да се идентифицират областите, които се нуждаят от

подобрене, да се гарантира, че компетентността и противопожарните умения се

поддържат на добро ниво и да се гарантира оперативната готовност на

противопожарната организация.

2.2.4 Обученията на борда по използването на корабните пожарогасителни

системи и устройства се планират и провеждат в съответствие с разпоредбите на

правило Ш/19.4.1.

2.2.5 Пожарните тренировки се провеждат и записват в съответствие с

разпоредбите на правила Ш/19.3 и Ш/19.5.

2.3 Ръководства за обучение

2.3.1 Във всяка столова, помещение за отдых или кабина на екипажа се

осигурява ръководство за обучение.

2.3.2 Ръководството за обучение е съставено на работния език на кораба.

2.3.3 Ръководството за обучение, които може да се състои от няколко

части, съдържа инструкции и информация, изисквани по параграф 2.3.4,

представени с лесноразбираеми термини и илюстрации там, където е възможно.

Всяка част от тази информация може да бъде представена чрез аудиовизуални

средства, вместо в печатан вид.

2.3.4 Ръководството за обучение разяснява в детайли следното;

.1 общата практика по отношение пожарната безопасност а мерките,

свързани с опасностите от тютюнопушене, електрически повреди,

леснозапалими течности и подобни обичайни за кораба опасности;

.2 общите инструкции за дейностите и процедурите по потушаване на

пожари, включително процедурите за уведомяване за пожар и

използването на ръчно задействувани постове за пожарна

сигнализация;

.3 значение на корабните алармени сигнали;

.4 действие и използване на противопожарните системи и устройства;

.5 действие и използване на пожарни врати;

.6 действие и използване на пожарни и противодимни клапи;

.7 системи и устройства за евакуация.

## 2.4 Противопожарни планове\*

2.4.1 Осигуряват се постоянно изложени планове на общото разположение за ползване от корабните офицери, ясно показващи за всяка палуба постовете за управление, различните противопожарни зони, ограничени от конструкции клас А, зоните, ограничени от конструкции клас В, а също така и данни за пожарооткриващите и алармени системи, оросителната инсталация, пожарогасителните уреди, средствата за достъп до отделните отсеци, палуби и др., вентилационната система, включително данни за разположението на постовете за управление на вентилаторите, клапите и обозначителните номера на вентилаторите за всяка секция. Като алтернатива, по усмотрение на Администрацията горепосочените данни може да бъдат отпечатани в брошура я всеки офицер да получи копие от нея, а едно копие да е постоянно на разположение на борда на кораба, на леснодостъпно място. Плановете и брошурите се актуализират непрекъснато, а промените се вписват в тях възможно най-бързо след извършването им. Описанията в тези планове и брошури са на езика или езиците, изисквани от Администрацията. Ако този език не е нито английски, нито френски, се включва превод на един от тези езици.

-----

\* Вж Графични символи в противопожарните планове, приети от Организацията с резолюция А 654(16)

2.4.2 Копие от противопожарните планове или брошура, съдържаща тези планове, се съхранява по всяко време в ясно обозначена капконепроницаема кутия извън рубката за да послужи при нужда на бреговите пожарни екипи\*.

## 3 Допълнителни изисквания за пътнически кораби

### 3.1 Противопожарни тренировки

В допълнение към изискванията на параграф 2.2.3, противопожарните тренировки се провеждат в съответствие с разпоредбите на правило Ш/30, като се обръща нужното внимание на уведомяването на пътниците и придвижването

им към сборните места и палките за качване в спасителните средства.

### 3.2 Противопожарни планове

На пътническите кораби, превозващи повече от 36 пътника, плановете и брошурите, изисквани по настоящото правило предоставят информация за противопожарната защита, откриването на пожари и пожарогасенето въз основа на насоките, разработени от Организацията<sup>+</sup>.

#### Правило 16

##### Операции

##### 1 Цел

Целта на настоящото правило е осигуряването на информация и инструкции за правилното извършване на корабните и товарни операции във връзка с пожарната безопасност. За тази цел се изпълняват следните функционални изисквания:

.1 на борда се осигуряват оперативни брошури по пожарната безопасност;

-----

\* Вж. Ръководство относно разполагането на противопожарните планове в помощ на оперосигте пожарни бригади (MSC/Circ.451).

+ Вж. Ръководство за информацията, която трябва да съдържат противопожарните планове и брошури изисквани по правила II-2/20 и 41-2 от SOLAS, приети от Организацията с резолюция A 756(18).

.2 контролират се запалимите изпарения от вентилационната система на товарните танкове.

##### 2 Оперативни брошури по пожарната безопасност

2.1 Изискваните оперативни брошури по пожарната безопасност съдържат необходимата информация и инструкции за безопасната експлоатация на кораба и обработването на товари по отношение на пожарната безопасност. Брошурата включва информация за отговорностите на екипажа по отношение общата пожарна безопасност на кораба при товарене и разтоварване и по време на рейс.

Разясняват се необходимите мерки за пожарна безопасност при обработка на генерални товари. За кораби, превозващи опасни товари и запалими насипни товари, брошурата по пожарната безопасност съдържа отправки към съответните

противопожарни и аварийни инструкции при товарни операции, съдържащи се в

Кодекса за безопасна практика за твърди насипни товари, Международния кодекс за насипни химикали, Международния кодекс за газовози и Международния кодекс за опасни товари на море, според случая.

2.2 Оперативни брошури по пожарна безопасност се осигуряват във всяка столова на екипажа, помещенията за отдых и всяка кабина на екипажа.

2.3 Оперативната брошура по пожарна безопасност се съставя на работния език на кораба.

2.4 Оперативната брошура по пожарна безопасност може да бъде съчетана с ръководствата за обучение, изисквани по правило 15.2.3.

### 3 Допълнителни изисквания за танкери

#### 3.1 Общи положения

Оперативната брошура по пожарна безопасност, упомената в параграф 2 включва разпоредби за предотвратяване разпространението на пожара в товарната зона вследствие от запалване на леснозапалими пари, както и процедури за почистване на товарните танкове и или дегазиране, предвид разпоредбите на параграф 3.2.

#### 3.2 Процедури за почистване и или дегазиране на товарни танкове

3.2.1 Когато корабът е снабден със система с инертен газ, товарните танкове първо се зачистват в съответствие с изискванията на правило 4.5.6, докато концентрацията на въглеродородни пари в товарните танкове се намали до по-малко от 2 % от обема. След това може да се извърши освобождаването от газове на нивото на палубата на товар корабните танкове.

3.2.2 Когато корабът не е снабден със система с инертен газ, процедурата изисква първо да се отделят леснозапалимите пари както следва:

.1 през изходните вентилационни отвори както е посочено в правило 4.5.3.4;

.2 през изходни отвори, намиращи се най-малко на 2 м над нивото на палубата на товарните танкове, със скорост на вертикално изтичане най-малко 20 м/сек, защитени с подходящи средства за предотвратяване преминаването на пламък.

3.2.3 Горепосочените отвори трябва да са разположени на не по-малко от 10 м, измерени в хоризонтална посока, от най-близките смукателни вентилационни отвори и от вори на затворени помещения, в които има източник на възпламеняване, и от палубните механизми, които могат да включват котвения браитил и блокиращото устройство на веригата, и оборудване, което може да предизвика пожар.

3.2.4 Когато концентрацията на запалимите пари при изходния отвор е намалена до 30 % от долната граница на възпламеняване, може да продължи освобождаването на газове на нивото на палубата на товарните танкове.

## **Част F**

### **Алтернативни конструктивни схеми и организация**

#### Правило 17

##### Алтернативни конструктивни схеми и организация

#### 1 Цел

Целта на настоящото правило е да се осигури методология за алтернативни конструктивни схеми и организация на пожарната безопасност.

#### 2 Общи положения

2.1 Конструктивните схеми и организацията на пожарната безопасност могат да се отклоняват от разпоредбите на части B, C, D, E и G, при условие, че тези конструктивни схеми и организация отговарят на целите и функционалните изисквания за пожарна безопасност.

2.2 Когато конструктивните схеми и организацията се отклоняват от предписаните изисквания на настоящата глава, се извършва инженерен анализ, оценка и одобрение на алтернативните конструктивни схеми и организация, в съответствие с настоящото правило.



### 3 Инженерен анализ

Инженерният анализ се изготвя и представя на Администрацията въз основа на насоките, разработени от Организацията\* и включва като минимум следните елементи:

- .1 определяне типа на кораба и помещението, помещенията;
- .2 идентификация на изискванията, които корабът или помещението/помещенията няма да спази;
- .3 идентификация на пожарните и взривни опасности на кораба или на помещението помещенията, включително:
  - .3.1 идентификация на възможните източници на възпламеняване;
  - .3.2 идентификация на потенциала за разрастване на пожара за всяко помещение;
  - .3.3 идентификация на потенциала за генериране на дим и токсични вещества за всяко помещение;

-----

\* Вж. насоките, разработени от Организацията.

- .3.4 идентификация на потенциала за разпространението на пожара, дима или токсичните вещества от помещението/помещенията към други помещения;
- .4 определяне на изискваните критерии за ефективност на пожарната безопасност за кораба или помещението/помещенията, засегнати от предписанията, в частност:
  - .4.1 критериите за ефективност се базират на целите на пожарната безопасност и на функционалните изисквания по настоящата глава;
  - .4.2 критериите за ефективност осигуряват степен на безопасност не по-малка от постигнатата при изпълнение на предписанията;
  - .4.3 критериите за ефективност са количествено определими и измерими;
- .5 подробно описание на алтернативните конструктивни схеми и организация, включващи списък с предположенията, използвани в проекта, както и всички предложени оперативни ограничения или

условия;

.6 техническа обосновка, показваща, че алтернативните конструктивни схеми и организация отговарят на необходимите критерии за ефективност на пожарната безопасност.

4 Оценка на алтернативните конструктивни схеми и организация

4.1 Инженерния анализ по параграф 3 се оценява и одобрява от Администрацията, като се взимат предвид насоките, разработени от Организацията\*.

4.2 Копие от документацията, одобрена от Администрацията, в което се посочва, че алтернативните конструктивни схеми и организация са в съответствие с настоящото правило, се съхранява на борда на кораба.

5 Обмен на информация

Администрацията предоставя на Организацията необходимата информация, касаеща алтернативните конструктивни схеми и организация, одобрена от нея за предаване на всички договарящи правителства,

6 Преоценка поради промяна в условията

Ако предположенията и оперативните ограничения, заложи в алтернативния проект се променят, инженерния анализ се извършва при променените условия и се одобрява от Администрацията.

-----

\* Вж. насоките, разработени от Администрацията.

## **Част G**

### **Специални изисквания**

Правило 18

Хеликоптерни съоръжения

1 Цел

Целта на настоящото правило е осигуряването на допълнителни мерки по отношение на целите на пожарната безопасност за кораби, снабдени със специални хеликоптерни съоръжения. За тази се изпълняват следните

функционални изисквания:

.1 хеликоптерната палуба е с такава конструкция, която осигурява адекватна защита на кораба от пожарните рискове, свързани с хеликоптерните операции;

.2 осигуряват се противопожарни средства за адекватна защита на пожарните рискове, свързани с хеликоптерните операции;

.3 презареждането с гориво и операциите в хангари осигуряват необходимите мерки за защита на кораба от пожарните рискове, свързани с хеликоптерите операции;

.4 осигуряват се ръководства за експлоатация и обучения.

## 2 Приложимост

2.1 В допълнение към изпълнението на изискванията на правилата в части В, С, D и E, според случая, корабите, оборудвани с хеликоптерни палуби отговарят и на изискванията на настоящото правило.

2.2 Когато хеликоптери се приземяват или извършват операции по изтегляне с лебедка при необходимост или бедствие на кораб без хеликоптерни палуби, може да се използва осигуреното в съответствие с част С противопожарно оборудване. Това оборудване се поддържа в готовност в близост до зоните за приземяване или изтеглящ през време на хеликоптерните операции.

2.3 Независимо от изискванията на параграф 2.2 по-горе, пътническите кораби тип ро-ро без хеликоптерни палуби отговарят на изискванията на правило III/28.

## 3 Конструкция

3.1 Конструкции от стомана или друг еквивалентен материал

В най-общия случай конструкцията на хеликоптерните палуби е от стомана или друг еквивалентен материал. Ако хеликоптерната палуба се явява горна палуба на рубка или надстройка, тя се изолира по стандарт клас А.

3.2 Конструкция от алуминий или друг метач с ниска точка на топене

Ако Администрацията разреши конструкция от алуминий или друг метал с ниска точка на топене, който не е еквивалентен на стоманата, трябва да се изпълнят следните изисквания:

.1 ако платформата е с конзоли над борда на кораба, след всеки пожар на кораба или на платформата тя подлежи на конструктивен анализ за да се определи годността ѝ за по-нататъшна употреба;

.2 ако платформата е разположена над корабна рубка или подобна конструкция, трябва да се изпълнят следните условия:

.2.1 в горната част на рубката и преградите под платформата не трябва да има отвори;

.2.2 прозорците под платформата се осигуряват със стоманени капаци;

.2.3 след всеки пожар на платформата или в непосредствена близост до нея, тя подлежи на конструктивен анализ за да се определи годността ѝ за по-нататъшна употреба.

#### 4 Пътища за евакуация

Всички хеликоптерни палуби се осигуряват както с главен и аварийен път за евакуация, така и с достъп за пожарните и спасителни команди. Те се разполагат колкото е възможно по-далеч един от друг, за предпочитане на противоположните страни на хеликоптерната палуба.

#### 5 Противопожарни средства

5.1 В непосредствена близост до хеликоптерната палуба се осигуряват и съхраняват следните пожарогасителни средства близо до път щита за достъп към тази хеликоптер-на палуба:

.1 най-малко два прахови пожарогасителя с общ капацитет не по-малко от 45 кг;

.2 пожарогасители с въглероден двуокис с общ капацитет не по-малко от 18 кг или еквивалентни;

.3 подходяща пена пожарогасителна система състояща се от монитори или произвеждащи пяна отбивни тръби, с възможност за подаване на пяна до всички части на хеликоптерната палуба при всякакви метеорологични условия, в които могат да действуват хеликоптерите. Системата трябва да е в състояние да е с капацитет на подаване като посочения в таблица 18.1 в продължение на най-малко пет минути.

Таблица 18.1 - Норма на подаване на пяна

Категория	Обща дължина на хеликоптера	Норма на подаване на пенен раор (л/мин.)
H1	до 15 метра, но по-малка от 15 метра	250
H2	от 15 до 24 м, но по-малка от 24 метра	500
H3	от 24 до 35 и, но по-малка от 35 метра	800

.4 основният агент трябва да е подходящ за използване със солена вода и да отговаря на експлоатационните стандарти не по-ниски от тези, приемливи за Организацията\*;

.5 най-малко два струйника от одобрен тип с двойно предназначение (плътна разпръсната струя) и шлангове с достатъчна дължина за да достигат до всяка част от хеликоптерната палуба;

.6 в допълнение към изискванията на правило 10.10 - два комплекта пожарникарско снаряжение;

.7 най-малко следното оборудване се съхранява по начин, осигуряващ незабавна употреба и защита от атмосферните условия:

- .1 регулируем гаечен ключ;
- .2 одеяло, негоримо;
- .3 ножици за рязане на болтове, 60 см;
- .4 кука, захващаща или спасителна;
- .5 ножовка, в комплект със 6 резервни режещи пластини;
- .6 стълба;
- .7 повдигателно въже с диаметър 5 мм и 15 м дължина;
- .8 клещи, странично режещи;
- .9 комплект отвертки;
- .10 нож с ремък и ножница.

#### 6осушителни устройства

осушителните устройства за хеликоптерни палуби са от стомана и отвеждат директно извън борда, независимо от всички други системи, и са проектирани

така, че отвежданата течност да не попада върху коя да е част от кораба.

-----

\* Вж. International Civil Aviation Organization Airport Services Manual, part 1, Rescue and Fire Fire-fighting, chapter 8. Extinguishing Agent Characteristics, paragraph 8.1.5, Foam Specifications table 8-1, level 'B'.

7 Съоръжения за презареждане с гориво и хангарни операции

Когато корабът разполага със съоръжения за презареждане с гориво и хангарни операции, се изпълняват следните изисквания:

.1 осигурява се обозначена зона за съхранение на горивните танкове, която е:

.1.1 възможно по-отдалечена от жилищни помещения, пътища за евакуация и места за качване в спасителни средства;

.1.2 изолирана от зоните, съдържащи източници на възпламеняване на пари;

.2 зоната за съхранение на гориво се осигурява с устройства за събиране и отвеждане на безопасно място на разлято гориво;

.3 танковете и свързаното с тях оборудване се защитава против физически повреди и от пожар в съседно място или зона;

.4 когато се използват преносими танкове за съхранение на гориво, специално внимание се обръща на:

.4.1 конструкцията на танка за определената цел;

.4.2 устройствата за качване и закрепване;

.4.3 електрическите връзки;

.4.4 процедурите за проверка;

.5 горивните помпи в танковете за съхранение се осигуряват със средства, позволяващи спирането им от безопасно отдалечено място в случай на пожар. Когато е инсталирана гравитационна система за зареждане с гориво, се осигуряват еквивалентни устройства за затваряне с цел изолиране на източника на гориво;

.6 помпения агрегат за гориво не може да се свързва с повече от един танк едновременно. Тръбопровода между танка и помпения агрегат е от стомана или еквивалентен материал, колкото е

възможно по-къс и защитен против повреди;

.7 електрически помпени агрегати за гориво и свързаното с тях контролно оборудване е от тип, подходящ за местоположението и потенциалните опасности;

.8 помпените агрегати за гориво включват устройство, предотвратяващо свърхналягането в подаващия или пълнеж шланг

.9 оборудването използвано при презареждане с гориво е електрически свързано;

.10 на подходящи места се поставят надписи "ПУШЕНЕТО ЗАБРАНЕНО";

.11 хангарните съоръжения, съоръженията за презареждане и поддръжка се третираат като помещения категория А по отношение на изискванията за конструктивна противопожарна защита, стационарните пожарогасителни и пожарооткриващи системи;

.12 закритите хангарни съоръжения или затворените пространства, в които се намират инсталации за презареждане с гориво, се осигуряват механична вентилация, както се изисква по правило 20.3 за затворени ро-ро помещения на товарни кораби.

Вентилаторите са от неискров тип;

.13 електрическото оборудване и кабели в затворените хангари или затворените пространства, в които се намират инсталации за презареждане с гориво, отговарят на изискванията на правила 20.3.2, 20.3.3 и 20.3.4.

8 Ръководство за експлоатация и организация на противопожарната защита

8.1 Всяко хеликоптерно съоръжение се снабдява с ръководство за експлоатация, включващо описание и проверовъчен списък на мерките за безопасност, процедурите и изискванията към оборудването. Това ръководство може да бъде част от аварийните процедури на кораба.

8.2 Процедурите и предпазните мерки, които трябва да се следват по време на операциите по презареждане с гориво са в съответствие с признатите практики за безопасност и се съдържат в ръководството за експлоатация.

8.3 Пожарните команди, състоящи се от най-малко двама души, обучени за изпълнение на задължения по спасяване и гасене на пожари, и противопожарното

оборудване са налични по всяко време, когато се очакват хеликоптерни операции.

8.4 Пожарните команди присъстват на операциите по презареждане с гориво, но без да участват в тях.

8.5 На борда се провеждат опреснителни обучения, като се осигуряват допълнителни пожарогасителни средства за тези обучения и изпитване на оборудването.

## Правило 19

### Превоз на опасни товари\*

#### 1 Цел

Целта на настоящото правило е да се осигурят допълнителни мерки за безопасност във връзка с целите на пожарната безопасност на настоящата глава за кораби, превозващи опасни товари. За тази цел трябва да бъдат изпълнени следните функционални изисквания:

-----

\*Вж. Временно ръководство за контейнеровози без люкови капаци (MSC/Circ.608/Rev.1)

- .1 осигуряват се системи за противопожарна защита на кораба от допълнителните пожарни опасности, свързани с превоза на опасни товари;
- .2 опасните товари се отделят ефективно от източниците на възпламеняване;
- .3 осигурява се подходящо защитно оборудване за персонала с оглед опасностите, свързани с превоза на опасни товари.

#### 2 Общи изисквания

2.1 В допълнение към спазването на изискванията на правилата в части В, С, D, E и правила 18 и 20\* според случая, видът на кораба и товарните помещения, упоменати в 2.2, предназначени за превоз на опасни товари, те трябва да отговарят и на изискванията на настоящото правило, според случая, освен при превоз на опасни товари в ограничени количества+, освен ако тези изисквания вече са спазени поради спазване на други изисквания в настоящата глава. Видовете кораби и начините на превозване на опасни товари са упоменати



в параграф 2.2 и в таблица 19.1. Товарните кораби с тонаж под 500 БТ отговарят на изискванията на настоящото правило, но Администрацията може да намали изискванията, като това се отрази в документа за спазване на изискванията, посочен в параграф 4.

2.2 При прилагането на таблици 19.1 и 19.2 се разглеждат следните видове кораби и товарни помещения:

- .1 кораби и товарни помещения, предназначени не специално за превоз на товарни контейнери, а за опаковани опасни товари, включително в контейнери и преносими цистерни;
- .2 специално построени за целта контейнеровози и товарни помещения, предназначени за превоз на опасни товари в товарни контейнери и преносими цистерни;
- .3 ро-ро кораби и ро-ро пространства, предназначени за превоз на опасни товари;
- .4 кораби и товарни помещения, предназначени за превоз на твърди опасни товари в насипно състояние;
- .5 кораби и товарни помещения, предназначени за превоз на опасни товари, които не са в течно или газообразно състояние, в специални баржи.

### 3 Специални изисквания

Освен ако не е посочено друго, при прилагане на таблици 19.1, 19.2 и 19.3 за превоз на опасни товари както на палубата, така и под палубата, се спазват следните изисквания (номерата на следващите параграфи са посочени в първата колона на таблиците).

-----

\* Вж. част 7 от Международния кодекс за превоз на опасни товари.

+ Вж глава 3.4 от Международния кодекс за превоз на опасни товари.

#### 3.1 Снабдяване с вода

3.1.1 Трябва да се вземат мерки за незабавно осигуряване на вода от пожарната магистрала с необходимото налягане, или чрез непрекъснато поддържане на това налягане, или чрез поставени на подходящи места постова за дистанционно управление на пожарните помпи.

3.1.2 Количеството на подаваната вода трябва да е такова, че да  
захранва четири струйника с размери и налягане, посочени в правило 10.2,  
които могат да се проверяват за коя да е част от товарното помещение, когато  
то е празно. Това количество вода може да се подава от еквивалентно средство,  
което удовлетворява Администрацията.

3.1.3 Осигуряват се средства за ефективно охлаждане на даденото  
подпалено помещение с най-малко 5 л/мин. на 1 м<sup>2</sup> от хоризонталната зона на  
товарното помещение, или посредством стационарно средство, състоящо се от  
струйници, или чрез заливане на товарното помещение с вода. За тази цел в  
малки товарни помещения и малки участъци от по-големи товарни помещения може  
да се използват шлангове, по усмотрение на Администрацията. Във всеки случай,  
средствата за осушаване и изпомпване трябва да такива, че да се предотврати  
образуването на свободни повърхности. Дренажната система трябва да е с  
размери, осигуряващи отвеждането на не по-малко от 125 % от общия капацитет  
на помпите на водоразпръскващата система и на изисквания брой противопожарни  
струйници. Клапаните на дренажната система се управляват от място извън  
защитеното помещение, в близост до постове за управление на  
пожарогасителната система. Дренажните шахти трябва да са с достатъчен обем и  
се разполагат покрай бордовата обшивка на кораба на разстояние една от друга  
не по-малко от 40 м във всеки водонепроницаем отсек. Ако това не е възможно,

Администрацията може по свое усмотрение да отчете отрицателния ефект върху  
устойчивостта на добавеното тегло на и свободна повърхност на водата при  
одобряване на данните за устойчивостта\*.

-----

\*Вж Препоръки относно стационарни пожарогасителни системи за специални  
товарни помещения, приети от Организацията с резолюция А 123(У).

3.1.4 Вместо изискванията на параграф 3.1.3 може да се приемат мерки за  
заливане на подпалубното товарно помещение с подходящо средство.

3.1.5 Общото изисквано количество на снабдяването с вода отговаря на  
изискванията на параграфи 3.1.2 и 3.1.3, ако са приложими, едновременно  
изчислено за най-голямото товарно помещение. Количествените изисквания на

параграф 3.1.2 се изпълняват от общия капацитет на главните пожарни помпи, без да се включва капацитета на аварийната пожарна помпа, ако има такава. Ако се използва осушителна система за удовлетворяване на изискванията на параграф 3.1.3, осушителната помпа също се взема предвид при изчисляване на общия капацитет.

### 3.2 Източници на възпламеняване

Електрическо оборудване и кабели не трябва да се инсталират в затворени товарни помещения или палуби за моторни превозни средства, освен ако за експлоатационни цели според Администрацията това е от съществено значение. Но ако в такива помещения се монтира електрическо оборудване, то трябва да е от одобрен безопасен тип\*, подходящ за използване в опасна среда, на чието въздействие може да бъде подложено, освен ако е възможно напълно да се изолира електрическата система (чрез премахване на съединенията от нея, с изключение на предпазителите). Отворите за преминаване на кабелите през палубите и преградите трябва да се изолират, за да се предотврати преминаването на газ или пара. Кабелните траси, които преминават през дадени участъци, и кабелите вътре в товарните помещения се защитават от повреда или удар. Не се разрешава използването на друго оборудване, което може да стане източник на възпламеняване на запалими пари.

-----

\*Вж препоръките на Международната електротехническа комисия, публикация IЕС 60092, Електрически инсталации на кораби.

### 3.3 Пожарооткриваща система

Ро-ро товарните помещения се снабдяват със стационарна пожарооткриваща и пожароизвестителна система, отговаряща на изискванията на Кодекса за системи за пожарна безопасност. Всички други видове товарни помещения се оборудват или със стационарна пожарооткриваща и пожароизвестителна система, или с димооткриваща система с вземане на проби, отговаряща на изискванията на Кодекса за системи за пожарна безопасност. Ако е монтирана с димооткриваща система с вземане на проби, трябва да се обърне специално внимание на параграф 2.1.3 в глава 10 от Кодекса за системи за пожарна безопасност, за да се предотврати проникване на отровен дим в обитаваните от хора места.

### 3.4 Вентилация

3.4.1 В затворените товарни помещения се осигурява достатъчна принудителна вентилация. Капацитетът ѝ трябва да е такъв, че в товарното помещение да се осигури поне шесткратен обмен на въздуха за час на базата на празно товарно помещение а премахване на парите от горната или долна части на товарното помещение, според случая.

3.4.2 Вентилаторите трябва да са такива, че да се избегне опасността от възпламеняване на запалими смеси от газ и въздух. На входящите и изходящи вентилационни отвори се поставят подходящи предпазни телени мрежи.

3.4.3 В затворените товарни помещения, предназначени за превоз на твърди опасни товари в насипно състояние, където не е предвидена<sup>1</sup> механична вентилация, се осигурява естествена такава.

### 3.5 Осушителни средства

3.5.1 Когато в затворени товарни помещения ще се превозват запалими или отровни течности, осушителната система не трябва да допуска случайно изпомпване на такива течности през тръби или помпи в машинно помещение.

Когато се превозват големи количества такива течности, се осигуряват допълнителни средства за осушаване на тези товарни помещения.

3.5.2 Ако осушителната система е допълнителна към системата, обслужвана от помпите в машинното помещение, капацитетът на системата не трябва да е по-малък от 10 м<sup>3</sup>/час за обслужване товарно помещение. Ако допълнителната система е обща, капацитетът не е необходимо да надвишава 25 м<sup>3</sup>/час.

Допълнителната осушителна система не е необходимо да бъде дублираща.

3.5.3 Когато се превозват леснозапалими или отровни течности, тръбопровода на осушителната система преминаващ през машинното помещение се изолира или чрез монтиране на глух фланец, или чрез затворен блокируем клапан.

3.5.4 Затворените помещения извън машинни помещения, в които се намират осушителните помпи, обслужващи товарните пространства, предназначени за превоз на леснозапалими или отровни течности се оборудват с отделна механична вентилация, осигуряваща най-малко шест въздухообмена на час. Ако до помещението има достъп от друго затворено помещение, вратата е от

самозатварящ се тип.

### 3.5.5 Ако осушаването на товарните помещения се осигурява чрез

гравитационен дренаж, този дренаж се отвежда или директно извън борда, или до затворен дренажен резервоар, разположен извън машинното помещение. Резервоара се осигурява с вентилационна тръба до безопасно място на открита палуба.

Дренаж от товарно помещение в дренажни шахти в по-ниско разположено помещение се разрешава само ако това помещение отговаря на същите изисквания като горното товарно помещение.

### 3.6 Защитни средства за екипажа

3.6.1 Освен пожарникарското снаряжение, изисквано по правило 10.10, се осигуряват и четири комплекта защитни химически костюми. Те трябва да покриват цялата кожа, така че да няма незащитена част от тялото.

3.6.2 Освен дихателните апарати, изисквани по правило 10, се осигуряват най-малко още два автономни дихателни апарата. За всеки изискван апарат се осигуряват по два резервни заряда, подходящи за употреба с дихателните апарати. На пътническите кораби, превозващи не повече от 36 пътника и на товарни кораби, оборудвани с подходящо разположени средства за пълно презареждане на въздушните бутилки без допускане на замърсяване, е необходимо да носят само по един резервен заряд за всеки изискван апарат.

### 3.7 Преносими пожарогасители

За товарните помещения се осигуряват преносими пожарогасители с общ капацитет най-малко 12 кг прах или еквивалентно вещество. Тези пожарогасители се осигуряват като допълнение към преносимите пожарогасители, изисквани другаде в настоящата глава.

### 3.8 Изолация на преградите на машинни помещения

Преградите, оформящи границите между товарни помещения и машинни помещения категория А се изолират по стандарт клас А-60, освен ако опасните товари са подредени на разстояние най-малко 3 м, измерено в хоризонтална посока, от тези прегради. Другите прегради между такива помещения се изолират по стандарт клас А-60.

### 3.9 Водооросителна система

Всяко отворено ро-ро товарно помещение с палуба над него и всяко

помещение, което се счита за затворено ро-ро товарно помещение, което не може да се изолира, се снабдява с одобрена стационарна водооросителна система с ръчно управление, която да защитава всички части на всяка палуба и платформа за моторни превозни средства в това помещение; Администрацията може да разреши използване на друга стационарна пожарогасителна система, която при натурни изпитания е показала, че е не по-малко ефективна. Във всеки случай, средствата за осушаване и изпомпване трябва да такива, че да се предотврати образуването на свободни повърхности. Дренажната система трябва да е с размери, осигуряващи отвеждането на не по-малко от 125 % от общия капацитет на помпите на водооросителната система и на изисквания брой противопожарни струйници. Клапаните на дренажната система се управляват от място извън защитеното помещение, в близост до постове за управление на пожарогасителната система. Дренажните шахти трябва да са с достатъчен обем и се разполагат покрай бордовата обшивка на кораба на разстояние една от друга не по-малко от 40 м във всеки водонепроницаем отсек. Ако това не е възможно, Администрацията може по свое усмотрение да отчете отрицателния ефект върху устойчивостта на добавеното тегло на и свободна повърхност на водата при одобряване на данните за устойчивостта\*.

### 3.10 Разделяне на ро-ро помещенията

3.10.1 На кораби с ро-ро помещения се осигурява разделяне между затворените ро-ро помещения и съседните отворени ро-ро помещения. Разделянето трябва да е такова, че да се сведе до минимум преминаването на опасни пари и течности между тези помещения. Алтернативно, такова разделяне не е необходимо, ако ро-ро помещението се счита за затворено товарно помещение по цялата си дължина и напълно отговаря на съответните специални изисквания на настоящото правило.

3.10.2 На кораби с ро-ро помещения се осигурява разделяне между затворените ро-ро помещения и съседните горни палуби. Разделянето трябва да е такова, че да се сведе до минимум преминаването на опасни пари и течности между тези помещения. Алтернативно, такова разделяне не е необходимо, ако разположението на затворените ро-ро помещения е в съответствие с изискваното за опасни товари, превозвани на съседни горни палуби.

\*Вж. Препоръки относно стационарни пожарогасителни системи за специални

товарни помещения, приети от Организацията с резолюция А. 123(V).

Таблица 19.1 - Прилагане на изискванията за различни начини на

превозване на опасни товари на кораби и в товари помещения

Когато се срещне знак "X" в таблица 19.1, той означава, че това изискване е

приложимо за всички класове опасни товари, както е дадено в съответния ред на

таблица 19.3, с изключение на посоченото в бележките.

Правило 19.2.2	Открити палуби (.1 до .5 екл.)	.1	Без специална предназначение	.2	Товарни помещения за контейнери	.3	Затворени ро-ро помещения	4.	Твърди опасни товари насипно	5.	Баржи, превозани на борда
							Отворени ро-ро помещения				
.3.1.1	X	X	X	X	X	X	X	X	За прилагане на изискванията на правилата 19 за различните класове опасни товари виж таблица 19.2	X	
.3.1.2	X	X	X	X	X	X	X	X			
.3.1.3	-	X	X	X	X	X	X	X		X	
.3.1.4	-	X	X	X	X	X	X	X		X	
.3.2	-	X	X	X	X	X	X	X		X <sup>4</sup>	
.3.3	-	X	X	X	X	X	-	X		X <sup>4</sup>	
.3.4.1	-	X	X <sup>1</sup>	X <sup>1</sup>	X	X	-	X		X <sup>4</sup>	
.3.4.2	-	X	X <sup>1</sup>	X <sup>1</sup>	X	X	-	X		X <sup>4</sup>	
.3.5	-	X	X	X	X	X	-	X		-	
.3.6.1	X	X	X	X	X	X	X	X		-	
.3.6.2	X	X	X	X	X	X	X	X		-	
.3.7	X	X	-	-	-	-	X	X		-	
.3.8	X	X	X <sup>2</sup>	X <sup>2</sup>	X	X	X	X		-	
.3.9	-	-	-	-	X <sup>3</sup>	X <sup>3</sup>	X	X		-	
.3.10.1	-	-	-	-	X	X	-	X		-	
.3.10.2	-	-	-	-	X	X	-	X		-	

Бележки:

1 За класове 4 и 5.1 не е приложимо за затворени товарни контейнери. За класове 2,3,6 1 и 8, когато се превозват в затворени товарни контейнери, скоростта на вентилация може да се намали до по-малко от два въздухообмена. За целите на това изискване цистерна се счита за затворен товарен контейнер.

2 Приложимо само за палуби

3 Прилага се за затворени ро-ро помещения, които не могат да се запечатват

4 В специалния случай, когато баржите могат да съдържат възпламеними пари или алтернативно, ако могат да отвеждат възпламеними пари към безопасно място извън отсека, където се намират баржите посредством вентилационни канали, свързани към баржите, тези изисквания могат да се намалят или да се премахнат по усмотрение на Администрацията.

5 Помещенията от специална категория трябва да се третират като затворени ро-ро помещения, когато се превозват опасни товари

Таблица 19.2 ~ Прилагане на изискванията за различните класове опасни товари за кораби и товарни помещения превозващи твърди опасни товари насипно

Таблица 19.2 - Прилагане на изискванията за различните класове опасни

товари за кораби и товарни помещения превозващи твърди опасни товари насипно

Клас Правило 19	4.1	4.2	4.3 <sup>6</sup>	5.1	6.1	8	9
.3.1.1	X	X	-	X	-	-	X
.3.1.2	X	X	-	X		-	X
.3.2	X	X	X	X <sup>8</sup>	-	-	X <sup>8</sup>
.3.4.1	-	X <sup>7</sup>	X	-	-	-	-
.3.4.2	X <sup>9</sup>	X <sup>7</sup>	X	X <sup>7,9</sup>	-	-	X <sup>7,9</sup>
.3.4.3	X	X <sup>7</sup>	X	X	X	X	X
.36	X	X	X	X	X	X	X
.3.8	X	X	X	X <sup>7</sup>	-	-	X <sup>10</sup>

Бележки:

6 Опасностите, създавани от веществата от този клас, което могат да се превозват

насипно са такива, че трябва да се обърне специално внимание от страна на

Администрацията на конструкцията и оборудването на кораба в допълнение към спазване

на изискванията, посочени в тази таблица.

7 Прилага се само за товари, съдържащи разтворими екстракти, амониев нитрат и

амониеви нитратни торове.

8 Прилага се само за амониев нитрат и амониеви нитратни торове. Достатъчна е

степен на защита в съответствие с нормте, съдържащи се в публикацията на

Международната електротехническа комисия ЛГ 60079, Електрически устройства за

атмосфери с експлозивен газ.

9 Изискват се само подходящи зиптш телени мрежи.





.3.4.1	X <sup>11</sup>	—	—	X	X	X <sup>11</sup>	—	X	X	—	X <sup>11</sup>
.3.4.2	—	—	—	X	X	—	—	X	X	—	—
.3,5	—		X	X	X	—	—	X	—	—	—
.3.6	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X <sup>14</sup>
.3.7	X	—	—	X	X	—	—	X	X	—	—
.3.8	X	—	—	X	X	—	—	X	X	—	—
,3.9	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
.3.10,1	X	X <sup>16</sup>	X	X	X	X	X	X	X	X	X
.3.10.2	X	X <sup>16</sup>	X	X	X	X	X	X	X	X	X

#### Бележки:

11 Когато се изискват "механично вентилирани помещения" от Международния Кодекс за превоз на опасни товари по море, както е изменен.

12 Разположи на разстояние 3 м. в хоризонтално направление от границите на машинното отделение във всички случаи.

13 Вж. Международния Кодекс за превоз на опасни товари по море, както е изменен.

14 Както е уместно за превозваните товари.

15 Отнася се за температурата на възпламеняване

16 (Нова – ДВ, бр. 16 от 2017 г., в сила от 1.07.2004 г.) Съгласно разпоредбите на Международния кодекс за превоз на опасни товари по море, както е изменен, се забранява подреждането на опасни товари клас 5.2 под палубата или в затворени ро-ро пространства.

1 Документ за спазване на изискванията\*

Администрацията осигурява кораба с подходящ документ като доказателство за спазване на изискванията към конструкцията и оборудването по настоящото правило. Освидетелствуване за опасни товари, с изключение на твърди опасни товари в насипно състояние, не се изисква за товарите, определени като товари клас 6.2 и 7 по правило VII/2 и на опасните товари в ограничени количества.

Защита на помещения за моторни превозни средства, помещения специална категория и ро-ро помещения

## 1 Цел

Целта на настоящото правило е осигуряването на допълнителни мерки за безопасност във връзка с целите на пожарната безопасност на настоящата глава за кораби, оборудвани с помещения за моторни превозни средства, помещения специална категория и ро-ро помещения. За тази цел трябва да се изпълнят следните функционални изисквания:

.1 осигуряват се противопожарни системи за адекватна защита на кораба от опасностите от пожар, свързани с помещения за моторни превозни средства, помещения специална категория и ро-ро помещения;

.2 източниците на възпламеняване се отделят от помещенията за моторни превозни средства, помещенията специална категория и ро-ро помещенията;

.3 в помещенията за моторни превозни средства, помещенията специална категория и ро-ро помещенията се осигурява ефективна вентилация.

## 2 Общи изисквания

### 2.1 Приложимост

В допълнение към спазването на изискванията на части В, С, D и Е, според случая, помещенията за моторни превозни средства, помещенията специална категория и ро-ро помещенията трябва да отговарят и на изискванията на настоящото правило.

### 2.2 Основни принципи за пътнически кораби

2.2.1 Основният принцип, залегнал в разпоредбите на настоящото правило е, че тъй като при помещенията за моторни превозни средства на пътнически кораби може да не е осъществимо разделянето на главни вертикални зони, изисквано по правило 9.2, в тези помещения се осигурява еквивалентна защита на основата на концепцията за разделянето им на хоризонтални зони и чрез инсталиране на ефективна стационарна пожарогасителна система. Въз основа на тази концепция, за целите на настоящото правило една хоризонтална зона може да включва помещения специална категория, намиращи се на повече от една

палуба, при условие, че общата височина на зоната за превозни средства не превишава 10 м.

2.2.2 Основният принцип, залегнал в разпоредбите на параграф 2.2.1 се отнася и за ро-ро помещенията.

-----

\*Вж. Документ за спазване на специалните изисквания за кораби, превозващи опасни товар" съгласно разпоредбите на правило II-2/54 от SOLAS 74, с всички изменения и допълнения към тях (MSC/Circ 642).

2.2.3 Изискванията към вентилационните системи, отворите в прегради клас А за поддържане пожароустойчивостта на вертикалните зони по настоящата глава, се прилагат със същата сила и за палубите и преградите, образуващи граници, които разделят хоризонтални зони една от друга и от останалата част на кораба.

3 Мерки против възпламеняване на леснозапалими пари в затворени помещения за моторни превозни средства, помещения специална категория и ро-ро помещения

### 3.1 Вентилационни системи

#### 3.1.1 Капацитет на вентилационните системи

Осигурява се ефективна принудителна вентилационна система, която е в състояние да осигури най-малко следните въздухообмени:

##### .1 Пътнически кораби:

Помещения специална категория 10 въздухообмена на час

Затворени ро-ро помещения и помещения 10 въздухообмена на час

за превозни средства, с

изключение на помещения специална

категория, за кораби превозващи повече

от 36 пътника

Затворени ро-ро помещения и помещения 6 въздухообмен на час

за превозни средства, с изключение на

помещения специална категория, за

кораби превозващи не повече от

36 пътника

## 2 Товарни кораби с въздухообмена на час

Администрацията може да изиска завишен брой въздухообмени, когато се товарят и разтоварват превозни средства.

### 3.1.2 Производителност на вентилационните системи

6.1.1. На пътнически кораби принудителните вентилационни системи, изисквани по параграф 3.1.1 се отделят от други вентилационни системи и са в експлоатация по всяко време когато в такива помещения се намират превозни средства. Вентилационните канали, обслужващи онези товарни помещения, които могат да бъдат ефективно изолирани, се отделят за всяко такова помещение.

Системата трябва да е в състояние да се управлява от място извън помещенията.

6.1.2. На товарни кораби вентилаторите обикновено са в непрекъснат режим на работа, докато на борда има превозни средства. Където това е практически невъзможно, те трябва да работят за ограничен период от време всеки ден, според атмосферните условия, но във всеки случай достатъчно дълго преди разтоварването, след което ро-ро помещението или помещението за превозни средства се проверява за газове. За целта се осигуряват един или повече преносими прибори за замерване наличието на запалим газ. Системата трябва да е напълно отделна от другите вентилационни системи. Вентилационните канали, обслужващи ро-ро помещенията или помещенията за превозни средства трябва да могат да бъдат ефективно изолирани за всяко товарно помещение. Системата трябва да е в състояние да се управлява от място извън помещенията.

6.1.3. Вентилационната система трябва да е такава, че да не се получава застой на въздуха на пластове и образуване на въздушни джобове.

#### 6.1.4. Индикации на вентилационните системи

На командния мостик се осигуряват средства за индикация на загубата в изискваната производителност на вентилаторите.

#### 6.1.5 Затварящи устройства и канали

6.1.5.1 Осигуряват се средства за бързото спиране и ефективно затваряне на вентилационната система извън помещението при пожар, като се вземат предвид атмосферните и морски условия.

6.1.5.2 Вентилационните канали, включително клапите вътре в обща хоризонтална зона, се изработват от стомана. На пътническите кораби

вентилационните канали, които преминават през други хоризонтални зони или машинни помещения, са стоманени ка

нали клас А-60, конструирани в съответствие с правила 9.7.2.1.1 и 9.7.2.1.2.

#### 6.1.6 Постоянни отвори

Постоянните отвори в бордовата обшивка, краищата или горната палуба на помещението се разполагат така, че евентуален пожар в товарното помещение да не застрашава товарните зони, местата за качване в спасителните средства, жилищните помещения, служебните помещения и постове за управление в надстройки и рубки над товарните помещения.

#### 6.2 Електрическо оборудване и кабели

6.2.3.1 С изключение на предвиденото в параграф 3.2.2, електрическото оборудване и кабели са от тип, подходящ за използване в среда от експлозивни смеси от гориво и въздух\*.

6.2.3.2 В случая на помещения различни от помещения специална категория под палубата на преградите, независимо от разпоредбите на параграф 3.2.1, на височина над 450 мм над палубата и над всяка платформа за превозни средства, ако има такива, с изключение на платформите с отвори с достатъчни размери, позволяващ проникването на горивните газове надолу, се разрешава алтернативно електрическо оборудване от затворен и защитен тип, предотвратяващо изпускането на искри, при условие, че вентилационната система е така проектирана и използвана, че да осигурява непрекъсната вентилация на товарните помещения при норма най-малко десет въздухообмена на час, когато на борда има превозни средства.

-----

\* Вж. препоръките на Международната електротехническа комисия, публикация 60092.

#### 6.3 Електрическо оборудване и кабели в канали на изсмукваща вентилация

Ако електрическо оборудване и кабели се инсталират в канал за изсмукваща вентилация, те трябва да са от тип одобрен за работа в среда от експлозивни смеси от гориво и въздух, а изходът на такъв канал трябва да се намира на безопасно място по отношение на други възможни източници на възпламеняване.

#### 6.4 Други източници на възпламеняване

Не се разрешава друго оборудване, което може да представлява източник на възпламеняване на леснозапалими пари.

## 6.5 Шпигати

Шпигатите не трябва да достигат до машинни или други помещения, в които може да има вероятни източници на възпламеняване.

## 7 Пожарооткриване и пожароизвестяване

### 7.1 Стационарни пожарооткриващи и пожароизвестителни системи

С изключение на предвиденото по параграф 4.3.1, се осигурява стационарна пожарооткриваща и пожароизвестителна система, отговаряща на изискванията на Кодекса за системи за пожарна безопасност. Стационарната пожарооткриваща система трябва да е в състояние да открива бързо началото на пожар. Типът на датчиците, разстоянието между тях и разположението им трябва да са такива, че да удовлетворяват Администрацията, като се отчитат ефектите от вентилацията и други съотносими фактори. След инсталиране, системата се изпитва при нормални вентилационни условия, за да се получи общото време на реагиране, което да удовлетворява Администрацията.

### 7.2 Пожарооткриваща система чрез вземане на димни проби

С изключение на откритите ро-ро помещения, откритите помещения за превозни средства и помещенията специална категория, като алтернатива на стационарната пожарооткриваща и пожароизвестителна система, изисквана по параграф 4.1, може да се използва пожарооткриваща система чрез вземане на димни проби, отговаряща на изискванията на Кодекса за системи за пожарна безопасност.

### 7.3 Помещения специална категория

7.3.3.1 В помещенията специална категория се поддържа ефикасна система на пожарни обходи. Ако се поддържа ефикасна система на пожарни обходи чрез непрекъснатата пожарна вахта през цялото време на пътуването, не се изисква стационарна пожарооткриваща и пожароизвестителна система.

7.3.3.2 Ръчните постове за пожароизвестяване се разполагат на такова разстояние, че никоя част от помещението да не е на повече от 20 м от ръчен пост за пожароизвестяване, като близо до всеки от изходите от тези помещения се поставя по един ръчен пост за пожароизвестяване.

## 5 Конструктивна защита

Независимо от разпоредбите на правило 9.2.2, на пътнически кораби, превозващи повече от 36 пътника граничните прегради и палуби на помещенията специална категория и ро-ро помещенията се изолират по стандарт клас А-60. Но когато помещение категория (5), (9) или (10), определена в правило 9.2.2.3, е от едната страна на преградата, стандарта може да бъде снижен до А-0. Когато под помещение специална категория или ро-ро помещение са разположени горивни танкове, пожароустойчивостта на палубата между тези помещения може да бъде снижена до стандарт А-0.

## 6 Пожарогасителни мерки

### 6.1. Стационарни пожарогасителни системи\*

6.1.1. Помещенията за превозни средства и ро-ро помещенията, които не се помещават специална категория и могат да бъдат изолирани от място извън товарните помещения, се снабдяват със стационарна газова пожарогасителна система, отговаряща на изискванията на Кодекса за системи за пожарна безопасност, със следните изключения:

-----

\*Вж. Ръководство за одобряване на алтернативна на стационарната водна система в специална категория товарни помещения (MSC/Circ.914).

.1 ако се инсталира система с въглероден двуокис, количеството наличен газ трябва да е най-малко достатъчно за получаване на минимален обем свободен газ, равен на 45 % от общия обем на най-голямото такова товарно помещение, което може да се изолира, а мерките, които се вземат, трябва да осигурят подаването на поне две трети от необходимия газ в даденото помещение за период от 10 минути;

.2 може да се инсталира всякаква друга стационарна газова пожарогасителна система или стационарна пожарогасителна система с високократна пяна, при условие, че Администрацията е убедена, че се постига еквивалентна защита;

.3 като алтернатива, може да се инсталира пожарогасителна система,



отговаряща на изискванията на параграф 6.1.2.

6.1.2 Ро-ро помещенията и помещенията за превозни средства, които не могат да бъдат изолирани, и помещенията специална категория се оборудват с одобрена стационарна водооросителна система\* с ръчно управление, която да защитава всички части на всяка палуба и платформа за превозни средства в тези помещения. Тази водооросителна система се осигурява със следното:

- .1 манометър на разпределителния клапан;
- .2 ясно обозначение на всеки разпределителен клапан, показващо обслужваните помещения;
- .3 инструкции за поддръжка и експлоатация, съхранявани в разпределителната станция;
- .4 достатъчен брой дренажни клапани.

-----

\*Вж. Препоръки относно стационарни пожарогасителни системи за специални товарни помещения, приети от Организацията с резолюция А. 123(V).

6.1.3 Администрацията може да разреши използване на друга стационарна пожарогасителна система<sup>+</sup>, която при натурни изпитания в условия, имитиращи пожар в протичащо гориво в помещение за превозни средства или в ро-ро помещение е показала, че е не по-малко ефективна при контролирането на пожари, които има вероятност да възникнат в такова помещение.

6.1.4 Когато са инсталирани стационарни водооросителни пожарогасителни системи, с оглед сериозната загуба на устойчивост, която би могла да възникне при събиране на големи количества вода на палубата или палубите вследствие работата на водооросителната система, се осигуряват следните мерки:

.1 на пътнически кораби:

.1.1 в помещенията над палубата на преградите се поставят шпигати за бързо отвеждане на водата директно извън борда;

.1.2.1 на ро-ро пътнически кораби, изпускателните клапани на шпигатите, снабдени със средства за позитивно затваряне, управляеми от място над палубата на преградите в съответствие с валидните изисквания на Международната конвенция за товарната марка, се държат отворени докато

корабът е на море;

.1.2.2 всяко действие с клапаните, упоменати в параграф 6.1.4.1.2,1

се записва в дневника;

.1.3 в помещенията над палубата на преградите Администрацията може

да изиска осигуряването на помпени и дренажни съоръжения в

допълнение към изискванията на правило II-1/21. В този случай

дренажната система трябва да е с размери, осигуряващи

отвеждането на не по-малко от 125 % от общия капацитет на

помпите на водоразпръскващата система и на изисквания брой

противопожарни струйници. Клапаните на дренажната система се

управляват от място извън защитеното помещение. Клапаните на дренажната

система се управляват от място извън защитеното помещение, в

близост до постове за управление на пожарогасителната

система. Дренажните шахти трябва да са с достатъчен обем и

се разполагат покрай бордовата обшивка на кораба на разстояние

една от друга не по-малко от 40 м във всеки водонепроницаем

отсек.

-----

+Вж. Препоръки относно стационарни пожарогасителни системи за специални

товарни помещения, приети от Организацията с резолюция А. 123(V)

.2 на товарни кораби, помпените и дренажни съоръжения са такива, че

да предотвратяват образуването на свободни повърхности. В този

случай дренажната система трябва да е с размери, осигуряващи

отвеждането на не по-малко от 125 % от общия капацитет на помпите

на водоразпръскващата система и на изисквания брой противопожарни

струйници. Клапаните на дренажната система се управляват от място

извън защитеното помещение, в близост до постове за управление

на пожарогасителната система. Дренажните шахти трябва да са с

достатъчен обем и се разполагат покрай бордовата обшивка на

кораба на разстояние една от друга не по-малко от 40 м във всеки

водонепроницаем отсек. Ако това не е възможно, Администрацията

може да отчете до степен по нейно усмотрение отрицателния ефект

върху устойчивостта на добавеното тегло на и свободна повърхност на водата при одобряване на данните за устойчивостта\*. Тези данни се включват в информацията за устойчивостта, предоставяна на капитана съгласно изискванията на правило П-1/22.

## 6.2 Преносими пожарогасители

6.2.2 Преносими пожарогасители се осигуряват на всяко палубно ниво във всеки трюм или отсек, в който се превозват автомобили, на разстояние не повече от 20 м един от друг от двете страни на помещението. Най-малко по един преносим пожарогасител се поставя на всеки входа към такова товарно помещение.

6.2.3 В допълнение към разпоредбите на параграф 6.2.1, в помещенията за превоз на автомобили, ро-ро помещенията и помещенията специална категория, предназначени за превоз на моторни превозни средства с гориво в техните резервоари за собственото им придвижване се осигуряват следните пожарогасителни средства:

- .1 най-малко три водни мъглоструйника;
- .2 един преносим въздушно-пенен апарат, отговарящ на изискванията на Кодекса за системи за пожарна безопасност, при условие, че на кораба има най-малко два такива апарата предназначени за използване в такива помещения.

-----

\*Вж. Препоръки относно стационарни пожарогасителни системи за специални товарни помещения, приети от Организацията с резолюция А.123(V).

## Глава III

### Спасителни средства и устройства

#### Част А - Общи положения

Правило 1

Приложение

1 Освен ако не е ясно указано по друг начин, тази глава се прилага за кораби, чиито кил е заложен или които са в подобен етап на изграждане на или след 1 юли 1998 година.

2 За целта на тази глава терминът "подобен етап на изграждане" означава етапа на който:

- .1 конструирането на въпросния кораб е започнало; и
- .2 монтираната част от този кораб съставлява най-малко 50 тона или 1 % от очакваното тегло на цялата конструкция, в зависимост от това, което е по-малко.

3 За целта на тази глава:

- .1 изразът "кораби в строеж" означава "корабите, чиито кил е заложен или които са в подобен етап на изграждане";
- .2 изразът "всички кораби" означава корабите, построени преди, на или след 1 юли 1998 година; изразите "всички пътнически кораби" и "всички товарни кораби" да се тълкуват по същия начин;
- .3 товарен кораб, без значение кога е построен, който е преоборудван в пътнически, ще бъде считан за пътнически, построен на датата, от която е започнало преоборудването,

4 За кораби, построени преди 1 юли 1998 година, Администрацията трябва:

- 1 да гарантира, че в изпълнение на разпорежданията на параграф 4.2 са спазени изискванията, които са приложими според глава III на Международната конвенция за защита на човешкия живот на море от 1974 година, в сила преди 1 юли 1998 година за нови или съществуващи кораби, както е указано в тази глава;
- .2 да гарантира, че при подмяна на спасителните средства или устройства на такива кораби или при извършване на ремонт, преоборудване или преустройство от съществен характер, което включва подмяна или допълване на техните съществуващи спасителни средства или устройства, то такива спасителни средства и устройства, доколкото това е разумно и практически възможно, трябва да отговарят на изискванията на тази глава. Но, ако спасително средство, с изключение на не потопяем сал, се заменя

без да се заменя неговото спусково устройство или обратно то те

могат да бъдат от същия тип, както и заменяните;

## Правило 2

### Освобождаване

1 Администрацията може, ако прецени, че условията и безопасността на рейса са такива, че правят приложението на които и да са специфични изисквания от тази глава неразумни и ненужни, да освободи от тези изисквания отделни кораби или класове кораби, които по време на рейсовете си не се отдалечават на повече от 20 мили от най-близкия бряг.

2 В случай на пътнически кораби, използвани за специализирани превози на голям брой пътници, като например поклонници, Администрацията, ако се увери, че не е практично да налага изпълнение на изискванията на тази глава, може да освободи такива кораби от тези изисквания, при условие, че корабите са в пълно съответствие с условията на:

.1 правилата, приложени към Съглашението за специализирани превози на пътническите кораби от 1971 година; и

.2 правилата, приложени към Протокола за изискванията към помещенията на пътническите кораби, извършващи специализирани превози от 1973 година.

## Правило 3

### Дефиниции

За целта на тази глава, освен ако не е изрично посочено друго:

1 Защитен костюм е костюм предназначен за ползване от екипажите на спасителни лодки и евакуационните екипи.

2 Правоспособно лице е лице, което притежава свидетелство за правоспособност за използването на спасителните средства, издадено или зачетено като валидно от Администрацията в съответствие с изискванията на Международната конвенция за уеднаквяване на подготовката, сертифицирането и носенето на вахта от морските лица, която е в сила, или лице, което притежава свидетелство, издадено или зачетено от Администрацията на държава, която не е страна по тази конвенция, със същата цел като свидетелството по конвенцията.

3 Откриване е определяне на местонахождението на корабокрушеници или

спасител ни средства.

4 Стълба за качване е стълбата, осигурена на местата за качване в спасителните средства, която позволява безопасен достъп до тях след спускането им.

5 Свободно изплаване е този метод на спускане на спасителни средства, при който средството автоматично се освобождава от потъващия кораб и е готово за използване.

6 Свободно падане е този метод на спускане на спасителни средства, при който те, заедно с хората и снабдяването на борда си, се освобождава за спускане безпрепятствено в морето.

7 Хидротермокостюм (ХК) е защитен костюм, който намалява загубата на телесна топлина на лице, облечено в него и намиращо се в студена вода.

8 Надуваемо средство е средство, чиято плавучест зависи от нетвърди, напълнени с газ камери, което нормално се държи ненадуто и готово за използване.

9 Надуто средство е средство, чиято плавучест зависи от нетвърди, напълнени с газ камери, което се държи в надуто състояние и готово за използване по всяко време.

10 Кодекса за международните спасителни средства (МСС) (тук и по-долу в тази глава наричан "Кодекс") е Кодекса за международните спасителни средства (МСС), приет от Комитета по морска безопасност към Организацията с решение КМБ 48 (66), заедно с допълненията и измененията, внесени от Организацията, при условие, че тези изменения и допълнения са приети, влезли в сила и ефективни в съответствие с разпоредбите на чл. VIII на настоящата Конвенция, касаещи процедурите по внасяне на изменения и допълнения, приложими към Приложението с изключение на Глава 1.

11 Средство за спускане или спусково устройство е средство за безопасно прехвърляне на спасително средство или дежурна лодка от тяхното място за съхранение във водата.

12 Дължина е 96 % от общата дължина на водолинията, преминаваща на височина 85 % от най-малката теоретична височина на борда, измерена от горната част на кила или дължината от предната част на носа до оста на балера

по тази водолиния, ако тя е по-голяма. При кораби, проектирани с наклон на кила, водолинията, по която се прави това измерване, трябва да бъде успоредна на конструктивната водолиния.

13 Най-леко мореходно състояние е товарното състояние на кораба при равен кил, без товар, с 10% запаси и гориво на борда, а в случая на пътнически кораб - с пълния брой пътници и екипаж, заедно с багажа им.

14 Устройства за спускане и вдигане на спасителните средства са средства за бързо прехвърляне на лица от палубата за напускане на кораба до спасителното средство, спуснато на вода.

15 Теоретична височина на борда

.1 Теоретичната височина на борда е вертикалното разстояние, измерено от горната част на кила до горната част на страничния палубен стрингер. При дървени и композитни кораби разстоянието се измерва от долния край на килното съединение. Там където формата на долната част на мидела е изпъкнала или са монтирани дебели греди, разстоянието се измерва от точката, където линията на дънната обшивка продължена навътре, пресича страната на кила.

.2 При кораби със закръглени планцери теоретичната височина на борда трябва да се измерва до точката на пресичане на теоретичните линии на палубата и бордовата обшивка, като линиите продължават все едно, че планцерът е с ъглова форма.

.3 Там където палубата на надводния борд е с отстъп и повдигнатата част на палубата продължава над точката, където ще се определя теоретичната височина на борда, същата трябва да се измерва до мислена линия, продължаваща от долната част на палубата по линия, успоредна на повдигнатата част.

16 Ново спасително средство или устройство е спасително средство или устройство, което притежава нови характеристики, несъвпадащи напълно с разпоредбите на тази глава, но което осигурява същата или по-висока степен на безопасност.

17 Позитивна устойчивост е способността на средството да се връща в изходно положение след прекратяване на крена.

18 Време за обратно изтегляне на спасителна лодка е времето, необходимо за издигане на лодката до положение, в което пътниците в нея могат да слезат обратно на палубата на кораба. То включва времето, необходимо за подготовка на изтеглянето на спасителната лодка на борда, като прекарване и закрепване на фалина, свързване на спасителната лодка към спускателното устройство и времето за издигането ѝ. Времето за обратно изтегляне не включва времето, необходимо за привеждане на спускателното устройство в положение за изтегляне на спасителната лодка.

19 Дежурна лодка е лодка, предназначена да спасява бедстващи лица и да направлява спасителни средства.

20 Извличане е безопасното спасяване на корабкрушенци.

21 Пътнически кораб ро-ро е пътнически кораб с пространство за ро-ро товар или пространство от специална категория, дефинирано в Правило II-2/3.

22 Кратък международен рейс е международен рейс, по време на който корабът не се отдалечава на повече от 200 мили от пристанище или място, където пътниците и екипажа могат да бъдат настанени безопасно. Разстоянието между последното по сетено пристанище на страната, от която започва рейса и крайното пристанище, както и обратния рейс, не трябва да надвишава 600 мили. Крайното пристанище е последното посетено пристанище в планирания рейс, от което корабът започва своя обратен рейс, към страната, където той е започнал.

23 Спасително средство е средство, притежаващо качества, които го правят способно да поддържа живота на бедстващи лица от момента на напускане на кораба.

24 Термозащитно средство е торба или костюм, изработен от водонепроницаем материал с ниска топлинна проводимост.

#### Правило 4

Оценяване, изпитване и одобряване на спасителни средства и устройства

1 Освен посоченото в параграфи 5 и 6, спасителните средства и устройства, изисквани от тази глава, трябва да бъдат одобрени от

Администрацията.

2 Преди да одобри спасителните средства и устройства, Администрацията



трябва да е убедена, че тези спасителни средства и устройства:

.1 са изпитани, в съответствие с препоръките на Организацията\* за да се потвърди, че отговарят на изискванията на тази глава и

Кодекса;+ или

.2 успешно са преминали, до степен, удовлетворяваща изискванията на Администрацията, изпитания, които в достатъчна степен са равностойни на тези, указани в тези препоръки.

3 Преди да одобри нови спасителни средства и устройства, Администрацията трябва да се увери, че такива средства и устройства:

.1 осигуряват стандарти на безопасност, най-малко равностойни на изискванията на тази глава и Кодекса, изпитани в съответствие с препоръките на Организацията или

.2 успешно са преминали до степен, удовлетворяваща изискванията на Администрацията, оценка и изпитания, които в достатъчна степен са равностойни на тези, указани в препоръките.

4 Процедурите за одобряване, приети от Администрацията трябва да включват също и условията, при които одобрението ще остане или ще бъде оттеглено.

5 Преди приемане на спасителни средства и устройства, които не са били одобрени от Администрацията предварително, същата трябва да се увери, че спасителните средства и устройства отговарят на изискванията на тази глава и на Кодекса.

6 Спасителните средства, изисквани от тази глава, за които не са дадени подробни описания в Кодекса, трябва да удовлетворяват изискванията на Администрацията.

Правило 5

Производствени изпитания

Администрацията ще изисква спасителните средства да бъдат подлагани на такова изпитание при производство, така че да се осигури производството на спасителните средства по същия стандарт като този на одобрения прототип.

-----

\*Вж. Препоръки за изпитване на спасителни средства, одобрени от

Организацията с резолюция А.689(17).

За спасителните средства, монтирани на борда на или след 01.07.1999г. вж.

Ревизирани Препоръки м изпитване на спасителни средства, прието от Комитета по Морска Безопасност към Организацията с резолюция КМБ 81(170).

+Вж. Кодекс за практиката по оценка и изпитания на нови типове спасителни средства приет от Организацията с резолюция А.520(13)

## **Част В**

### **Изисквания към корабите и спасителните средства**

## **РАЗДЕЛ I - ПЪТНИЧЕСКИ И ТОВАРНИ КОРАБИ**

### Правило 6

#### Свързочни средства

1 Параграф 2 се отнася до всички пътнически кораби и до всички товарни кораби с тонаж 300 gt и повече.

#### 2 Радиообзавеждане на спасителни средства

##### 2.1 VHF радиотелефонна апаратура за двустранна връзка

2.1.1 На всеки пътнически кораб и на всеки товарен кораб с бруто тонаж 500 gt и повече се осигуряват най-малко три броя VHF радиотелефонни апаратури за двустранна връзка. На всеки товарен кораб с бруто тонаж 300 gt и повече, но по-малко от 500 gt се осигуряват най-малко два броя VHF радиотелефонни апаратури за двустранна връзка. Такава апаратура трябва да е съобразена с експлоатационните изисквания, не по-ниски от тези, приети от Организацията\*

Ако в спасително средство е монтирана неподвижно VHF радиотелефонна апаратура за двустранна връзка, тя трябва да е съобразена с експлоатационни изисквания, не по-ниски от тези приети от Организацията.

2.1.2 VHF радиотелефонни апаратури за двустранна връзка, монтирани на борда на кораби преди 1 февруари 1992 година и неотговарящи напълно на експлоатационните изисквания, приети от Организацията, могат да бъдат приети от Администрацията до 1 февруари 1999 година, при положение, че

Администрацията е уверена, че същите са съвместими с одобрената от нея VHF радиотелефонна апаратура за двустранна връзка.

## 2.2 Радарни транспондери (SART)

Най-малко по един радарен транспондер трябва да се носи на всеки борд на всеки пътнически и всеки товарен кораб с бруто тонаж 500 gt и повече.

Най-малко един радарен транспондер трябва да се носи на всеки товарен кораб с бруто тонаж 300 gt и повече, но по-малко от 500 gt. Такива радарни

транспондери трябва да бъдат съобразени с експлоатационни изисквания не по-ниски от тези приети от Организацията\*. Радарните транспондери трябва да бъдат разположени на такива места, от които могат бързо да бъдат прехвърлени във всякакви видове спасителни средства, освен в спасителния сал или спасителните салове, изисквани от правило 31.1.4.

По избор, по един радарен транспондер може да бъде разположен във всяко спасително средство, освен в тези, изисквани от правило 31.1.4. На корабите с най-малко два радарни транспондера и оборудвани със свободно падащи спасителни лодки, единият от радарните транспондери се разполага в спасителна лодка, а другият - в непосредствена близост до навигационния мостик, така че да се използва на борда и да е в готовност за прехвърляне във всяко спасително средство.

-----

\*Вж Recommendations on Performance Standards for Survival Craft Radar

two-Way radiotelephone apparatus, приети от Организацията с резолюция

A 809 (19) с всички изменения и допълнения, Приложение 1 или Приложение 2.

## 3 Светлинни сигнали за бедствие

Не по-малко от 12 броя парашутни ракети, отговарящи на изискванията на раздел 31 от Кодекса, трябва да бъдат носени на борда на всеки кораб и разположени на или в близост до мостика.

## 4 Свързочни и алармени системи на борда на кораба

4.1 Аварийно средство, включващо стационарни или преносими съоръжения или комбинация от двете трябва да бъдат осигурени за двустранна връзка пеш командния пост при авария, сборните места и местата за качване в спасителните средства и стратегическите точки на кораба.

4.2 Общокорабна аварийна алармена сигнализация, отговаряща на изискванията на ал. 7.2.1 от Кодекса, трябва да бъде осигурена и трябва да се използва за свикване на пътниците и екипажа на сборните места и за започване действия, предвидени по корабното разписание. Системата трябва да бъде допълнена или с оповестителна уредба, отговаряща на изискванията на ал. 7.2.2 от Кодекса, или с друго подходящо средство за свързка. Развлекателната звукова система автоматично се изключва при активиране на общокорабната аварийна алармена система.

4.3 На пътническите кораби общокорабната аварийна алармена сигнализация следва да се чува на всички открити палуби.

4.4 На кораби оборудвани с морска евакуационна система се осигурява връзка между мястото за качване на спасителните средства и платформата или спасителното средство.

## 5. Оповестителна уредба на пътническите кораби

5.1 В допълнение към изискванията на правило II-2/40.5 или правило II-2/41-2, според случая, и на ал. 4.2, всички пътнически кораби се оборудват с оповестителна уредба, По отношение на пътническите кораби, построени преди 01.07.1997 г. изискванията на ал. 5.2 и 5.4, съгласно разпоредбите на ал. 5.5, са приложими до датата на първия периодичен оглед след 01.07.1997 г.

5.2 Оповестителната уредба трябва да бъде чувана ясно на фона на шума на окръжаващата среда на всички места, както е посочено в ал. 7.2.2.1 от Кодекса и да бъде снабдена с коригираща функция, управлявана от мостика и други места на борда според изискванията на Администрацията, така че всички аварийни съобщения да се предават, ако някой от високоговорителите на съответните места е изключен, звукът му е намален или оповестителната уредба се използва за други цели.

5.3 На пътнически кораби построени на или след 01.07.1997г.:

.1 оповестителната уредба има най-малко два контура, достатъчно раздалечени по дължината си и с два отделни и независими усилватели; и

.2 оповестителната уредба и експлоатационните й стандарти се

одобряват от Администрацията във връзка с препоръките приети от  
Организацията\*1

5.4 Оповестителната уредба се свързва към аварийен източник на  
електрозахранване съгласно правило П-1/42.2.2

5.5. От корабите, построени преди 01.07.1997 г., които са вече  
оборудвани с оповестителни уредби, одобрени от Администрацията, съответстващи  
до голяма степен на тези, изисквани по раздел 5.2 и 5.4 и ал. 7.2.2.1 от  
Кодекса, не се изисква да ги променят.

## Правило 7

### Индивидуални спасителни средства

#### I Спасителни кръгове

1.1 Спасителните кръгове, отговарящи на изискванията на ал. 2.1.1 от  
Кодекса трябва да бъдат:

.1 разпределени по такъв начин, че да бъдат леснодостъпни от двете  
страни на кораба и доколкото е практически възможно на всички  
открити палуби, към борда на кораба; най-малко един такъв кръг  
трябва да бъде поставен в близост до кърмата;

.2 разположени по начин позволяващ бързото им освобождаване и да  
не бъдат постоянно прикрепени по никакъв начин.

1.2 На всеки борд на кораба трябва да има най-малко по един спасителен  
кръг, снабден с плаващо въже, отговарящо на изискванията на ал. 2.1.4 от  
Кодекса, дължината на което е равна на не по-малко от двойната височина, на  
която то е разположено над водолинията, когато корабът е празен или на 30 m,  
в зависимост от това, което е по-голямо.

-----

\*1 Вж MSC/Circ.808. Препоръки за експлоатационните стандарти за  
оповестителните уредби на пътнически кораби, вкл. кабелиране.

1.3 Не по-малко от половината от общия брой на спасителните кръгове  
трябва да бъдат снабдени със самозапалващи се светещи буйоци, отговарящи на  
изискванията на ал. 2.1.2 от Кодекса; най-малко два от тях трябва да бъдат  
снабдени също така и със самозадействащи се димни буйоци, отговарящи на  
изискванията на ал. 2.1.3 от Кодекса, както и да бъдат закрепени по начин

позволяващ бързото им освобождаване от мостика; спасителните кръгове със светлини и димни шашки трябва да бъдат равномерно разпределени по двата борда на кораба, като не трябва да се имат пред вид спасителните кръгове, снабдени със спасителни въжета в съответствие с изискванията на параграф 1.2.

1.4 На всеки спасителен кръг трябва да бъде нанесено с главни букви от латинската азбука името на кораба и пристанището на регистрацията.

## 2 Спасителни ризи

2.1 За всяко лице на борда на кораба трябва да бъде осигурена спасителна риза, отговаряща на изискванията на ал. 2.2.2 от Кодекса и в допълнение:

.1 трябва да бъде осигурен известен брой детски спасителни ризи, съставляващ най-малко 10 % от броя на пътниците на борда или толкова повече бройки, колкото могат да се окажат необходими, за да се осигури всяко дете със спасителна риза;

.2 достатъчен брой спасителни ризи трябва да бъдат осигурени и за вахтените, както и за употреба на далеко разположените спасителни средства. Спасителните ризи за вахтените се разполагат на мостика, в машинното отделение и на други вахтени постове.

2.2 Спасителните ризи трябва да бъдат разположени на места, лесно достъпни за незабавна употреба и ясно обозначени. Там където според спецификата на кораба спасителните ризи, осигурени в съответствие с изискванията на параграф 2.1 могат да станат недостъпни, трябва да се вземат алтернативни мерки, задоволяващи изискванията на Администрацията, които може да включват увеличаване броя на спасителните ризи, носени на борда на кораба.

2.3 Спасителните ризи, използвани в напълно затворените дежурни лодки, освен свободно падащите, не трябва да пречат на качването и заемането на местата в дежурните лодки, включително поставянето на обезопасителните колани в лодката.

2.4 Подбраните за свободно падащите дежурни лодки спасителни ризи и начина, по който се носят и поставят не трябва да пречат на качването в лодката, на сигурността на пътника или управлението на лодката.

## 3 Хидротермокостюми и защитни костюми (ХК)

3.1 За всяко лице, определено за екипаж в дежурната лодка или включено в евакуационната команда, трябва да има осигурен хидротермокостюм, отговарящ на изискванията на раздел 2.3 от Кодекса или защитен костюм, отговарящ на изискванията на раздел 2.4 от Кодекса, със съответния размер. Ако корабът постоянно плава в условията на горещ климат, при което, по мнението на Администрацията не е необходима топлинна защита, такова защитно облекло не е необходимо да се носи на борда.

## Правило 8

### Разписание за тревоги и инструкции за действие при аварии

1 Това правило се прилага към всички кораби.

2 За всяко лице на борда трябва да бъдат осигурени ясни инструкции, които да се следват в случай на аварии. В случая на пътнически кораби тези инструкции се съставят на езика или езиците, изисквани от държавата, под чийто флаг се осъществява рейса, и на английски език.

3 Разписание за тревоги и инструкции за действие при аварии, отговарящи на изискванията на правило 37, трябва да бъдат поставени на видни места по целия кораб, включително на мостика, машинното отделение и помещенията за екипажа.

4 Схеми и инструкции на подходящо подбрани езици трябва да бъдат изложени на видни места в кабините на пътниците и по сборните места, както и в другите помещения за пътници за информация на пътниците относно:

- .1 тяхното сборно място;
- .2 съществените действия, които трябва да предприемат в случай на авария;
- .3 начина за обличане на спасителните ризи.

## Правило 9

### Инструкции за действие

1 Това правило се прилага към всички кораби

2 Схеми или символи трябва да бъдат осигурени на или в близост до спасителните средства и до лостовете за тяхното спускане и които трябва да:

- .1 показват предназначението на пултовете, процедурите за задействане на средствата и да дават съответните инструкции или

предупреждения;

•2 бъдат лесно видими при условия на аварийно осветление;

.3 се използват символи в съответствие с препоръките на

Организацията.\*2

## Правило 10

Подбор на екипаж: за спасителните средства и контрол

1 Това правило се прилага към всички кораби

2 Трябва да има достатъчен брой обучени лица на борда на кораба за ръководство и подпомагане на необучени лица.

3 На борда на кораба трябва да има достатъчен брой членове на екипажа, които могат да бъдат палубни офицери или правоспособни лица, за действие със спасителните средства и спусковите устройства, необходими за напускане на кораба от всички лица, намиращи се на борда.

-----  
\*2 Вж Symbols related to life-saving appliances and arrangements, приети

от Организацията с резолюция А 760(18), с техните изменения и допълнения внесени с решение MSC.82(70).

4 По един палубен офицер или правоспособно лице за всяко спасително средство трябва да бъдат натоварени с отговорността за използването му. Но Администрацията, имайки предвид естеството на рейса, броя на лицата на борда и характеристиките на кораба, може да позволи лица, имащи практически опит в работата със спасителни садове да бъдат натоварени с тази отговорност, вместо квалифицираните лица, посочени по-горе. За спасителните лодки трябва да бъде определен и заместник на отговорника.

5 Лицето, отговорно за спасителното средство трябва да има списък на членовете на неговия екипаж и да бъде убедено, че подчинените му са запознати със своите задължения. При спасителните лодки заместникът на отговорника също трябва да има списък на екипажа на спасителната лодка.

6 За всяко моторизирано спасително средство трябва да има определено лице, способно да работи с двигателя и да извършва малки настройки и регулировки.

7 Капитанът трябва да се убеди в равномерното разпределение на лицата,



посочени в параграфи 2, 3, и 4 по корабните спасителни средства.

## Правило 11

Разположение на спасителните средства и съоръженията за напускане на кораба

1 Спасителните лодки и салове, за които се изискват одобрени спускови устройства, трябва да бъдат разположени колкото е възможно по-близо до жилищните и сервизни помещения.

2 Сборните места трябва да бъдат близо до местата за напускане на кораба. Всяко сборно място трябва да има достатъчно пространство, за да побере всички лица, опре делени да се съберат там, но най-малко по 0.35 м на човек.

3 Сборните места и местата за напускане на кораба трябва да бъдат лесно достъпни от жилищните и работни помещения.

4 Сборните места и местата за спускане трябва да бъдат достатъчно осветени със светлина от аварийните източници на електрическа енергия, според изискванията на правило II - 1/42 или II - 1/43, което е по-подходящо.

5 Коридорите, стълбищата и изходите, даващи достъп до сборните места и местата за напускане на кораба, трябва да бъдат осветени. Такова осветление трябва да може да бъде захранвано от аварийния източник на електрическа енергия, според изискванията на правило II - 1/42 или II - 1/43, което е по-подходящо. В допълнение към и като част от маркировката, изисквана по правило II-2/28.1.10, маршрутите към сборните места се обозначават със символа за сборно място, в съответствие с препоръките на Организацията.\*3

-----

\*3 Вж. Символи за спасителните средства, приети от Организацията с резолюция A760(18), с техните изменения и допълнения внесени с резолюция MSC.82(70) и Насоките за оценка, изпитване и приложение на ниско разположено осветление на пътническите кораби, приети от Организацията резолюция A 760(18) и съответно A.752(18).

6 Местата за събиране и качване в спасителните средства, спускаеми със спускови устройства при напускане на кораба, трябва да бъдат разположени по

начин, позволяващ изнасянето и поставянето на носилки в спасителните средства.

7 Стълба за напускане на кораба, отговаряща на изискванията на ал.

6.1.6 от Кодекса, с разгъната дължина, от палубата до водолинията (когато корабът е празен, при неблагоприятен диферент до 10 и крен на кораба до 20 градуса на който и да е борд) трябва да бъде осигурена на всяко място за спускане или на всеки две съседни места за спускане на спасителни средства от двете страни на кораба. Администрацията може да разреши такива стълби да бъдат заменени с одобрени приспособления, за да се осигури достъп до спасителните средства, когато са на вода, при условие, че има най-малко по една стълба за напускане на всеки борд на кораба. Може да бъде позволено използването на друго приспособление за напускане на кораба към спасителните салове, изисквани от правило 31.1.4.

8 Там, където е необходимо трябва да се осигурят средства за изнасяне на спусканите със спускови устройства спасителни средства, извън борда на кораба и за задържане към него, така че да се осигури безопасно качване на хората.

## Правило 12

### Места за спускане

Местата за спускане трябва да бъдат разположени така, че да се осигури безопасно спускане, като се обърне особено внимание по отношението на безопасното разстояние от винта и силно издадени участъци от корпуса и така че, доколкото е възможно, спасителните средства с изключение на тези специално конструирани за спускане чрез свободно падане, да могат да се спускат покрай гладката част на кораба. Ако са разположени по-напред, те трябва да бъдат поставени към кърмата от таранната преграда на защитено място и в тази връзка Администрацията трябва да обърне особено внимание на здравината на стековите устройства.

## Правило 13

### Разположение на спасителните средства

1 Всяко спасително средство трябва да бъде разположено:

- 1 така, че нито спасителните средства, нито техните съоръжения за

походно закрепване да не пречат на оперирането на всяко друго спасително средство или дежурна лодка на друго място за спускане;

.2 толкова близо до водната повърхност, колкото е безопасно и технически възможно, а по отношение на спасителните средства (освен спасителен сал предназначен за спускане чрез свободно хвърляне зад борда), в такова положение, че спасителното средство на мястото за качване е най-малко на 2 m над водолинията при пълно натоварване на кораба, при неблагоприятен диферент до 10° и крен до 20° на който и да е борд, или до ъгъл, при който ръба на откритата палуба е потопен, в зависимост от това, който е по-малък;

.3 в състояние на постоянна готовност, така че двама членове на екипажа да могат да извършат приготвянията за настаняване и спускане за по-малко от 5 минути;

.4 с пълно снабдяване както се изисква от тази глава и Кодекса;

.5 на възможно най-отдалечено, безопасно и закрито място и да бъде защитено от въздействието на евентуален пожар или експлозия. В частност, спасителните средства на танкери, с изключение на спасителните салове, изисквани по правило 31.1.4, не трябва да бъдат разположени на палубата на или над товарен танк, слоп танк или друг танк, съдържащ взривоопасни вещества или възпламеняващи се течности.

2 Спасителни лодки, предназначени за спускане по бордовете на кораба, трябва да бъдат разположени, колкото е практически възможно по-далеч от винта. На товарни кораби с дължина от 80 m и повече, но по-малко от 120 m, всяка спасителна лодка трябва да е разположена така, че задният край на спасителната лодка да е пред винта на разстояние, по-голямо или равно на нейната дължина. На товарни кораби с дължина 120 m и повече и на пътнически кораби с дължина над 80 m, всяка спасителна лодка трябва да бъде разположена така, че задният край на спасителната лодка да е пред винта на разстояние, по-голямо или равно на една и половина дължина на спасителната лодка. Там където е подходящо, спасителните лодки трябва да бъдат разположени по

кораба така, че да бъдат защитени от въздействието на вълните.

3. Спасителните лодки трябва да бъдат постоянно закрепени към спусковите устройства.

3.1 Спасителните салове се разполагат с постоянно привързани към кораба въжета.

3.2 Всеки спасителен сал или група салове се разполагат по начин осигуряващ свободно плаване съгласно изискванията на ал. 4.1.6 от Кодекса, така че всеки да може да плава свободно, а ако е надувен - да се надува автоматично при потъване на кораба.

3.3 Спасителните салове трябва да бъдат разположени така, че да позволяват ръчно освобождаване на сала или контейнера от техните съоръжения за походно закрепване.

3.4 Ал. 4.1 и 4.2 не се отнасят за саловете по правило 31.1.4.

3 Спасителните салове, предназначени за спускане със стекови устройства, трябва да бъдат разположени в обсега на подемните съоръжения, освен ако не е осигурено някакво средство за прехвърляне, което може да бъде използвано в границите на предписания в параграф 1.2 диферент и крен, при движение на кораба и при авария в захранването.

4 Спасителните салове, предназначени за спускане чрез хвърляне зад борда, да бъдат разположени така, че да бъдат готови за прехвърляне и спускане от двата борда на кораба, освен ако по двата борда на кораба не са разположени спасителни салове с изискваната по правило 31.1 обща вместимост.

## Правило 14

### Разположение на дежурните лодки

Дежурните лодки трябва да бъдат разположени:

.1 в състояние на постоянна готовност за спускане за не повече от 5 минути;

.2 в позиция удобна за спускане и вдигане;

.3 така, че нито дежурната лодка, нито нейните съоръжения за походно закрепване да не пречат на оперирането с всяко друго спасително средство на което и да е място;

4 в съответствие с изискванията на правило 13, ако се използват и като спасителни лодки.

## Правило 15

Устройства за спускане и вдигане на спасителните средства

1 По броя на кораба не трябва да има отвори между устройствата за спускане и вдигане на спасителните средства и водолинията когато корабът е празен. Осигуряват се средства за защита на устройствата от издатини.

2 Устройствата за спускане и вдигане на спасителните средства се разполагат така, че да се осигури безопасно спускане, като се обърне особено внимание на безопасното разстояние от винта и силно издадени участъци от корпуса така че, доколкото е възможно на практика, средството да може да бъде спуснато по гладката част от борда на кораба.

3 Устройствата за спускане и вдигане на спасителните средства се разполагат така, че нито подходът към тях, нито платформата, нито работата с тях да не пречат на работата с кои да е други спасителни средства на кое да е друго място за спускане.

4 Там където е подходящо, устройствата за спускане и вдигане на спасителните средства трябва да бъдат разположени по кораба така, че да бъдат защитени от въздействието на вълните.

## Правило 16

Устройства за качване, спускане и вдигане на дежурните лодки

1 Освен ако не е предвидено друго, устройства за спускане, отговарящи на изискванията на раздел 6.1 от Кодекса, се осигуряват за всеки спасителен сал с изключение на тези, които са:

1 спасителни средства, за които качването е от място, разположено на височина по-малка от 4.5 m над водолинията, когато корабът е празен и които имат тег до не по-голямо от 185 kg; или

2 спасителни средства, за които качването е от място, разположено на височина по-малка от 4.5 m над водолинията, когато корабът е празен и които са готови за спускане директно от мястото им на съхранение при неблагоприятен диферент до 10° и крен към който и да е борд не по-малко от 20° ; или

3 спасителни средства, които имат тегло не по-голямо от 185 kg и които са носени в допълнение към спасителните средства за достигане 200 % от общия брой на лицата на борда на кораба.

4 спасителни средства, които са носени в допълнение към спасителните средства за достигане 200 % от общия брой на лицата на борда на кораба и са готови за спускане директно от мястото им на съхранение при неблагоприятен диферент до  $10^{\circ}$  и крен към който и да е борд не по-малко от  $20^{\circ}$ ; или

5 предназначени за използване във връзка с устройствата за спускане и вдигане на спасителните средства, отговарящи на изискванията на раздел 6.2 от Кодекса, готови за спускане директно от мястото им на съхранение при неблагоприятен диферент до  $10^{\circ}$  и крен към който и да е борд не по-малко от  $20^{\circ}$ .

2 Всяка спасителна лодка трябва да бъде снабдена с устройство за спускане и вдигане на спасителната лодка. В допълнение, трябва да се осигурят средства за откачане на спасителната лодка за освобождаване на спусковия механизъм за обслужване.

3 Устройствата за спускане и вдигане трябва да бъдат такива, че операторът, който се намира на борда на кораба, да може да наблюдава спасителното средство през цялото време на спускането, а при спасителните лодки и по време на вдигането.

4 За еднотипни спасителни средства, носени на борда на кораба трябва да се използват само един тип механизми за освобождаване.

5 Подготовката и работата със спасителните средства на кое да е място за спускане не трябва да пречи на бързата подготовка и работа с кои да са други спасителни средства или дежурни лодки на кое да е друго място за спускане.

6 Въжетата, в случаите, когато се използват, трябва да бъдат достатъчно дълги, така че спасителното средство да може да достига водата, когато корабът е празен, при неблагоприятен диферент до  $10^{\circ}$  и крен към който и да е борд до  $20^{\circ}$ .

7 По времето на подготовка и спускане, спасителното средство,

спусковото устройство и площта на водата, върху която ще бъде спуснато, трябва да бъдат подходящо осветени чрез осветление, захранвано от аварийни източници на електроенергия, както се изисква от правило П-1/42 или П-1/43.

8 Трябва да има на разположение средства за предотвратяване изливането на вода върху спасителното средство по време на напускането на кораба.

9 Ако има опасност спасителното средство да бъде повредено от стабилизиращите странични крила на кораба, трябва да има на разположение устройства, захранвани от аварийен източник на електроенергия, които да прибират страничните крила; на командния мостик трябва да се намират индикатори захранвани от аварийен източник, които да показват положението на страничните крила.

10 Ако на борда на кораба се носят частично закрити спасителни лодки, отговарящи на изискванията на раздел 4.5 от Кодекса, трябва да се осигури въже, свързващо върховете на двете лодки, снабдено с не по-малко от две спасителни въжета с достатъчна дължина, така че да се достига водата, когато корабът е празен, при неблагоприятен диферент до  $10^\circ$  и крен към който и да е борд до  $20^\circ$ .

## Правило 17

### Качване в спасителните лодки, спускане и вдигане

1 Устройствата за качване и спускане на дежурните лодки трябва да бъдат такива, че качването в тях и спускането им да става за възможно най-кратко време.

2 Ако дежурната лодка влиза в състава на корабните спасителни средства, съоръженията за качване и мястото за спускане трябва да отговарят на изискванията на правила 11 и 12.

3 Спусковите устройства трябва да отговарят на изискванията на правило

16. Всички дежурни лодки трябва да могат да се спускат, където е необходимо, с помощта на фалини при скорост на кораба до 5 възела в тиха вода.

4 Времето за вдигане на дежурната лодка не може да е надвишава 5 минути при умерено вълнение и при пълното ѝ натоварване с хора и снабдяване. Ако дежурната лодка е също така и спасителна лодка, времето за вдигането ѝ трябва да бъде спазено при цялото ѝ оборудване като спасителна лодка и одобреното

за дежурна лодка натоварване с най-малко 6 човека.

5 Спускането и вдигането на дежурните лодки трябва да позволява безопасното и ефективно използване на носилки. Осигуряват се стропове за вдигане при лошо време, ако тежките фалови блокове представляват опасност.

## Правило 18

### Линометателни апарати

Трябва да бъде осигурен линометателен апарат, отговарящ на изискванията на раздел 7.1 от Кодекса.

## Правило 19

### Подготовка и учения за напускане на кораба

1 Това правило се прилага към всички кораби

2 Познаване на осигурителните средства и сборните пунктове

2.1 Всеки член на екипажа, натоварен със задължения при извънредни ситуации следва да се запознае с тези свои задължения преди началото на рейса.

2.2 При кораби, осъществяващи рейс, при който се предвижда пътниците да останат на борда повече от 24 часа, ученията на пътниците трябва да се проведат преди изтичане на срок от 24 часа след тяхното качване. Пътниците трябва да бъдат инструктирани за използването на спасителните ризи и действията, които трябва да предприемат в случай на аварийна обстановка.

2.3 При качване на нови пътници, веднага се провежда инструктаж с тях преди отплаване на кораба или веднага след отплаване. Инструктажът включва инструкциите изисквани по правило 8.2 и 8.4, и се осъществява чрез оповестяване на един или повече езици, които биха били разбрани от пътниците. Оповестяването се извършва по корабната оповестителна уредба или чрез други еквивалентни средства, така че да бъде чуто и от пътниците, които още не са го чули по време на плаването. Инструктажът може да бъде включен в учението по ал. 2.2, ако учението се провежда веднага след отпътуване. По време на инструктажа могат да се използват информационни листовки, плакати или видео програми, показвани по видео-екрани, но те не могат да заместят оповестяването.

3 Тренировки и учения за подготовка на екипажа



3.1 Тренировките и ученията, доколкото това е практически възможно, се провеждат като в реална аварийна обстановка.

3.2 Всеки член на екипажа трябва да вземе участие най-малко в едно учение месечно за напускане на кораба и противопожарна тренировка. Ученията на екипажа трябва да се провеждат преди изтичане на срок от 24 часа от напускане на пристанище в случай, че повече от 25 % от екипажа не са вземали участие в учения за напускане и противопожарни тренировки на този кораб предния месец. В случай, че кораб е на първо плаване след основна модификация или с подменен екипаж, тези учения и тренировки се провеждат преди отплаване.

Администрацията може да приеме друга организация, която е поне равностойна за тези класове кораби, за които горепосоченото е практически невъзможно.

3.3 Учение за напускане на кораба

3.3.1 Всяко учение за напускане на кораба включва:

- .1 свикване на пътниците и екипажа на сборните места с аварийната алармена сигнализация, изисквана от правило 6.4.2, последвано от оповестяване по оповестителната уредба или друга комуникационна система и убеждаване, че те са запознати с реда за напускане на кораба;
- .2 явяване на сборните места и подготовка за изпълнение на задълженията описани в корабното разписание;
- .3 проверка, че пътниците и екипажа са облечени подходящо;
- .4 проверка, че спасителните ризи са правилно облечени;
- .5 при спускане поне на една спасителна лодка след извършване на необходимата подготовка за спускане;
- .6 за пускане и работа на двигателя на спасителната лодка;
- .7 задействане на спусковите устройства на спасителните салове;
- .8 фиктивно претърсване и спасяване на пътници, блокирани в каютите си; и
- .9 инструкции по използването на радио-сигналните спасителни средства.

3.3.2 При всяко поредно учение трябва да бъдат при спуснати различни

спасителни лодки, доколкото е практически възможно, в съответствие с изискванията на ал. 3.3.1.5.

3.3.3 (Изм. – ДВ, бр. 16 от 2017 г., в сила от 1.07.2006 г.) Освен както е предвидено в параграфи 3.3.4 и 3.3.5, всяка спасителна лодка трябва да се пусне на вода и да се управлява във водата от назначения оперативен екипаж най-малко веднъж на всеки три месеца по време на учение по напускане на кораба.

3.3.4 при спускане на спасителните лодки е за предпочитане пред спускане по метода "свободно падане" там, където такова спускане е практически невъзможно и при положение, че спасителната лодка се спуска свободно с назначения ѝ екипаж най-малко по веднъж на всеки шест месеца. Но в случаите, където това е практически невъзможно, Администрацията може да удължи този период до 12 месеца, при условие, че се създаде организация за симулативно спускане, което се провежда на интервали от не по-малко от шест месеца. Спасителните лодки, спускаеми по метода "свободно падане" трябва да отговарят на изискванията на правило Ш/18.3.7.

3.3.5 Администрацията може да позволи на кораби, извършващи кратки международни рейсове, да не спускат спасителните лодки от единия борд, ако швартовката в пристанищата и възприетия шаблон за заставане не позволяват спускане на спасителните лодки от този борд. Но всички такива спасителни лодки трябва да бъдат при спускани поне веднъж на три месеца и спускани поне веднъж годишно.

3.3.6 Доколкото е разумно и практически възможно, дежурните лодки, освен спасителните лодки, които се използват и като дежурни трябва да бъдат спускани всеки месец с определения им екипаж и да бъде маневрирано с тях на вода. Във всички случаи това изискване трябва да се спазва поне веднъж на три месеца

3.3.7 Ако ученията за спускане на спасителни лодки и дежурни лодки се извършват на ход, такива учения трябва, поради съпътстващите ги опасности, да се провеждат само в защитени води под наблюдението на офицер, обучен за тази цел.\*4

3.3.8 Ако кораба е оборудван с устройства за вдигане и спускане на

спасителните средства, тренировките трябва да включват процедурите, изисквани за развърщането им до точката, непосредствено предхождаща действителното им развърщане. Този аспект от тренировката се подсилва чрез редовни инструктажи при използване на наличното на борда тренировъчно оборудване, изисквано по правило 35.4. В допълнение, всеки член на евакуационна команда, доколкото това е практически възможно, се обучава допълнително чрез участие в пълното развърщане на подобна система на вода, на кораба или на брега, на интервали не по-дълги от две години, но в никой случай повече от три години. Това обучение може да се обвърже с развърщането на системите по правило 20.8.2.

3.3.9 Аварийното осветление за евакуационните пътища за напускане на кораба трябва да бъде изпробвано при всяко учение за напускане на кораба.

### 3.4. Противопожарни учения и тренировки

3.4.1 Противопожарните учения и тренировки се планират по такъв начин, че да се предвидят редовни практически занимания по различните видове аварийни обстановки, които могат да възникнат в зависимост от вида на кораба и товара.

3.4.2 Всяко учение и тренировка включват:

- .1 явяване на сборните места и подготовка за изпълнение на задълженията описани в корабното разписание по правило 8;
- .2 стартиране на противопожарна помпа с използване най-малко на две водни струи, за да се покаже, че системата е в нормално експлоатационно състояние;
- .3 проверка на екипировката на пожарникарите и другото индивидуално спасително оборудване;
- .4 проверка на съответното комуникационно оборудване;
- .5 проверка на действието на водонепроницаемите врати, противопожарни врати, пожарогасителите и главните входове и изходи на вентилационната система в тренировъчната зона; и
- .6 проверка на необходимите съоръжения за последващо напускане на кораба.

-----

\*4 Вж Резолюция А.62405) относно ръководство за учения по спускане на

спасителни лодки и средства при движение на кораба.

3.4.3 Оборудването, използвано по време на тренировките незабавно се поставя в пълна готовност за използване, като откритите по време на тренировката неизправности и дефекти се отстраняват в във възможно най-кратък срок.

4 Тренировки и инструктажи, провеждани на борда на кораба

4.1 Тренировките на борда на кораба по използване на корабните спасителни средства включително снабдяването на спасителните средства и корабните противопожарни съоръжения, трябва да бъдат проведени възможно най-бързо, но не по-късно от две седмици след качването на член на екипажа на борда. Но ако този член на екипажа е на редовна планирана смяна, такава тренировка трябва да се проведе не по-късно от две седмици след времето на първото му качване на кораба. Инструкции по ползване на корабните спасителни средства и по оцеляване на море трябва да бъдат дадени едновременно с тренировките. Индивидуални инструкции се дават по отношение на различни части на корабния спасителен комплекс, но цялото спасително снабдяване и средства трябва да бъдат разгледани в период от два месеца.

4.2 На всеки член на екипажа трябва да бъдат дадени инструкции, които да включват, но да не бъдат непременно ограничени до:

- .1 действие и използване на надуваемите спасителни салове на борда на кораба;
- .2 проблемите, свързани с хипотермията, първа помощ оказвана при хипотермия и други съответни процедури при оказване на първа помощ;
- .3 специални инструкции, необходими при използването на корабните спасителни средства при лоши метеорологични и морски условия; и
- 4 действие и работа с противопожарното оборудване.

4.3 Тренировките на борда на кораба по използване на спасителните салове, спускаеми със спускови устройства, трябва да се провеждат на интервали, не по-дълги от четири месеца на кораби, снабдени с такива устройства. Винаги, когато е практически възможно, това може да включва надуване и при спускане на сал, предназначен само за тренировъчни цели, който

не е част от корабните спасителни средства; такъв специален спасителен сал трябва да бъде ясно обозначен.

## 5 Записи

Датата, когато са провеждани учения по напускане на кораба и противопожарните тренировки, обученията за използване на останалите спасителни средства, провеждани на самия кораб, трябва да бъдат записвани в дневник, предписан от Администрацията.

Ако цялостното учение, тренировка или обучение не е проведено в указаното време в дневника трябва да бъдат записани обстоятелствата и обхвата на учението, тренировката или обучението, което е проведено.

## Правило 20

Оперативна готовност, поддържане и проверки

1 (Изм. – ДВ, бр. 16 от 2017 г., в сила от 1.01.2006 г.) Това правило се прилага към всички кораби. Изискванията на параграфи 3.2, 3.3 и 6.2 що се отнася до кораби, строени преди 1 юли 1986 година, трябва да бъдат изпълнявани дотолкова, доколкото това е практически възможно.

### 2 Оперативна готовност

Преди корабът да напусне пристанището и по време на целия рейс, всички спасителни средства трябва да бъдат в работно състояние, готови за незабавна употреба.

### 3. (Изм. – ДВ, бр. 16 от 2017 г., в сила от 1.01.2006 г.) Поддръжка

3.1 Поддръжка, тестване и проверки на спасителните средства се извършват въз основа на насоките, разработени от Организацията\*, и по начин, притежаващ съответното отношение за гарантиране на надеждността на такива устройства.

3.2 Инструкции за бордово поддържане на спасителните средства, отговарящи на Правило 36, се предоставят и се извършва техническо обслужване по съответния начин.

3.3 Администрацията може да приеме в съответствие с изискванията на параграф 3.2 бордова програма за планирано техническо обслужване, което включва изискванията на

## Правило 36

### 4 Поддържане на въжетата

4.1 Въжетата, използвани за спускане на спасителните средства, трябва да бъдат обръщани на интервали, не по-дълги от 30 месеца и трябва да бъдат подновявани, когато е необходимо - поради износване на въжетата или на интервали, не по-дълги

от 5 години, в зависимост от това, което е по-рано.

4.2 Администрацията може да приеме, вместо обръщането на въжетата по параграф 4.1, извършването на периодични проверки на въжетата и необходимостта от подмяна поради износване, или на интервали, не по-дълги от 4 години, в зависимост от това, което е по-рано.

5 Резервни части, материали и инструменти за ремонт

Трябва да се осигурят резервни части, материали и инструменти за ремонт на спасителните средства и техните компоненти, които са подложени на активно износване и изразходване и които е необходимо да се подменят редовно.

6. (Изм. – ДВ, бр. 16 от 2017 г., в сила от 1.01.2006 г.) Седмична инспекция

Следните изпитания и проверки се извършват ежеседмично и доклад за инспекцията се вписва в дневника:

1. всички спасителни средства, дежурни лодки и спускови устройства трябва да бъдат оглеждани, за да се гарантира, че те са готови за използване. Инспекцията трябва да включва, но не се ограничава до, състоянието на куки, тяхното закрепване към спасителната лодка и дали предавката за освобождаване на товар е правилно и напълно нулирана;

-----

\*Вж. Насоките за периодична поддръжка и ремонт на спасителни лодки, съоръжения за спускане и предавката за освобождаване на товар (MSC/Circ.1093).

2. всички двигатели в спасителните лодки трябва да работят за общо не по-малко от 3 минути при условие, че температурата на околната среда е над минималната температура, необходима за стартиране и работа на двигателя. През този период от време трябва да се покаже, че скоростната кутия и трансмисията работят нормално. Ако специалните характеристики на извънбордния двигател на дежурна лодка не позволяват той да бъде пускан по друг начин освен с потопен винт за период от 3 минути, той трябва да бъде пускан за такъв период, както е предписано в наръчника на производителя.

При особени случаи Администрацията може да разреши неспазването на това изискване за кораби, построени преди 1 юли 1986 г.;

3. спасителни лодки на товарните кораби, с изключение на свободно падащите спасителни лодки, трябва да бъдат преместени от мястото на съхранение без никакви хора на борда до степента, необходима да се докаже задоволително функциониране на съоръжения за спускане, ако атмосферните и морските условия го позволяват; и

4. общата аварийна аларма трябва да се провери.

7 Месечни проверки

7.1 (Нов – ДВ, бр. 16 от 2017 г., в сила от 1.07.2006 г.) Всички спасителни лодки, с изключение на свободно падащите спасителни лодки, трябва да се преместят от тяхната позиция без никакви хора на борда, ако атмосферните и морските условия го позволяват.

7.2 (Предишен текст на параграф 7 – ДВ, бр. 16 от 2017 г., в сила от 1.07.2006 г.) Проверки на спасителните средства, включително снабдяването на спасителните лодки, трябва да бъдат извършвани ежемесечно, чрез използване на контролен списък, изискван от правило 36.1 с цел убеждаване, че те са в

изправност и добър ред. Запис на извършената проверка трябва да се прави в дневника.

8 Обслужване на надуваемите спасителни салове, надуваемите спасителни ризи и дежурните лодки

8.1 Всеки надуваем спасителен сал и надуваема спасителна риза трябва да бъдат освидетелствувани:

- 1 на интервали, не по-големи от 12 месеца. Но в случаи, където е правилно и разумно, Администрацията може да продължи този срок до 17 месеца;

- 2 от одобрен за тази цел сервиз, който е компетентен за тяхното освидетелстване, поддържа подходящи съоръжения за обслужване и използва само квалифициран персонал.\*1

8.2 Ротационно развърщане на морските евакуационни системи

В допълнение към и във връзка с периодите на обслужване на морските евакуационни системи, изисквано по ал. 8.1, всяка морска евакуационна система се развърща от борда на кораба на ротационен принцип на интервали, съгласувани с Администрацията, при условие, че всяка система подлежи на развърщане най-малко веднъж на шест години.

-----

\*1 Вж. Recommendations for the Approval of Surviving Stations for Inflatable Liferafts, приети от Организацията с резолюция A.761(18).

8.3 Администрацията, която одобрява нови надуваеми спасителни средства съгласно правило 4, може да разреши удължаване на интервалите за обслужване при следните условия:

8.3.1 Новите спасителни средства са доказали, че отговарят на същия стандарт, който се изисква по процедурите за изпитване през удължените интервали на обслужване.

8.3.2 Спасителното средство се проверява на борда от квалифициран персонал съгласно ал. 8.1.1.

8.3.3 Обслужването на интервали не надвишаващи пет години, се извършва в съответствие с препоръките на Организацията\*2

8.4 Всички видове ремонтни работи и поддържане на надутите дежурни лодки трябва да се извършват в съответствие с инструкциите на производителя.

Аварийни ремонти може да бъдат извършвани на борда на кораба, но постоянните ремонти трябва да бъдат извършвани в одобрени за тази цел сервизи.

8.5 Администрация, която разрешава удължаване на интервала за обслужване на спасителните средства в съответствие с ал. 8.3 уведомява Организацията за това в съответствие с правило 1/5(Б).

9 Периодично освидетелстване на хидростатичните устройства за освобождаване

Хидростатичните устройства за освобождаване трябва да бъдат освидетелствувани:

.1 на интервали не по-дълги от 12 месеца. Но в случаите, където това е практически невъзможно, Администрацията може да продължи този период до 17 месеца\*3;

.2 от сервиз, който е компетентен в тяхното освидетелстване, поддържа подходящи съоръжения за обслужване и използва само квалифициран персонал.

10 Маркировка на местоположението на спасителните средства

Контейнерите, конзолите, стойките и други подобни съоръжения на местата, на които са разположени спасителните средства, се обозначават със символи в съответствие с препоръките на Организацията\*4, указващи вида и предназначението на средствата, разположени на съответното място. В случай, че на едно и също място е разположено повече от едно средство, броя на средствата също се посочва.

11. (Изм. – ДВ, бр. 16 от 2017 г., в сила от 1.07.2006 г.) Периодично обслужване на спускателните устройства и устройствата за освобождаване

11.1 Спускателните устройства:

1. се поддържат в съответствие с инструкциите за поддръжка на борда съгласно Правило 36;

2. подлежат на цялостен оглед при годишните инспекции, изисквани от правила I/7 или I/8, както е приложимо; и

3. след приключване на огледа по 2. подлежат на динамичен тест на спирачката на лебедката при максимална скорост на спускане. Натоварването трябва да е масата на спасителната лодка без хора на борда с изключение, когато тестът трябва да се проведе с пробно натоварване от 1.1 пъти повече от максималното работно натоварване на лебедката на интервали, които не надвишават пет години.

11.2 Устройствата за освобождаване:

1. се поддържат в съответствие с инструкциите за поддръжка на борда съгласно Правило 36;



2. подлежат на цялостен оглед и оперативен тест при годишните инспекции, изисквани от правила I/7 или I/8, от подходящо обучен персонал, запознат със системата; и

3. оперативно тествана при натоварване от 1.1 пъти общата маса на спасителната лодка, когато е натоварена на пълен капацитет с екипаж и оборудване, когато предавката за освобождаване е основно ремонтирана. Такова прекомерно извозване и изпитване се извършва най-малко веднъж на всеки пет години\*.

-----

2 Вж. MSC/Circ. 955, Servicing of life-saving appliances and radiocommunication equipment under the harmonized system of survey and certification (HSSC).

3 Вж. MSC/Circ. 955, Сервизно обслужване на спасителните и радиосъобщителните средства по хармонизираната система (HSSC).

4 Вж. Символи за спасителните средства, приети от Организацията с резолюция A.760(18).

5 Вж. Препоръки за тестване на спасителните средства, приети от Организацията с резолюция A.689(17). За спасителни средства, монтирани на борда на или след 01.07.1999 г. вж. Ревизирани препоръки за тестване на спасителните средства, приети от Комитета по безопасността към Организацията с резолюция MSC.81(70).

## **РАЗДЕЛ II - ПЪТНИЧЕСКИ КОРАБИ**

(Допълнителни изисквания)

### Правило 21

Спасителни средства и дежурни лодки

#### 1 Спасително средство

1.1 Пътнически кораби, извършващи международни рейсове, които не са кратки международни рейсове, трябва да носят:

.1 частично или изцяло закрити спасителни лодки, отговарящи на изискванията на раздел 4.5 или 4.6 от Кодекса, на всеки борд, с пътничко-местимост, достатъчна да побере не по-малко от 50% от общия брой лица, намиращи се на борда на кораба.

Администрацията може да позволи замяна на спасителните лодки със спасителни салове с еквивалентна обща вместимост, при

условие, че винаги ще има достатъчно спасителни лодки на всеки борт, които да поберат 37.5% от общия брой на лицата на борда на кораба. Надуваемите или твърди спасителни салове трябва да отговарят на изискванията на раздел 4.2 или 4.3 от Кодекса и трябва да бъдат обслужвани от спускови устройства, равномерно разпределени на всеки от бордовете; и

.2 в допълнение, надуваеми или твърди спасителни салове, отговарящи на изискванията на раздел 4.2 или 4.3 от Кодекса с пътниковместимост, достатъчна да побере най-малко 25% от общия брой лица, намиращи се на борда на кораба. Тези спасителни салове трябва да бъдат обслужвани от най-малко по едно спусково устройство на всеки борт; устройствата могат да бъдат тези, осигурени в изпълнение на изискванията на параграф 1.1.1 или еквивалентни одобрени устройства, които е възможно да бъдат използвани на двата борда. Но, разположението на тези спасителни салове не е необходимо да бъде съобразено с изискванията на правило 13.5.

1.2 Пътнически кораби, извършващи кратки международни рейсове и отговарящи на специалните стандарти за разделяне на отсеци, предписани в правило II-1/6.5 трябва да носят:

.1 частично или изцяло закрити спасителни лодки, отговарящи на изискванията на раздел 4.5 или 4.6 от Кодекса с пътниковместимост, достатъчни да поберат най-малко 30% от общия брой на лицата, намиращи се на борда на кораба.

Спасителните лодки, доколкото това е практически възможно, са равномерно разпределени на всеки борт. В допълнение, надуваеми или твърди спасителни салове, отговарящи на изискванията на раздел 4.2 или 4.3 от Кодекса с пътниковместимост, която заедно с тази на спасителните лодки, позволява на спасителните средства да поберат общият брой на лицата на борда на кораба.

Спасителните салове трябва да бъдат обслужвани от спускови устройства, равномерно разпределени на всеки борт; и

.2 в допълнение, надуваеми или твърди спасителни салове, отговарящи на изискванията на раздел 4.2 или 4.3 от Кодекса с пътничко-вместимост, достатъчна да побере най-малко 25% от общия брой лица, намиращи се на борда на кораба. Тези спасителни салове трябва да бъдат обслужвани най-малко от едно спусково устройство на всеки борд; устройствата могат да бъдат тези, осигурени в изпълнение изискванията на параграф 1.2.1 или еквивалентни одобрени устройства, които е възможно да бъдат използвани на двата борда. Но, разположението на тези спасителни салове не е необходимо да бъде съобразено с изискванията на правило 13.5.

1.3 Пътническите кораби, извършващи кратки международни рейсове и неотговарящи на специалните стандарти за разделяне на отсеци, предписани в правило II-1/6.5, трябва да носят на борда си спасителни средства, отговарящи на изискванията на параграф 1.1.

1.4 Всички спасителни средства, изисквани за осигуряване напускането на кораба от всички лица, намиращи се на борда, трябва да могат да бъдат спуснати, натоварени с всички предвидени хора и пълно снабдяване в срок от 30 минути след подаване на сигнала за напускане на кораба.

1.5 Вместо да отговарят на изискванията на параграф 1.1, 1.2 или 1.3 пътнически кораби с бруто тонаж по-малко от 500 gt и с брой на пътници по-малък от 200, могат да отговарят на следното:

.1 Те трябва да носят на всеки борд надуваеми или твърди спасителни салове, отговарящи на изискванията на раздел 4.2 или 4.3 от Кодекса, с такава пътничковместимост, че да могат да поберат всички лица, намиращи се на борда на кораба.

.2 Ако спасителните салове, изисквани от 1.5.1 са разположени на такова място, което не позволява лесното им прехвърляне (претъркаване) за спускане от борд на борд на нивото на една палуба, трябва да бъдат осигурени допълнителни спасителни салове така, че общата им пътничковместимост за всеки борд да

достига 150% от общия брой на лицата на борда.

.3 Ако дежурната лодка, изисквана от параграф 2.2 е също и частично или изцяло закрита спасителна лодка, отговаряща на изискванията на раздел 4.5 или 4.6 от Кодекса, то тя може да бъде включена в общата пътниковместимост, изисквана от параграф 1.5.1, при условие, че общата пътниковместимост на който и да е борд достига най-малко 150% от общия брой лица, намиращи се на борда на кораба.

.4 В случай, че някое от спасителните средства е загубено или негодно за използване, на всеки борд на кораба трябва да има достатъчно спасителни средства, включително тези, разположени на място, позволяващо лесното им прехвърляне (претъркаване) за спускане от борд на борд на нивото на една палуба, за побиране на общия брой лица, намиращи се на борда на кораба.

## 2 Дежурни лодки

2.1 Пътническите кораби с бруто тонаж 500 gt и повече трябва да носят най-малко по една дежурна лодка, отговаряща на изискванията на раздел 5.1 от Кодекса, на всеки борд.

2.2 Пътническите кораби с бруто тонаж по-малък от 500 gt трябва да носят поне една дежурна лодка, отговаряща на изискванията на раздел 5.1 от Кодекса.

2.3 Спасителна лодка може да бъде приета като дежурна лодка при условие, че тя отговаря също и на изискванията за дежурна лодка.

## 3 Направляване на спасителни салове за събирането им на вода

3.1 Броят на спасителните лодки и дежурните лодки, носени на пътническите кораби, трябва да бъде достатъчен за осигуряване напускането на кораба от всички лица, намиращи се на него, като на всяка една спасителна лодка или дежурна лодка да не се налага да буксира повече от 6 спасителни сала.

3.2 За пътнически кораби, извършващи кратки международни рейсове и отговарящи на изискванията на специалните стандарти за разделяне на отсеци, предписани от правило II-1/6.5, броят на спасителните

лодки и дежурните лодки трябва да бъде достатъчен за осигуряване напускането на кораба от всички лица, намиращи се на него, и на всяка една спасителна лодка или дежурна лодка да не се налага да буксира повече от 9 спасителни сала.

## Правило 22

### Индивидуални спасителни средства

#### 1 Спасителни кръгове

1.1 Пътническите кораби трябва да носят спасителни кръгове, отговарящи на изискванията на правила 7.1 и раздел 2.1 от Кодекса, не по-малко от броя, предписан в следната таблица:

Дължина на кораба в метри	Максимален брой кръгове
по-къси от 60	8
60 и по-къси от 120	12
120 и по-къси от 180	18
180 и по-къси от 240	24
240 и по-дълги	30

1.2 Независимо от изискванията на правило 7.1.3 пътническите кораби с дължина под 60 m, трябва да носят не по-малко от 6 спасителни кръга снабдени със самозапалващи се светлинни буйоци.

#### 2 Спасителни ризи

2.1. В допълнение към ризите, изисквани от правило 7.2, всеки пътнически кораб трябва да носи спасителни ризи за не по-малко от 5% от общия брой лица на борда на кораба. Тези спасителни ризи трябва да бъдат разположени на видни места на палубите или на сборните пунктове.

2.2. Ако спасителните ризи са разположени в кабините, отдалечени от директните маршрути от общодостъпните места до сборните пунктове, допълнителните спасителни ризи за тези пътници, изисквани по правило 7.2.2 се разполагат или на общодостъпните

места, или на сборните пунктове, или по директните маршрути между тях. Спасителните ризи се разполагат така, че тяхното разпределение и обличане да не пречи на организираното придвижване към сборните пунктове и местата за качване на спасителните средства.

### 3 Лампи за спасителни ризи

3.1 На пътнически кораби всяка спасителна риза трябва да бъде снабдена с лампа, отговаряща на изискванията на параграф 2.2.3 от Кодекса.

3.2 Лампите, монтирани на спасителните ризи на борда на пътническите кораби преди 01.07.1998г. и неотговарящи на изискванията на параграф 2.2.3 от Кодекса могат да бъдат приети от

Администрацията до замяната на съответните лампи или до първата периодична инспекция след 01.07.2002 г. - което настъпи по-рано.

### 4 Хидро-термо костюми (ХК) и термозащитни средства (ТЗС)

4.1 Пътническите кораби трябва да носят за всяка спасителна лодка на борда на кораба най-малко по 3 хидро-термо костюма (ХК), отговарящи на изискванията на раздел 2.3 от кодекса и в допълнение, термозащитно средство, отговарящо на изискванията на раздел 2.5 от Кодекса за всяко лице, което трябва да бъде настанено в спасителна лодка и не е осигурено с хидро-термо костюм. Тези хидро-термо костюми и термозащитни средства не са необходими:

.1 за лица, които ще бъдат настанени в напълно или частично закрити спасителни лодки; или

.2 ако корабът постоянно извършва рейсове в райони с топъл климат и където по мнение на Администрацията не са необходими термозащитни средства.

4.2 Разпоредбите на параграф 4.1.1 се прилагат и към напълно или частично закрити спасителни лодки, неотговарящи на изискванията на раздел 4.6 от Кодекса, при условие, че те се носят на кораби, строени преди 1 юли 1986 година.

## Правило 23

Съоръжения за качване в спасителните средства и дежурните лодки

1 На пътническите кораби съоръженията за качване в спасителните средства трябва да бъдат проектирани с цел:

.1 всички спасителни лодки да могат да бъдат натоварвани и спускани или директно от мястото на походно съхранение или от палубата за качване, но не и от двете места;

.2 спасителните салове, спускаеми с балка да могат да бъдат натоварвани и спускани от място, съседно на мястото на походно съхранение или от място, където в съответствие с изискванията на правило 13.5, спасителния сал се пренася преди спускането.

2 Съоръженията за дежурната лодка трябва да са такива, че дежурната лодка да може да бъде натоварвана и спускана директно от мястото за съхранение с всички лица, определени за екипаж на дежурната лодка. Независимо от изискванията на параграф 1.1, ако дежурната лодка е и спасителна лодка, а другите спасителни лодки се натоварват и спускат от палубата за качване, то съоръженията трябва да са такива, че качването в и спускането на дежурната лодка също да става от палубата за качване.

## Правило 24

Разположение на спасителните салове

Височината на разположение на спасителните салове на пътнически кораб трябва да е съобразена с изискванията на правило 13.1.2, разпоредбите на правило II-2/28, размера на кораба и атмосферните условия, в които има вероятност да попадне кораба в планирания район на плаване. За спасителните салове, спускаеми с балка, височината на главата на балката със спасителния сал в положение за качване не трябва да надвишава, доколкото е възможно на практика, 15 метра до водолинията при ненатоварено походно състояние на кораба.

## Правило 25

Сборни места

Всеки пътнически кораб трябва, в допълнение към изискванията на правило

11, да има сборни места за пътниците, които трябва:

.1 да бъдат в близост до мястото за качване, ако не са на същото

място и да позволяват лесен достъп на пътниците до тях;

.2 да имат достатъчно място за даване на указания и инструктиране на пътниците, но не по-малко от 0.35 м<sup>2</sup> на пътник.

## Правило 26

Допълнителни изисквания към пътническите кораби тип ро-ро

1 Това правило се прилага към всички пътнически кораби тип ро-ро.

Пътническите кораби тип ро-ро, построени

.1 на или след 01.07.1998 г. трябва да отговарят на изискванията на параграфи 2.3, 2.4, 3.1, 3.2, 3.3, 4 и 5;

.2 на или след 01.07.1986 г. трябва да се приведат към изискванията на параграф 5 не по-късно от първата периодична инспекция след 01.07.1998г. и изискванията на параграфи 2.3, 2.4, 3 и 4 не

по-късно от първата периодична инспекция след 01.07.2000 г.; и

.3 преди 01.07.1986 г. трябва да се приведат към изискванията на параграф 5 не по-късно от първата периодична инспекция след

01.07.1998 г. и изискванията на параграфи 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 3 и

4 не по-късно от първата периодична инспекция след 01.07.2000 г.

4. (нова – ДВ, бр. 16 от 2017 г., в сила от 1.07.2004 г.) преди 1 юли 2004 г.

трябва да отговарят на изискванията на параграф 2.5 не по-късно от първия преглед на или след тази дата.

## 2 Спасителни салове

2.1 Спасителните салове на пътническите кораби тип ро-ро се обслужват

от устройствата за спускане и вдигане на спасителните средства

съобразно изискванията на раздел 6.2 от Кодекса или от спускови

устройства отговарящи на изискванията на параграф 6.1.5 от

Кодекса, равномерно разпределени по двата борда на кораба.

2.2 Всеки спасителен сал на борда на пътнически кораб тип ро-ро се

разполага по начин, позволяващ свободно плаване съобразно

изискванията на правило 13.4.

2.3 Всеки спасителен сал на борда на пътнически кораб тип ро-ро е



снабден с рампа закачване съобразно изискванията на параграф

4.2.4.1 или 4.3.4.1 от Кодекса, според случая.

2.4 Всеки спасителен сал на борда на пътнически кораб тип ро-ро трябва да е или от автоматично самоизправящ се тип, или закрит обръщаем тип, устойчив на вода и осигуряващ безопасна експлоатация независимо с коя страна нагоре плава. Алтернативно, корабът носи автоматично самоизправящи се салове или салове от закрит обръщаем тип, в допълнение към задължителния комплект спасителни салове с обща пътниковместимост от най-малко 50% от лицата, ненастанени в спасителните лодки. Тази допълнителна пътниковместимост на саловете се определя на базата на разликата между общия брой лица на борда и броя на лицата, настанени в спасителните лодки. Всеки такъв спасителен сал се одобрява от администрацията по отношение на препоръките, приети от

Организацията

2.5 (Нова – ДВ, бр. 16 от 2017 г., в сила от 21.02.2017 г.) Спасителните плотове на борда на пътнически кораб тип ро-ро трябва да са оборудвани с радарен транспондер\* в съотношение един транспондер на всеки четири спасителни плота. Транспондерът се монтира вътре в спасителния плот така, че антената му да е на повече от един метър над морското равнище, когато спасителният плот е разгърнат; освен това в закритите преобръщащи се спасителни плотове транспондерът трябва да се намира на достъпно място, за да се вдига бързо от оцелелите. Всеки транспондер трябва да се вдига ръчно при разгръщане на спасителния плот. Контейнери на спасителни плотове, оборудвани с транспондери, трябва да бъдат ясно обозначени.

-----  
\*Вж. Стандартите за опериране на радарни транспондери за спасителни средства при използването им в операции по търсене и спасяване, приети от Организацията с Резолюция А.802(19).

3 Бързи дежурни лодки

3.1 Най-малко една от дежурните лодки на пътническите кораби тип ро-ро е бърза дежурна лодка, одобрена от Администрацията по отношение на препоръките, приети от Организацията(\*6)

3.2 Всяка бърза дежурна лодка се обслужва от подходящо спускателно устройство одобрено от Администрацията. При одобряването на тези спускателни устройства, Администрацията взема предвид това, че бързата дежурна лодка е предназначена за спускане и вдигане дори при лошо време, а също така и препоръките приети от

Организацията(\*6).

3.3 Най-малко по два екипажа за всяка бърза дежурна лодка се обучават и тренират редовно съгласно Кодекса за Обучение, Правоспособност и Носене на вахта от екипажите и препоръките, приети от Организацията(\*6), включително всички аспекти на спасяването, воденето, маневрирането и управлението на тези спасителни средства при всякакви условия, както и изправянето им след преобръщане.

-----  
(6) Вж. MSC/Circ. 809, Recommendation for canopied reversible liferafts automatically self-righting liferafts and fast rescue boats, including testing, on ro-ro passenger ships.

-----  
3.4 В случаите когато конструкцията или размера на пътническия кораб тип ро-ро, построен преди 01.07.1997 г. е такава, че не позволява монтирането на бързата дежурна лодка по параграф 3.1, бързата дежурна лодка може да бъде монтирана на мястото на съществуваща спасителна лодка, която е приета за дежурна лодка, или, в случая на кораби, построени преди 01.07.1986 г., лодките, предназначени за ползване при аварийна обстановка, при условие, че са изпълнени всички от следните условия:

- .1 бързата дежурна лодка се обслужва от спускателно устройство, отговарящо на разпоредбите на параграф 3.2;
- .2 капацитетът на спасителните средства, намален в резултат на заместването, е компенсирал чрез монтирането на спасителни салове, способни да поемат най-малко равния брой лица, обслужвани от заменената спасителна лодка; и
- .3 тези спасителни салове се обслужват от съществуващите спускателни устройства или устройствата за спускане и вдигане на спасителните средства.

4 Спасителни средства(\*7)

4.1 Всеки пътнически кораб тип ро-ро трябва да е оборудван с ефикасни

средства за бързо изваждане на оцелели от водата и прехвърлянето им от спасителните единици или спасителни средства на кораба.

4.2 Средствата за прехвърляне на оцелелите на кораба могат да са част от устройствата за спускане и вдигане на спасителните средства или част от системата, предназначена за спасителни цели.

4.3 Трапа на устройствата за спускане и вдигане на спасителните средства, който служи за прехвърляне на оцелелите на палубата на кораба, се оборудва с въжени парапети или стълби за подпомагане при изкачването му.

## 5 Спасителни ризи

5.1 Без оглед на изискванията на правило 7.2 и 22.2, в близост до сборните места се разполагат достатъчен брой спасителни ризи, така че да не е необходимо пътниците да се връщат в кабините си за спасителните си ризи.

5.2 На пътническите кораби тип ро-ро всяка спасителна риза се оборудва с лампа, отговаряща на изискванията на параграф 2.2.3 от Кодекса.

-----

(7) Вж. MSC/Circ. 810, Recommendation on means of rescue on ro-ro passenger ships.

-----

## Правило 27

### Информация за пътниците

1 Всички лица на борда на пътническите кораби се преброяват преди отплаване.

2 Подробни данни за лицата, които са декларирали необходимостта от специални грижи или помощ в аварийни ситуации се записват и предоставят на капитана преди отплаване.

3 В допълнение, не по-късно от 01.01.1999 г. имената и пола на всички лица на борда, по групи възрастни, деца и бебета, се записват за целите на издирването и спасяването.

4 Информацията, изисквана по параграф 1.2 и 3 се държи на брега и се

предоставя при нужда от издирване и спасяване.

5 Администрациите могат да освобождават пътническите кораби от изискванията на параграф 3, ако планираните рейсове на тези кораби са такива, че изготвянето на такива списъци не е необходимо.

## Правило 28

Зони за кацане на хеликоптери и качване

1 На всички пътническите кораби тип ро-ро се осигурява зона за кацане на хеликоптери, одобрена от Администрацията по отношение на препоръките, приети от Организацията(\*8)

2 На пътническите кораби [тип ро-ро](\*9) с дължина 130 метра и повече, строени на или след 01.07.1999 г. се предвижда зона за кацане на хеликоптери, одобрена от администрацията по отношение на препоръките, приети от Организацията(\*10)

## Правило 29

Спомагателна система за взимане на решения от капитаните на пътнически кораби

1 Настоящото правило важи за всички пътническите кораби. Пътнически кораби, строени преди 01.07.1997 г. изпълняват изискванията на настоящото правило не по-късно от датата на първата периодична инспекция след 01.07.1999 г.

2 На всички пътническите кораби се осигурява спомагателна система за взимане на решения на мостика.

-----  
(8) Вж. International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual (IAMSAR Manual).

(9) Вж. MSC/Circ. 907, Application of SOLAS regulation III/28.2 concerning helicopter landing areas on non-ro-ro passenger ships и резолюция MSC.91(72), което се очаква да влезе в сила на 01.01.2002.

(10) Вж. MSC/Circ. 895, Recommendation on helicopter landing areas on ro-ro passenger ships.

-----  
3 Системата включва минимум напечатан план за действие при аварийни

ситуации(\*11) .В плана или плановете за действие при аварийни ситуации се включват всички предвидими аварийни ситуации, включително, без ограничение, следните основни групи аварии:

- .1 пожар;
- .2 повреди на кораба
- .3 замърсяване на околната среда;
- .4 незаконни действия, заплашващи сигурността на кораба и на пътниците и екипажа;
- .5 злополуки с членове на екипажа;
- .6 аварии, свързани с товара; и
- .7 оказване на аварийна помощ на други кораби.

4 Процедурите за действие при аварийни ситуации, предвидени в плана или плановете за действие при аварийни ситуации осигуряват съдействие на капитана при взимането на решения във връзка с различни комбинирани аварии.

5 Плана или плановете за действие при аварийни ситуации имат еднообразна структура и са лесни за ползване. Където е възможно, действителното товарно състояние, изчислено с оглед устойчивостта на пътническия кораб, се използва за целите на контрола върху повредите.

6 В допълнение към напечатания плана или планове за действие при аварийни ситуации, Администрацията може да приеме също така и използването на компютърна спомагателна система за взимане на решения на мостика, предоставяща цялата информация, съдържаща се в плана или плановете, процедурите, контролните списъци и др., и е в състояние да генерира списък с препоръчителните действия при предвидимите аварийни ситуации.

Правило 30

Тренировки

1 Настоящото правило се отнася за всички пътнически кораби

2 На пътническите кораби ежеседмично се провеждат тренировки по напускане на кораба и по гасене на пожар. Не е необходимо включването на целия екипаж във всяка тренировка, но всеки член на екипажа трябва

да участва в тренировка по напускане на кораба и гасене на пожар всеки месец, съгласно изискванията на правило 19.3.2. Пътниците се насърчават да присъстват на тези тренировки.

-----  
(11) Вж. Насоките за структурата на интегрираната система за планиране при аварии на борда, приети от Организацията с резолюция А.852(20)

## **РАЗДЕЛ III - ТОВАРНИ КОРАБИ**

(Допълнителни изисквания)

### Правило 31

Спасителни средства и дежурни лодки

#### 1 Спасително средство

##### 1.1 Товарните кораби трябва да носят:

.1 една или повече изцяло закрити спасителни лодки, отговарящи на изискванията на раздел 4.6 от Кодекса, с такава пътниковместимост на всеки борд, която да позволи настаняването на всички лица, намиращи се на борда на кораба.

.2 в допълнение, един или повече надуваеми или твърди спасителни салове, отговарящи на изискванията на раздел 4.2 или 4.3 от Кодекса, разположени така, че да могат да бъдат лесно прехвърляни от борд на борд на нивото на една палуба и с такава пътниковместимост, която да позволи настаняването на всички лица, намиращи се на борда на кораба. Ако спасителният сал или салове са разположени така, че да не могат да бъдат лесно прехвърляни от борд на борд на нивото на една палуба, общата пътниковместимост за всеки борд трябва да бъде достатъчна, за да позволи настаняването на всички лица, намиращи се на борда на кораба.

1.2 Вместо изпълнение на изискванията на параграф 1.1, товарните

кораби може да носят:

.1 една или повече спасителни лодки, отговарящи на изискванията на раздел 4.2 или 4.7 от Кодекса, с възможност да бъдат спуснати по метода "свободно падане" от кърмата на кораба и с пътниковместимост, позволяваща настаняването на всички лица, намиращи се на борда на кораба; и

.2 в допълнение един или повече надуваеми или твърди спасителни салове, отговарящи на изискванията на раздел 4.2 или 4.3 от Кодекса, на всеки борд, с такава пътниковместимост, позволяваща настаняването на всички лица, намиращи се на борда на кораба. Спасителните салове поне от единия борд трябва да бъдат обслужвани от спускови устройства.

1.3 Вместо изпълнение на изискванията на параграф 1.1 или 1.2, товарните кораби, с дължина под 85 m, които не са нефтени танкери, химикаловози и газовози, може да носят:

.1 На всеки борд по един или повече надуваеми или твърди спасителни сала, отговарящи на изискванията на раздел 4.2 или 4.3 от Кодекса с пътниковместимост, позволяваща настаняването на всички лица, намиращи се на борда на кораба;

.2 Ако спасителните салове изисквани от параграф 1.3.1 не могат да бъдат лесно прехвърлени за спускане от който и да е борд на кораба на нивото на една палуба, трябва да бъдат осигурени допълнителни спасителни салове, така, че общата пътниковместимост на всеки борд да достигне 150% от общия брой лица, намиращи се на борда на кораба.

.3 Ако дежурната лодка, изисквана от параграф 2 е също и изцяло закрыта спасителна лодка, отговаряща на изискванията на раздел 4.6 от Кодекса, тя може да бъде включена в общата пътниковместимост, изисквана от параграф 1.3.1, при условие, че общата пътниковместимост на който и да е борд достига най-малко 150% от общия брой лица, намиращи се на борда на кораба.

4 В случай, че някое от спасителните средства е загубено или доведено до състояние, негодно за използване, на всеки борд трябва да има достатъчно спасителни средства на разположение, включително такива, които могат да бъдат лесно прехвърлени за спускане от който и да е борд на кораба на нивото на една палуба, за побирането на всички лица, намиращи се на борда на кораба.

1.4 Товарните кораби, на които хоризонталното разстояние, измерено между съответния най-отдалечен край на кораба и най-близкия край на най-близко разположеното спасително средство е по-голямо от 100 m, трябва да носят в допълнение към спасителните салове, изисквани от параграфи 1.1.2 и 1.2.2, сал разположен толкова далече напред или назад, или един толкова напред и друг толкова назад, доколкото това е разумно и практически възможно. Този спасителен сал или спасителни салове могат да бъдат здраво закрепени и да позволяват ръчно освобождаване и не е необходимо да са от типа, който се спуска на вода с одобрено спусково устройство.

1.5 С изключение на спасителните средства, споменати в правило 16.1.1, всички спасителни средства изисквани за осигуряване напускането на кораба от всички лица намиращи се на борда, трябва да могат да бъдат спуснати, натоварени с пълното им снабдяване и хора за срок, не по-дълъг от 10 минути от времето, когато е даден сигнала за напускане на кораба.

1.6 Химикаловозите и газовозите, превозващи товари, които отделят отровни пари или газове(\*12), трябва да носят вместо изцяло закрити спасителни лодки, отговарящи на изискванията на раздел 4.6 от Кодекса, спасителни лодки с автономна въздушна система, отговаряща на изискванията на раздел 4.8 от Кодекса.

1.7 Нефтгените танкери, химикаловозите и газовозите, превозващи товари с пламна точка под 60 градуса по Целзий (установена с тест в затворен тигел), трябва да носят, вместо изцяло закритите



спасителни лодки, изисквани от раздел 4.6 от Кодекса, спасителни лодки с противопожарна защита, отговарящи на изискванията на раздел 4.9 от Кодекса.

## 2 Дежурни лодки

Товарните кораби трябва да носят най-малко една дежурна лодка, отговаряща на изискванията на раздел 5.1 от Кодекса правило 47.

Спасителна лодка може да бъде приета като дежурна лодка, при условие, че тя също отговаря на изискванията за дежурна лодка.

-----

(12) Вж. продуктите, за които се изисква аварийна респираторна защита по Глава 17 от International Code for the Construction and Equipment of

Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk (IBC Code), приети от Комитета по Морска Безопасност с резолюция MSC.4(48), изменени и допълнени, и Глава 19 от International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk (IGC Code), приет от Комитета по Морска Безопасност с резолюция MSC.5(48), изменени и допълнени.

-----

1 В допълнение към техните спасителни лодки, товарните кораби, построени преди 1 юли 1986 година трябва да носят:

.1 един или повече спасителни салове, спускаеми от кой да е борд на кораба и с такава пътниковместимост, която да позволи настаняването на общия брой лица, намиращи се на борда на кораба. Спасителният сал или спасителните салове трябва да бъдат снабдени с укрепващо устройство или еквивалентно средство за закрепване на спасителния сал, което автоматично да го освобождава от потъващия кораб;

.2 там, където хоризонталното разстояние, измерено между съответния най-отдалечен край на кораба и най-близкия край на най-близо разположеното спасително средство е по-голямо от 100 m, в допълнение към спасителните салове, изисквани от параграф 3.1,

трябва да има спасителен сал, разположен толкова напред или назад, или един толкова напред и друг толкова назад, доколкото това е разумно и практически възможно. Независимо от изискванията на параграф 3.1 такъв спасителен сал или спасителни салове могат да бъдат здраво закрепени така, но да позволяват ръчно освобождаване.

## Правило 32

### Индивидуални спасителни средства

#### 1 Спасителни кръгове

1.1 Товарните кораби трябва да носят спасителни кръгове, отговарящи на изискванията на правило 7.1 и раздел 2.1 от Кодекса и по брой не по-малко от броя, указан в следната таблица:

Дължина на кораба в метри	Минимален брой кръгове
по-къси от 100	8
100 и по-къси от 150	10
150 и по-къси от 200	12
200 и по-дълги	14

1.2 Самозапалващите се светещи буйоци на спасителните кръгове за танкери, изисквани от правило 7.1.3 трябва да бъдат с електрически батерии.

#### 2 Лампи за спасителни ризи

2.1 Този параграф се прилага към всички товарни кораби.

2.2 На товарните кораби всяка спасителна риза трябва да бъде снабдена с лампа, отговаряща на изискванията на параграф 2.2.3 от Кодекса.

2.3 Лампите, монтирани на спасителните ризи на борда на товарни кораби преди 01.07.1998 г. и неотговарящи напълно на параграф

2.2.3 от Кодекса могат да бъдат приети от Администрацията до обичайната замяна на лампите или до първата периодична инспекция след 01.07.2001 г., което настъпи по-рано.

#### 3 (Изм. – ДВ, бр. 16 от 2017 г., в сила от 1.01.2006 г.) Хидротермокостюми

3.1 Този параграф се отнася за всички товарни кораби. Въпреки това по отношение на товарните кораби,

построени преди 1 юли 2006 г., параграфи 3.2 – 3.5 се спазват не по-късно от първата инспекция на оборудването за безопасност на или след 1 юли 2006 г.

3.2 Един хидротермокостюм в съответствие с изискванията на раздел 2.3 от Кодекса се предоставя за всяко лице на борда на кораба. Въпреки това за кораби, различни от кораби за насипен товар, както са определени в Правило IX/1, тези хидротермокостюми не се изискват, ако корабът постоянно осъществява рейсове в топъл климат\*\*, където според становището на Администрацията, хидротермокостюми са ненужни.

3.3 Ако даден кораб има вахтени или работни станции, които са разположени отдалечено от мястото или местата, където хидротермокостюмите обикновено са прибрани, допълнителни хидротермокостюми трябва да са осигурени на тези места за лицата, които обикновено са на вахта или работят на тези места по всяко време.

3.4 Хидротермокостюмите трябва да бъдат поставени така, че да бъдат леснодостъпни и тяхната позиция да е ясно посочена.

3.5 Хидротермокостюмите, изисквани от настоящото правило, могат да бъдат използвани, за да се съобразят с изискванията на Правило 7.3.

-----  
\*Вж. Препоръката за изпитване на спасителни средства, приета от Организацията с Резолюция А.689(17). За спасителните средства, монтирани на борда на или след 1 юли 1999 г., направете справка с Ревизираните препоръки за изпитване на спасителни средства, приети от Организацията по Резолюция MSC.81(70).

\*\* Вж. Насоките за оценка на термичната защита (MSC/Circ.1046).

## Правило 33

Устройства за спускане и съоръжения за качване в спасителните средства

1 Съоръженията за качване в спасителните средства за товарните кораби

трябва да бъдат проектирани по такъв начин, че спасителните лодки да

могат да се натоварват и спускат директно от мястото на походно

съхранение, а спасителните салове, спускаеми с балка да могат да се

спускат от място, разположено непосредствено до мястото за походно

съхранение или от място, на което спасителният сал е прехвърлен преди

спускането, в съответствие с изискванията на правило 13.5.

2 При товарни кораби с бруто тонаж 20000 gt и повече, спасителните

лодки трябва да могат да се спускат, при скорост на кораба в тиха

вода до 5 възела с помощта на фалини, ако е необходимо.

## РАЗДЕЛ IV - ИЗИСКВАНИЯ КЪМ СПАСИТЕЛНИ СРЕДСТВА И УСТРОЙСТВА

### Правило 34

Всички спасителни средства и устройства следва да отговарят на

приложимите изисквания на Кодекса.

## РАЗДЕЛ V - РАЗНИ

### Правило 35

#### Ръководство и пособия за обучения на борда на кораба

- 1 Настоящото правило е валидно за всички кораби
- 2 Във всяка столова, помещение за отдих или кабина на екипажа се осигурява ръководство за провеждане на обучения, отговарящо на изискванията на параграф 3.
- 3 Ръководството за обучения, което може да се състои от няколко части, съдържа инструкции и информация представени в лесно разбираеми термини, илюстрирани където е възможно, за спасителните средства носени на кораба и за най-добрите методи за оцеляване. Всяка част от тази информация може да бъде представена под формата на аудио-визуални пособия вместо ръководство в писмен вид. Следните действия се разясняват с подробности:
  - .1 обличане на спасителните ризи, хидро-термо костюмите и термозащитните костюми;
  - .2 събиране на определените пунктове;
  - .3 качване, спускане и отделяне от кораба на спасителните салове и дежурните лодки, включително използването на устройствата за вдигането и спускането им;
  - .4 метод за спускане от самото спасително средство;
  - .5 освобождаване от спускателните устройства;
  - .6 методи и използване на приспособления за защита в зоните на спускане на спасителни средства;
  - .7 осветление в зоните на спускане на спасителни средства;
  - .8 използване на оборудването за оцеляване;
  - .9 използване на оборудването за откриване;
  - .10 с помощта на илюстрациите, използването на радио-спасителните средства;

- .11 използване на буйове;
- .12 работа с двигателите и принадлежностите;
- .13 вдигане на спасителните салове и дежурни лодки на борда, включително поставяне на място и закрепването им;
- .14 опасност от излагане на ниски температури и необходимост от топло облекло;
- .15 най-рационалното използване на оборудването на спасителните салове за оцеляване;
- .16 методи за изваждане от водата на пострадали, включително използването на оборудването на спасителни хеликоптери (люлки, кошове, носилки), спасителни люлки, брегови животоспасяващи апарати и корабни линометателни устройства;
- .17 всички други действия, съдържащи се в разписанието за тревоги и инструкциите за действие при аварии; и
- .18 инструкции за аварийен ремонт на спасителните устройства.

4 На всеки кораб оборудван с устройства за вдигане и спускане на спасителните средства, се осигуряват средства за обучение на борда по използването им.

### Правило 36

#### Инструкции за поддръжка

Инструкциите за поддръжка на спасителните средства трябва да са лесно разбираеми, илюстрирани, където е възможно, и да включват следното за всяко спасително средство:

- .1 контролен списък за целите на проверките по правило 20.7;
- .2 инструкции за поддръжка и ремонт;
- .3 график на периодичното обслужване;
- .4 схема на точките за мазане с препоръчаните смазки;
- .5 списък на заменяемите части;
- .6 списък на източниците на резервни части; и
- .7 дневник за вписване на проверките и поддръжката.

### Правило 37

Разписание за тревоги и инструкции за действие при аварии

1 Разписанието за тревоги уточнява детайлите по общокорабните тревоги и публичната оповестителна система изисквани по раздел 7.2 от Кодекса, както и действията, които следва да се предприемат от екипажа и пътниците при оповестяване на тревога. Разписанието за тревоги също така начина на даване на заповед за напускане на кораба.

2 Всеки пътнически кораб има валидни процедури за локализиране и спасяване на пътници, блокирани в кабините си.

3 Разписанието за тревоги посочва задълженията на различните членове на екипажа, включително:

.1 затваряне на водонепроницаемите врати, пожарните врати, клапите, шпигати, отворенията в бордовете, светлинните люкове, илюминатори и др. подобни отвори в кораба;

.2 оборудване на спасителните салове и другите спасителни средства;

.3 подготовка и спускане спасителните салове;

.4 обща подготовка на другите спасителни средства;

.5 събиране на пътниците на сборните места;

.6 използване на средствата за комуникация;

.7 окомплектоването с личен състав на командите за гасене на пожар; и

.8 специални задължения, възложени във връзка с използването на противопожарното оборудване и инсталации.

4 Разписанието за тревоги посочва кои офицери отговарят за поддръжката в добро състояние и готовност за незабавна употреба на спасителните и противопожарни средства.

5 Разписанието за тревоги посочва заместниците на ключови лица в случай, че същите не са в състояние да изпълняват задълженията си, като се има предвид, че различните тревоги изискват различни действия.

6 Разписанието за тревоги посочва задълженията, възложени на членове на екипажа във връзка с пътниците в случай на тревога. Тези задължения включват:

.1 предупреждаване на пътниците;

.2 проверка дали са с подходящо облекло и дали правилно са облекли

спасителните ризи;

.3 събиране на пътниците на сборните места;

.4 поддръжка на ред по коридорите и стълбищата и общ контрол върху придвижването на пътниците; и

.5 пренасянето на достатъчен брой одеяла на спасителното средство.

7 разписанието за тревоги се изготвя преди отплаването на кораба. След изготвянето му, ако настъпят промени в екипажа, налагащи изменения в разписанието за тревоги, капитанът или преразглежда разписанието, или изготвя ново.

8 Форматът на разписанието за тревоги, използвано на пътническите кораби подлежи на одобрение.

## **ГЛАВА IV**

### **Радиосвързки**

#### **Част А**

##### **Общи положения**

###### **Правило 1**

###### **Приложение**

1 Настоящата глава се прилага към всички кораби, към които са приложими настоящите правила и към товарните кораби с бруто тонаж 300 gt и повече.

2 Тази глава не се прилага към кораби, към които в други случаи се прилагат настоящите правила, когато такива кораби плават в района на Големите езера на Северна Америка и свързаните с тях водни пространства и притоци, ограничени на изток до долния изход на шлюза Св. Ламбърт в Монреал, провинция Квебек, Канада(\* 1)

3 (Отм., предишен параграф 8 – ДВ, бр. 16 от 2017 г., в сила от 1.01.2004 г.)

Нито едно от изискванията на тази глава не може да попречи на бедстващ кораб, спасително средство или човек да използва всички средства, с които разполага,

за привличане на внимание, указване местоположението си и получаване на помощ.

4 (Отм. – ДВ, бр. 16 от 2017 г., в сила от 1.01.2004 г.).

5 (Отм. – ДВ, бр. 16 от 2017 г., в сила от 1.01.2004 г.).

6 (Отм. – ДВ, бр. 16 от 2017 г., в сила от 1.01.2004 г.).

7 (Отм. – ДВ, бр. 16 от 2017 г., в сила от 1.01.2004 г.).

-----

(1) Тези кораби подлежат на специални изисквания по отношение на използването на радиото за целите на безопасното плаване, съдържащи се в договора между Канада и САЩ.

-----

## Правило 2

### Термини и дефиниции

1 За целта на тази глава, долупоменатите термини имат следните значения:

.1 Връзка мостик - мостик означава връзка за целите на безопасността между корабите от обичайното място за управление на корабите.

.2 Непрекъснатата вахта означава, че съответната вахта на радиото не трябва да се прекъсва, освен за кратки интервали, когато способността на кораба за радиоприемане е нарушена или преустановена от собствения му радиообмен или когато по устройствата се извършва периодично техническо обслужване или проверки.

.3 Цифрово избирателно повикване [Digital Selective Calling (DSC)] означава начин за свързка, използващ цифрови кодове, които позволяват на една радиостанция да установи връзка с или да предава информация до друга станция или група станции и удовлетворяващ съответните препоръки на Международния консултативен комитет по радио (CCIR)(\*2).

.4 Автоматично буквопечатане (Direct-printing telegraphy) означава начин за свързка, използващ автоматизирана телеграфна апаратура, която удовлетворява съответните препоръки на Международния консултативен комитет по радио (CCIR).



.5 Радиосвързки с общо предназначение означава радиообмен на служебна и обществена кореспонденция, която се различава от съобщения за бедствие, спешност и безопасност, предавана по радиото.

.6 INMARSAT означава Организацията, учредена от Конвенцията за Международната морска спътникова организация, приета на 3 септември 1976 година.

.7 Международна служба NAVTEX означава координирано предаване и автоматично приемане на честота 518 kHz на информация за морска безопасност (MSI) посредством теснолентово автоматично буквопечатане (NBDP), с използване на английски език(\*3)

.8 Определяне на местоположението означава намирането на бедстващи кораби, летателни апарати, спасителни единици или хора.

.9 Информация за морска безопасност (MSI) означава навигационни и метеорологични предупреждения, метеорологични прогнози и други спешни съобщения, отнасящи се до безопасността, които се предават за корабите.

-----

(2) Наименованието на Комитета е променено на ИТУ Радиокуминакционен Сектор (ITU-R) по силата на член 1 от Международната Телекомуникационна Конституция, Женева, 1992 г.

(3) Наименованието на Организацията е променено на "Международна мобилна сателитна организация" (Inmarsat) по силата на измененията на Конвенцията и Договора за експлоатация, приети от 10-то (извънредно) събрание (5-9 декември 1994 г.)

-----

.10 Полярно-орбитална спътникова система означава система, основана на спътници, изведени в полярни орбити, които приемат и предават сигнали за бедствие от спътникови EPIRBs и определят тяхното местоположение.

.11 Радиоправила означава Правилата за радиообмен, приложени или считани за приложени към най-новата Международна конвенция по

електросвързки, действаща по всяко време.

.12 Морски район A1 означава район, попадащ в зоната на покритие най-малко на една брегова VHF радиостанция, работеща в режим на радиотелефония с DSC за осигуряване на постоянна възможност за предаване на съобщения за бедствие, както може да бъде определено от Договарящото се Правителство(\*4)

.13 Морски район A2 означава район, изключващ морски район A1 и попадащ в зоната на действие най-малко на една брегова MF радиостанция, работеща в режим на радиотелефония с DSC за осигуряване на постоянна възможност за предаване на съобщения за бедствие, както може да бъде определено от Договарящото се Правителство(\*5)

.14 Морски район A3 означава район, изключващ морски райони A1 и A2 и попадащ в зоната на действие на геостационарна спътникова система INMARSAT, осигуряваща постоянна възможност за предаване на съобщения за бедствие.

.15 Морски район A4 означава район, намиращ се извън пределите на морски райони A1, A2 и A3.

2 Всички други термини и съкращения, използвани в тази глава и определени в Радиоправилата имат значенията, определени в тези Правила.

### Правило 3

#### Освобождаване

1 Договарящите се Правителства считат за крайно желателно неотклонението от изискванията на тази глава; въпреки това, Администрацията може да разреши на някои кораби частично или условно освобождаване от изискванията на правила от 7 до 11, при условие че:

.1 такива кораби отговарят на функционалните изисквания на правило 4;

и

.2 Администрацията е взела предвид влиянието, което такива освобождавания могат окажат върху общата ефективност на службите по отношение на безопасността на всички кораби.

2 Може да се разреши изключение по параграф 1 само:

-----

(4) Вж. NAVTEX Manual, одобрен от Организацията (публикация IMO-951E)

(5) Вж. решение A.801(19) за осигуряването на радио обслужването на системата за глобално предаване и приемане на сигнали за бедствия (GMDSS).

-----

.1 ако условията по отношение на безопасността са такива, че правят цялостното прилагане на правилата от 7 до 11 неразумно или ненужно;

.2 (Изм. – ДВ, бр. 16 от 2017 г., в сила от 1.01.2004 г.) при изключителни обстоятелства, за единичен рейс извън пределите на морския район или райони, за които кораба е обзаведен; (.)

.3 (отм. - ДВ, бр. 16 от 2017 г., в сила от 1.01.2004 г.).

3 Всяка Администрация трябва да представя на Организацията във възможно най-кратък срок след 1 януари всяка година доклад за всички освобождавания, направени в съответствие с параграфи 1 и 2 през изминалата календарна година и за мотивите за такива освобождавания.

#### Правило 4

##### Функционални изисквания(\*6)

1 Всеки кораб, докато е на море, трябва да бъде в състояние:

.1 освен предвиденото в правило 8.1.1 и 10.1.4.3, да предава сигнали за бедствие в посока кораб - бряг посредством най малко две отделни и независими средства, всяко от които използва различни радио-свързочни способности;

.2 да приема сигнали за бедствие в посока бряг - кораб;

.3 да предава и приема сигнали за бедствие в посока кораб - кораб;

.4 да предава и приема съобщения за координиране при операции за търсене и спасяване;

.5 да предава и приема съобщения на мястото на бедствието;

.6 (Изм. – ДВ, бр. 16 от 2017 г., в сила от 1.01.2004 г.) да предава и според изискванията на правило V/19.2.3.2 да приема сигнали за определяне на местоположение(\*7);

.7 да предава и приема(\*8) информация за морска безопасност;

.8 да предава и приема радиосъобщения с общо предназначение към и от

брегови системи за радио свързки или свързочни мрежи, според

правило 15.8; и

.9 да предава и приема съобщения мостик - мостик.

-----

(6) Трябва да се отбележи, че корабите, изпълняващи функции по GMDSS следва да използват Насоките за избягване на фалшиви сигнали за бедствие, приети от Организацията с решени е А814(19).

(7) Вж. решение А-614(15) касаещо носенето на радар, опериращ в честотния диапазон 9,300-9,500 MHz

(8) Трябва да се отбележи, че може да възникне необходимост корабите да получават определена информация за морска безопасност докато се намират в пристанище.

-----

## **Част В**

### **Задължения на договарящите правителства(\*9)**

#### Правило 5

##### Осигуряване на радиосвързочните служби

1 Всяко Договарящо се Правителство се задължава да предостави индивидуално или в сътрудничество с други Договарящи се Правителства, доколкото това се окаже практично и необходимо, съответните брегови средства за космически и земни радиосвързочни служби, вземайки под внимание препоръките Организацията(\*10). Тези служби са следните:

.1 радиосвързочна служба, използваща геостационарни спътници в

Морската подвижна спътникова служба;

.2 радиосвързочна служба, използваща спътници, изведени в полярни орбити в подвижната спътникова служба;

.3 морската подвижна служба в честотния обхват от 156 MHz до 174 MHz,

.4 морската подвижна служба в честотния обхват от 4000 kHz до

27500 kHz; и

.5 морската подвижна служба в честотните обхвати от 415 kHz до 535 kHz(\*11) и от 1605 kHz до 4000 kHz.

2 Всяко договорящо се Правителство се задължава да предоставя на Организацията съответната информация относно бреговите средства на Морската подвижна служба, Подвижната спътникова служба и Морската подвижна спътникова служба, предназначена за морски райони, които то е определило като прилежащи към своите брегове(\*12).

-----

(9) От всяко договорящо се правителство не се изисква да осигурява всички радиосвързочни услуги. Изискванията следва да бъдат уточнени така, че бреговите средства да покриват различни морски райони.

(10) Вж. решение A801(19) касаещо осигуряването на радиосвързочни услуги за глобалната система за предаване и приемане на сигнали за бедствие (GMDSS).

(11) Вж. решение A.617(15) касаещо прилагането на системата NAVTEX като компонент на Световната Навигационна Предупредителна Служба.

(12) Мастер-плана на бреговете средства за GMDSS, базиращ се на информацията, предоставяна на договорящите правителства, се разпространява до всички заинтересовани страни посредством указания на GMDSS.

-----

## **Част С**

### **Изисквания към корабите**

#### Правило 6

##### Радиоапаратури

1 Всеки кораб трябва да бъде снабден с радиоапаратури, които по време на предполагаемия му рейс са в състояние да отговарят на функционалните изисквания, предписани от правило 4 и освен ако на са освободени според правило 3, да отговарят на изискванията на правило 7, а също така в зависимост от морския район или райони, през които

корабът ще мине по време на предполагаемия си рейс, на изискванията направило 8, 9, 10 или 11.

2 Всяка радиоапаратура трябва:

- .1 да бъде разположена по начин, изключващ влиянието на вредни смущения от механичен, електрически или друг произход върху правилното ѝ използване, осигуряващ електромагнитна съвместимост и предотвратяващ вредното взаимодействие на апаратурата с друг вид обзавеждане и системи;
- .2 да бъде разположена по начин, осигуряващ във възможно най-голяма степен безопасност и експлоатационна надеждност;
- .3 да бъде защитена от вредното въздействие на водата, температурните колебания и други неблагоприятни условия на околната среда;
- .4 да бъде снабдена с надеждно и постоянно електрическо осветление, независимо от главния и аварийния източник на електрозахранване, за осигуряване на достатъчно осветление на органите за управление на работата на радиоапаратурата; и
- .5 да бъде ясно обозначена с позивния сигнал, опознавателните знаци на корабната станция и други кодове, които са приложими за използване на радиоапаратурата.

3 Органите за управление на VHF радиотелефонните канали, необходими за безопасността на корабоплаването, трябва да бъдат разположени в непосредствена близост до мостика на място, удобно за управление на кораба и там, където е необходимо, трябва да бъдат осигурени устройства, позволяващи радио свързка откритата на мостика. За изпълнение на последното условие може да се използва преносимо VHF обзавеждане.

4 На пътническите кораби на мястото за управление на кораба се монтира табло за подаване на сигнал за бедствие. Таблото има или един бутон, при натискането на който се оповестява тревога посредством всички радиосредства на борда за целта, или по един бутон за всяко отделно радиосредство. Таблото ясно и нагледно показва дали е натиснат даден бутон или бутони. Осигуряват се средства за предотвратяване на

нежелано активирани на бутоните. Ако сателитният EPIRB се използва като вторично средство за подаване на сигнал за бедствие и не се активира от разстояние, приемливо е в рулевата рубка в близост до мястото за управление на кораба да има монтиран и допълнителен EPIRB.

5 На пътническите кораби информацията за положението на кораба се предава непрекъснато и автоматично на всички радиосредства, за да бъде включена в първоначалното оповестяване за тревога, когато бутоните на таблото за подаване на сигнал за бедствие бъдат натиснати.

6 На пътническите кораби на мястото за управление на кораба се монтира табло за подаване на алармен сигнал за тревога. Таблото за подаване на алармен сигнал за тревога ясно и нагледно показва получените сигнали за бедствие на борда и от коя служба за радиовръзка е получен съответният сигнал.

## Правило 7

Радиообзавеждане: Общи положения

1 Всеки кораб трябва да бъде снабден с:

.1 VHF радиоапаратура, която е в състояние да предава и приема:

.1.1 DSC на честота 156.525 MHz (Ch 70). Трябва да бъде възможно да се осъществява начало на предаването на сигнали за бедствие на канал 70 от обичайното място за управление на кораба(\*13);

.1.2 радиотелефонни съобщения на честота 156.300 MHz (Ch 6), 156.650 MHz (Ch 13) и 156.800 MHz (Ch 16);

.2 (Отм., предишен параграф 5 – ДВ, бр. 16 от 2017 г., в сила от 1.01.2004 г.) радиоапаратура за приемане на информация за морска безопасност

посредством "INMARSAT enhanced group calling system"(\*15) (EGC)

(система за усилено групово приемане - УГП), ако корабът извършва рейсове в който и да е район в обхвата на действие на INMARSAT, но където не е обезпечена международна служба NAVTEX. Но корабите, извършващи рейсове изключително в райони, където се обезпечават предаване на информация за морска безопасност на HF посредством

автоматично буквопечатане и снабдени с обзавеждане, позволяващо приемане на такава информация, могат да бъдат освободени от това изискване(\*16);

.3 (Отм. – ДВ, бр. 16 от 2017 г., в сила от 1.01.2004 г.)

.4 (Отм. – ДВ, бр. 16 от 2017 г., в сила от 1.01.2004 г.)

.5 (Отм. – ДВ, бр. 16 от 2017 г., в сила от 1.01.2004 г.)

-----

(13) Някои кораби могат да бъдат освободени от това изискване

(вж. правило 9.4)

(14) Някои кораби могат да бъдат освободени от това изискване

(вж. правило 9.4)

(15) Вж. Resolution A701(17): Carriage of INMARSAT enhanced group call Safety NET receivers under the GMDSS.

(16) Вж. Recommendation on promulgation of maritime safety information, приета от Организацията с резолюция A 705(17).

-----

.6 съгласно разпоредбите на правило 8.3, спътников EPIRR(\*17), който трябва да бъде:

.6.1 в състояние да предава сигнал за бедствие или чрез

полярно-орбиталната спътникова система, работеща в честотен обхват 406 MHz или, ако корабът плава само в райони, намиращи се в обхвата на действие на INMARSAT, работеща в обхвата

1.6 GHz(\*18);

.6.2 монтиран на лесно достъпно място;

.6.3 готов за ръчно освобождаване и в състояние да бъде пренесен в спасително средство от едно лице;

.6.4 в състояние да изплава свободно, ако корабът потъне и да се задейства автоматично при изплаване; и

.6.5 в състояние да се задейства ръчно.

2 До 1 февруари 1999 година или до друга дата, която може да бъде определена от Комитета по морска безопасност, всеки кораб трябва в допълнение да бъде снабден с радиоапаратура, състояща се от приемник,



обезпечаващ подслушване на радиотелефонната честота за бедствие

2182 kHz(\*19).

3 До 1 февруари 1999 година всеки кораб, освен ако не извършва рейсове

само в морски район А1, трябва да бъде снабден с устройство за

предаване на радиотелефонния сигнал за тревога на честота

2182 kHz(\*20).

4 Администрацията може да освободи от изискванията, предписани от

параграфи 2 и 3 кораби, построени на или след 1 февруари 1997 година.

5 Всеки пътнически кораб се оборудва със средства за двустранна

радиовръзка на мястото за търсене и спасяване от мястото на

бедствието, използващи автоматичните честоти 121,5 MHz и 123,1 MHz от

мястото, от което корабът обикновено се управлява.

-----

(17) Вж. Resolution A.616(15): Search and rescue homing capability.

(18) При условие за наличие на съответното приемно и процесорно наземно

обзавеждане за всеки район на океана, покрит от спътниците на INMARSAT.

(19) Комитетът по морска безопасност, на своето 68-мо заседание (28.05 -

06.07.1997 г.) взима решение за прекратяване на дежурството по GMDSS на

честота 2182 kHz считано от 01.02.1999 г.

(20) Вж. Resolution A.421(XI), касаеща експлоатационните стандарти за

генераторите на радиотелефонни аварийни сигнали приета от Организацията

-----

Правило 8

Радиообзавеждане : Морски район А1

1 В допълнение на изискванията на правило 7 всеки кораб, извършващ

рейсове изключително в морски район А1, трябва да бъде осигурен с

радиоапаратура, която е в състояние да започне излъчването на сигнали

за бедствие в посока от кораба към брега от обичайното място за

управление на кораба, работеща или:

.1 на VHF, с използване на DSC; това изискване може да бъде изпълнено

от EPIRB, предписан от параграф 3, или чрез монтиране на EPIRB

близо до или чрез дистанционно управление от обичайното място за управление на кораба; или

.2 посредством полярно-орбиталната спътникова система на честота 406 MHz; това изискване може да се изпълни от спътниковия EPIRB, изискван от правило 7.1.6 чрез монтиране на спътниковия EPIRB

близо до или чрез дистанционно управление от обичайното място за управление на кораба; или

.3 ако корабът извършва рейсове в райони, намиращи се в обхвата на действие на MF брегови станции, обзаведени с DSC, на MF с използване на DSC; или

.4 на HF с използване на DSC; или

.5 чрез геостационарната спътникова система INMARSAT; това изискване може да бъде изпълнено от:

.5.1 корабна земна станция INMARSAT(\*21); или

.5.2 спътников EPIRB, изискван от правило 7.1.6 чрез монтиране на спътниковия EPIRB близо до или чрез дистанционно управление от обичайното място за управление на кораба.

2 VHF радиоапаратурата, изисквана от правило 7.1.1 трябва също така да бъде в състояние да предава и приема радиосъобщения с общо предназначение, чрез използване на радиотелефония.

3 Кораби, извършващи рейсове изключително в морски район A1 могат да носят вместо спътниковия EPIRB, изискван от правило 7.1.6, EPIRB, който трябва да бъде:

.1 в състояние да предава сигнал за бедствие, чрез използване на DSC на VHF канал 70 и да определя местоположение посредством радарен транспондер, работещ в обхвата 9 GHz;

.2 монтиран на леснодостъпно място;

.3 готов за ръчно освобождаване и в състояние да бъде пренесен в спасително средство от едно лице;

.4 в състояние да изплава свободно, ако корабът потъне и да се задейства автоматично при изплаване; и

.5 в състояние да се задейства ръчно.

-----

(21) Това изискване може да бъде изпълнено от корабна земна станция INMARSAT, която е в състояние да обезпечи двустранна връзка като например INMARSAT - А, INMARSAT - В (резолюция А.808(19) или INMARSAT - С (резолюция А.807(19) корабни земни станции. Ако не е указано по друг начин тази бележка под линия се прилага за всички изисквания за корабна земна станция INMARSAT, предписани от тази глава

-----

## Правило 9

Радиообзавеждане: Морски райони А1 и А2

1 В допълнение на изискванията на правило 7, всеки кораб, извършващ рейсове извън пределите на морски район А1, но оставащ в пределите на морски район А2, трябва да бъде осигурен с:

.1 MF радиоапаратура, която е в състояние да предава и приема съобщения за бедствие и за целите на безопасността на честоти:

.1.1 2187.5 kHz, чрез използване на DSC; и

.1.2 2182 kHz, чрез използване на радиотелефония;

.2 радиоапаратура, която е в състояние да поддържа непрекъснатата вахта посредством DSC на честота 2187.5 kHz, която може да бъде отделна или комбинирана с радиоапаратурата, изисквана от по параграф 1.1;

и

.3 средство за започване на излъчването на сигнали за бедствие в посока от кораба към брега посредством радиосистема, различна от работещата на MF с помощта на:

.3.1 полярно-орбиталната спътникова система на честота 406 MHz;

това изискване може да се изпълни от спътниковия EPIRB,

изискван от правило 7.1.6, чрез монтиране на спътниковия

EPIRB близо до или чрез дистанционно управление от обичайното място за управление на кораба; или

.3.2 на HF с използване на DSC ; или

.3.3 чрез геостационарната спътникова система INMARSAT това

изискване може да се изпълни от:

.3.3.1 обзавеждането определено в параграф 3.2; или

.3.3.2 спътниковия EPIRB , изискван от правило 7.1.6 чрез

монтиране на спътниковия EPIRB близо до или

посредством дистанционно управление от обичайното

място за управление на кораба.

2 Трябва да бъде възможно да се започне излъчване на сигнали за бедствие от радиоапаратите, определени в параграфи 1.1 и 1.3 от обичайното място за управление на кораба.

3 В допълнение, корабът трябва да бъде в състояние да предава и приема радиосъобщения с общо предназначение, чрез използване на радиотелефония или автоматично буквопечатане с помощта на:

.1 радиоапаратура, работеща на работни честоти в обхвата между 1605 kHz и 4000 kHz или между 4000 kHz и 27500 kHz. Това изискване може да се изпълни чрез допълнително включване на тази функция във функциите на обзавеждането, изисквано от параграф 1.1; или

.2 корабна земна станция INMARSAT.

4 Администрацията може да освободи кораби, построени преди 1 февруари 1997 година, когато извършват рейсове изключително в морски район A2, от изискванията на правила 7.1.1.1 и 7.1.2, в случай, че такива кораби поддържат, когато е практически възможно, непрекъснато подслушване на VHF канал 16. Това подслушване трябва да се осъществява от обичайното място за управление на кораба.

## Правило 10

Радиообзавеждане: Морски райони A1, A2 и A3

1 В допълнение на изискванията на правило 7, всеки кораб, извършващ рейсове извън пределите на морски райони A1 и A2, но оставащ в пределите на морски район A3, трябва, ако не отговаря на изискванията на параграф 2, да бъде осигурен с:

.1 корабна земна станция INMARSAT, която е в състояние да:

.1.1 предава и приема радиосъобщения за бедствие и за целите на безопасността чрез използване на автоматично буквопечатане;

.1.2 започне предаване и приемане на съобщение за бедствие;

- .1.3 поддържа вахта за сигнали за бедствие в посока от брега към кораба, включително за тези, насочени към специално определени географски райони;
- .1.4 предава и приема радиосъобщения с общо предназначение чрез използване на радиотелефония или автоматично буквопечатане; и
- .2 MF радиоапаратура, която в състояние да предава и приема съобщения за бедствие и за целите на безопасността на честоти:
- .2.1 2187.5 kHz с използване на DSC;
- .2.2 2182 kHz чрез използване на радиотелефония; и
- .3 радиоапаратура, която е в състояние да поддържа непрекъснатата вахта с използване на DSC на честота 2187.5 kHz, която може да бъде отделна или комбинирана с радиоапаратурата, изисквана от подпараграф .2.1; и
- .4 средства за започване на излъчването на сигнали за бедствие в посока от кораба към брега посредством радиосистема, работеща или:
- .4.1 с помощта на полярно-орбиталната спътникова система на честота 406 MHz; това изискване може да се изпълни от спътниковия EPIRB, изискван от правило 7.1.6 чрез монтиране на спътниковия EPIRB близо до или чрез дистанционно управление от обичайното място за управление на кораба; или
- .4.2 на HF с използване на DSC; или
- .4.3 посредством системата от геостационарни спътници INMARSAT, чрез допълнителна корабна земна станция или чрез спътниковия EPIRB, изискван от правило 7.1.6 чрез монтиране на спътниковия EPIRB близо до или чрез дистанционно управление от обичайното място за управление на кораба.
- 2 В допълнение на изискванията на правило 7, всеки кораб, извършващ рейсове извън пределите на морски райони A1 и A2, но оставащ в пределите на морски район A3 трябва, ако не отговаря на изискванията на параграф 1, да бъде осигурен с:
- .1 MF HF радиоапаратура, която е в състояние да предава и приема съобщения за бедствие и за целите на безопасността, на всички

честоти за бедствие и безопасност в обхвата между 1605 kHz и 4000 kHz и между 4000 kHz и 27500 kHz;

.1.1 с използване на DSC;

.1.2 чрез използване на радиотелефония; и

.1.3 чрез използване на автоматично буквопечатане; и

.2 обзавеждане, което е в състояние да поддържа вахта с използване на DSC на честоти 2187.5 kHz, 8414.5 kHz и поне на една от честотите за бедствие и за целите на безопасността в системата за DSC на честоти 4207.5 kHz, 6312 kHz, 12577 kHz или 16804.5 kHz; по всяко време трябва да има възможност за избор на една от тези честоти за бедствие и безопасност в системата за DSC. Това обзавеждане може да бъде отделно или комбинирано с обзавеждането, изисквано от подпараграф .1; и

.3 средство за започване на излъчването на сигнали за бедствие в посока от кораба към брега посредством радиосвързочна система, различна от HF, работеща:

.3.1 с помощта на полярно-орбиталната спътникова система на честота 406 MHz; това изискване може да бъде изпълнено от спътниковия EPIRB, изискван от правило 7.1.6 чрез монтиране на спътниковия EPIRB близо до или посредством дистанционно управление от обичайното място за управление на кораба; или

.3.2 посредством системата от геостационарни спътници INMARSAT; това изискване може да бъде изпълнено от:

.3.2.1 корабна земна станция INMARSAT; или

.3.2.2 спътниковия EPIRB, изискван от правило 7.1.6 чрез монтиране на спътниковия EPIRB близо до или чрез дистанционно управление от обичайното място за управление на кораба; и

.4 в допълнение корабите трябва да бъдат в състояние да предават и приемат радиосообщения с общо предназначение чрез използване на радиотелефония или автоматично буквопечатане с помощта на MF/HF радиоапаратура, действаща на работни честоти в обхвата между

1605 kHz и 4000 kHz и между 4000 kHz и 27500 kHz. Това изискване може да бъде изпълнено чрез допълнително включване на тази функция във функциите на обзавеждането, изисквано от подпараграф .1.

3 Трябва да има възможност за започване на излъчване на сигнали за бедствие с помощта на радиоапаратурата, определена в подпараграфи 1.1, 1.2, 1.4, 2.1, и 2.3, от обичайното място за управление на кораба.

4 Администрацията може да освободи кораби, построени преди 1 февруари 1997 година и извършващи рейсове изключително в пределите на морски райони A2 и A3 от изискванията на правила 7.1.1.1 и 7.1.2, в случай, че такива кораби поддържат, когато е практически възможно постоянно прослушване на VHF канал 16. Тази вахта трябва да се осъществява от обичайното място за управление на кораба.

## Правило 11

Радиообзавеждане: Морски райони A1, A2, A3 и A4

1 В допълнение на изискването на правило 7, кораби, извършващи рейсове във всички морски райони, трябва да бъдат осигурени с радиоапаратите и обзавеждането, изисквани от правило 10.2, с изключение на това, че обзавеждането, изисквано от правило 10.2.3.2 не трябва да се приема като вариант на обзавеждането, изисквано от правило 10.2.3.1, което винаги трябва да бъде осигурено на корабите. В допълнение, корабите, извършващи рейсове във всички морски райони, трябва да отговарят на изискванията на правило 10.3.

2 Администрацията може да освободи кораби, построени преди 1 февруари 1997 година и извършващи рейсове изключително в пределите на морски райони A2, A3 и A4 от изискванията на правила 7.1.1.1 и 7.1.2, в случай, че такива кораби поддържат, когато е практически възможно постоянно прослушване на VHF канал 16. Тази вахта трябва да се осъществява от обичайното място за управление на кораба.

## Правило 12

Вахти

1 Всеки кораб, докато е на море, трябва да поддържа непрекъснатата вахта:

.1 на VHF канал 70 в системата на DSC, ако кораба е снабден с VHF радиоапаратура в съответствие с изискванията на правило 7.1.2.

.2 на честотата за бедствие и безопасност, чрез използване на DSC на честота 2187.5 kHz, ако кораба е снабден с MF радиоапаратура, в съответствие с изискванията на правило 9.1.2 или 10.1.3.

.3 на честотите за бедствие и безопасност, 2187.5 kHz и 8414.5 kHz в системата на DSC, а също така поне на една от честотите за бедствие и безопасността 4207.5 kHz, 6312 kHz, 12557 kHz или 16804.5 kHz в системата на DSC, в зависимост от времето на денонощието и географското положение на кораба, ако кораба е снабден с MF/HF радиоапаратура, в съответствие с изискванията на правило 10.2.2 или 11.1. Тази вахта може да се осъществява посредством сканиращ приемник.

.4 за оповестяване от спътникова система за бедствие в посока от брега към кораба, ако кораба е снабден с корабна земна станция INMARSAT, в съответствие с изискванията на правило 10.1.1.

2 Всеки кораб, докато е на море, трябва да поддържа радиовахта за предавания на информация за морска безопасност на съответната честота или честоти, на които се предава такава информация за морския район, в който плава корабът.

3 До 1 февруари 1999 година или до друга дата, която може да бъде определена от Комитета по морска безопасност(\*22), всеки кораб, докато е по море, трябва да поддържа, когато е практически възможно, постоянно подслушване на VHF канал 16. Тази вахта трябва да се осъществява от обичайното място за управление на кораба.

4 (Отм. – ДВ, бр. 16 от 2017 г., в сила от 1.01.2004 г.).

-----

(22) Комитетът по морска безопасност взема решение (решение MSC.77(69) че всички кораби GMDSS когато са на море продължават да осъществяват когато е практически възможно непрекъснато подслушване на VHF канал 16 до 01.02.2005 г.

(23) Комитетът по морска безопасност, на своето 68-мо заседание (28.05 -



06.07.1997 г.) взима решение за прекратяване на дежурството по GMDSS на честота 2182 kHz считано от 01.02.1999 г.

-----

## Правило 13

### Източници на захранване

1 През цялото време, докато корабът е на море, трябва да има източник на електрическо захранване, достатъчен за обезпечаване работата на радиоапаратите и зареждане на всички батерии, които се използват като част от резервния източник или източници на електрическо захранване за радиоапаратите.

2 На всеки кораб трябва да бъде осигурен резервен източник или източници на електрическа енергия за захранване на радиоапаратите за радио свръзки при бедствие и за целите на безопасността в случай на излизане от строя на главния и аварийния източник на електрическа енергия на кораба. Резервният източник или източници на електрическа енергия трябва да бъдат в състояние да осигурят едновременна работа на VHF радиоапаратурата, изисквана от правило 7.1.1 и, в зависимост от морския район или райони, за които е обзаведен кораба, или на MF радиоапаратурата, изисквана от правило 9.1.1, MF/HF радиоапаратурата, изисквана от правило 10.2.1 или 11.1, или корабната земна станция INMARSAT, изисквана от правило 10.1.1, а също така всеки от допълнителните товари, споменати в параграфи 4, 5 и 8 за период най-малко от:

.1 1 час на кораби, снабдени с аварийен източник на електрозахранване, ако този източник напълно отговаря на съответните разпоредби на правило II-1/42 или 43, включително захранването на радиоапаратите; и

.2 6 часа на кораби, които не са оборудвани с аварийен източник на електрозахранване, напълно отговарящ на всички съответни изисквания на правило II-1/42 или 43, включително изискванията за захранване на радиоапаратите(\*24).

Не е необходимо резервният източник или източници на електрическа

енергия да захранват HF и MF радиоапаратурите едновременно, ако последните са електрически разделени.

3 Резервният източник или източници на електрическа енергия трябва да бъдат електрически разделени от задвижващата система на кораба и корабната електрическа система.

4 Там, където към резервния източник или източници на електрическа енергия, в допълнение към VHF радиоапаратурата могат да бъдат включени две или повече от другите радиоапаратури, споменати в параграф 2, тези източници трябва да бъдат в състояние да захранват едновременно за периода, определен в параграф 2.1, 2.2, VHF радиоапаратурата и:

-----

(24) Препоръчва се следната формула за определяне на електрическия товар който трябва да бъде подаден от резервния източник на електрическа енергия за всяка радиоапаратура" необходима в условия на бедствие:  $1/2$  от консумацията на електрически ток необходима за предаване + консумацията на електрически ток необходима за приемане + консумацията на електрически ток необходима за всички допълнителни товари

-----

.1 всички други радиоапаратури, които могат да бъдат едновременно включени към резервния източник или източници на електрическа енергия; или

.2 която и да е от другите радиоапаратури, която ще консумира най-голяма мощност, ако само една от другите радиоапаратури може да бъде свързана към резервния източник или източници на електрическа енергия едновременно с VHF радиоапаратурата.

5 Резервният източник или източници на електрическа енергия могат да бъдат използвани за захранване на електрическото осветление, изисквано от правило 6.2.4.

6 Там, където резервният източник или източници на електрическа енергия се състои от презареждаща се акумулираща батерия или батерии:

.1 за такива батерии трябва да бъде осигурени средство за автоматично

зареждане, което да бъде в състояние да ги презарежда до

необходимия минимален капацитет за период от 10 часа; и

.2 капацитетът на батерията или батериите трябва да се проверява чрез използване на подходящ метод(\*25) на интервали, не по-големи от 12 месеца, когато корабът не е на море.

7 Разположението и монтирането на акумулаторните батерии, които осигуряват резервен източник на електрическа енергия, трябва да бъдат такива, че да осигуряват:

.1 най-висока степен на надеждност;

.2 достатъчен срок на годност;

.3 достатъчна безопасност;

.4 температурата на батериите в заредено или незаредено състояние да остава в границите, определени в спецификациите на завода - производител; и

.5 най-малко минималния период от време за работа на батериите, при всякакви метеорологични условия.

8 Ако за правилното функциониране на една радиоапаратура, изисквана от тази глава е необходим непрекъснат приток на информация от корабното навигационно или друго обзавеждане, трябва да бъде осигурено средство за постоянно подаване на такава информация в случай на повреда на главния или аварийния източник на електрозахранване.

-----

(25) Един от методите за проверка на капацитета на акумулаторна батерия е батерията да се разрези напълно и презареде използвайки нормален ток и период (напр. 10 часа). Оценка на зареденото състояние може да се извършва по всяко време но без това да предизвиква значително разреждане на батерията когато корабът е на море

-----

Правило 14

Експлоатационни изисквания

1 (Изм. – ДВ, бр. 16 от 2017 г., в сила от 1.01.2004 г.) Цялото обзавеждане, за

което се прилага тази глава, трябва да бъде от одобрен от Администрацията тип.

Такова обзавеждане трябва да отговаря на съответните експлоатационни изисквания, не по-ниски от тези, приети от Организацията(\*26).

-----

(26) Вж следните резолюции приети от Асамблеята на Организацията

.1 Resolution A.525(13): Performance Standards for narrow-band direct-printing (NBDP) telegraph equipment for the reception of navigation and meteorological warnings and urgent information to ships.

.2 Resolution A.694(17): General requirements for shipborne radio equipment forming part of the global maritime distress and safety system (GMDSS) and for electronic navigational aids.

.3 Resolution A.808(19): Performance standards for SES's capable of two-way communications and Resolution A.570(14): Type approval of SES's.

.4 Resolution A.803(19): Performance standards for shipborne VHF radio installations capable of voice communications and digital selective calling, as amended, and resolution MSC.68(68), annex 1 (valid for equipment installed on or after 1 Jan., 2000).

.5 Resolution A.804(19): Performance standards for shipborne MF radio installations capable of voice communications and digital selective calling, as amended, and resolution MSC.68(68), annex 2 (valid for equipment installed on or after 1 Jan., 2000).

.6 Resolution A.806(19): Performance standards for shipborne MF/HF radio installations capable of voice communications, NBDP and DSC, as amended, and resolution MSC.68(68), annex 3 (valid for equipment installed on or after 1 Jan., 2000).

.7 Resolution A.810(19): Performance standards for float-free satellite emergence position-indicating radio beacons (EPIRBs) operating on 406 MHz (see also Assembly resolution A.696(17):Type approval of satellite EPIRBs operating COSPAS - SARSAT system

.8 Resolution A.802(19): Performance standards for survival craft radar transponders (SARTs) for use in search and rescue operations.

- .9 Resolution A.805(19): Performance standards for float-free VHF emergency-position indicating radio beacons.
- .10 Resolution A.807(19): Performance standards for INMARSAT standard-C SES's capable of transmitting and receiving direct-printing communications, as amended, and resolution MSC.68(68), annex 3 (valid for equipment installed on or after 1 Jan., 2000), and resolution A.570Q4): Type approval of SES's.
- .11 Resolution A.664(16): Performance standards for EGC equipment.
- .12 Resolution A.812(19): Performance standards for float-free satellite emergency position-indicating radio beacons operating through the geostationary satellite system on 1.6 GHz.
- .13 Resolution A.662(16): Performance standards for float-free release and activation arrangements for emergency radio equipment.
- .14 Resolution A.699(17); System performance standard for promulgation and co-ordination of maritimesafety information using high-frequency narrow-band direct printing.
- .14 Resolution A.699(17): System performance standard for promulgation and co-ordination of maritime safety information using high-frequency narrow-band direct printing.
- .15 Resolution A.700(17): Performance standards for narrow-band direct-printing telegraph equipment for the reception of navigational and meteorological warnings and urgent information to ships (MCI) by HF.
- .16 Resolution A.811(19): Performance standards for a shipborne integrated radiocommunication system (IRCS) when used in the GMDSS.
- .17 Resolution MSC.80(70). annex 1: Performance standards for on-scene (aeronautical) two-way portable VHF radiotelephone apparatus.

-----  
 2 (Отм. – ДВ, бр. 16 от 2017 г., в сила от 1.01.2004 г.).

## Правило 15

Изисквания към техническото обслужване и ремонта

1 Обзавеждането трябва да бъде конструирано така, че основните блокове да могат бързо да се подменят, без извършване на нова сложна

калибровка или настройка.

2 Обзавеждането, там където е приложимо, трябва да бъде конструирано и монтирано така, че да осигури свободен достъп за проверка, техническо обслужване и ремонт на борда.

3 Трябва да бъде осигурена достатъчна информация за обезпечаване на правилното функциониране, техническо обслужване и ремонт, като се вземат предвид препоръките на Организацията(\*27).

4 Трябва да бъдат осигурени съответните инструменти и резервни части за обезпечаване на техническото обслужване и ремонт на обзавеждането.

5 Администрацията трябва да гарантира, че радиообзавеждането, което се изисква от тази глава, ще бъде поддържано в състояние, осигуряващо изпълнението на функционалните изисквания, определени в правило 4 и да отговаря на препоръчителните експлоатационни изисквания за такова обзавеждане.

6 На кораби, извършващи рейсове в морски райони A1 и A2 надеждното функциониране на обзавеждането трябва да се обезпечи с помощта на такива методи като дублиране на обзавеждането, брегово техническо обслужване и ремонт или обезпечаване на квалифицирано техническо обслужване и ремонт на електронната апаратура на море, или съчетание на тези методи, по преценка на Администрацията.

7 На кораби, извършващи рейсове в морски райони A3 и A4, надеждното функциониране на обзавеждането трябва да бъде обезпечено, чрез използване на съчетание най-малко от два метода, като дублиране на обзавеждането, брегово техническо обслужване и ремонт или обезпечаване на квалифицирано техническо обслужване и ремонт на електронната апаратура на море, по преценка на Администрацията, с оглед препоръките на Организацията(\*28).

-----  
(27) Вж. Recommendation on general requirements for shipborne radio equipment forming part of the global maritime distress and safety system and for electronic navigational aids, приета от Организацията с решение A.694(17) и решение A.813(19) касаещи общите изисквания към

електромагнитната съвместимост (ЕМС) за цялото електрическо и електронно оборудване на кораба.

(28) Вж. Резолюция А.702(17): Ръководство за поддръжка на радиооборудването за GMDSS райони А3 и А4.

-----

8 При вземане на всички разумни мерки за поддържане на обзавеждането в нормално работно състояние, обезпечавачи неговото съответствие с функционалните изисквания, определени в правило 4, неизправността на обзавеждането, осигуряващо радио свързки с общо предназначение, изисквано от правило 4.8 не трябва да се счита като основание за определяне на немореходността на кораба или като причина за задържане на кораба в пристанища, където липсват възможности за ремонт на кораба, при условие, че корабът е в състояние да изпълнява всички функции при бедствие и за целите на безопасността.

9 (Изм. – ДВ, бр. 16 от 2017 г., в сила от 1.07.2006 г.) Сателитните EPIRB трябва да бъдат:

1. ежегодно тествани за всички аспекти на оперативната ефективност със специален акцент върху проверката на излъчванията на оперативни честоти, кодиране и регистрация на интервали, както е посочено по-долу:

1. на пътнически кораби в рамките на 3 месеца преди датата на изтичане на Пътнически сертификат за безопасност на кораба; и

2. на товарни кораби в рамките на 3 месеца преди датата на изтичане или 3 месеца преди или след датата на Сертификата за радиобезопасност на товарен кораб. Тестът може да се провежда на борда на кораба или в одобрена станция за тестване; и

2. подлежат на поддръжка на интервали не по-дълги от пет години, която да бъде извършена в одобрено брегово съоръжение за поддръжка.

## Правило 16

### Радиоспециалисти

1 На всеки кораб трябва да има квалифицирани специалисти за осигуряване на радиосвързки при бедствие и за целите на безопасността, отговарящи на изискванията на Администрацията(\*29). Тези специалисти трябва да притежават съответните сертификати, изисквани от Радиоправилата, като всеки един от тях може да бъде натоварен с основната отговорност за осъществяване на радиосвързките по време на бедствие.

2 На пътническите кораби най-малко на едно от лицата, квалифицирано според изискванията на параграф 1 се възлага изпълнението на

задълженията по осъществяване радиовръзката по време на бедствие.

## Правило 17

### Документиране на радиообмена

Трябва да се правят записи на всички събития, отнасящи се до радиосвръзките, които са от важно значение за безопасността на човешкия живот на море, в съответствие с изискванията на Администрацията и Радиоправилата.

-----

(29) Вж. Кодекса STCW, глава IV, секция B-IV/2.

-----

## ГЛАВА V

### Безопасност на корабоплаването

## Правило 1

### Приложно поле

1 Освен ако изрично не е предвидено друго, настоящата глава се прилага за всички кораби, извършващи всякакви рейсове, освен за:

.1 военни кораби, военно-спомогателни кораби други кораби, собственост на или експлоатирани от договарящо се правителство и използвани само за правителствени нетърговски цели; и

.2 кораби, плаващи само във Великите езера на Северна Америка, както и в съединяващите се към тях и вливащите се в тях води до граница на изток, образувана от долния изход от шлюза Сен-Ламбер в Монреал в провинция Квебек, Канада.

Въпреки това военните кораби, военно-спомогателните кораби или другите кораби, собственост на или експлоатирани от договарящо се правителство и използвани само за правителствени нетърговски цели, се насърчават да действат, доколкото това е целесъобразно и практически възможно, по начин, който е съвместим с настоящата глава.

2 Администрацията може да реши в каква степен настоящата глава да се



прилага за кораби, които се експлоатират само във води, намиращи се брегово от изходните линии, установени в съответствие с международното право.

3 За целите на настоящата глава твърдо съединен комплекс, състоящ се от тласкащ и тласкан кораб, когато те са специално конструирани и обединени в съчетание буксир-баржа, трябва да се разглежда като един кораб.

4 Администрацията определя в каква степен разпоредбите на правила 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27 и 28 не се прилагат за следните категории кораби:

- .1 кораби с бруто тонаж по-малък от 150, извършващи какъв да е рейс;
- .2 кораби с бруто тонаж по-малък от 500, които не извършват международни рейсове; и
- .3 риболовни кораби.

## Правило 2

### Определения

За целите на настоящата глава:

1 Построен по отношение н кораб означава етап на строеж, на който:

- .1 е заложен килът, или
- .2 започнат е строеж, който може да се отъждестви с конкретен кораб; или
- .3 започнато е сглобяване на кораба, при което масата на използвания материал съставлява най-малко 50 тона или 1% от проектната маса на материала за всички корпусни конструкции, което от двете е по-малко.

2 Морска навигационна карта или морско навигационно пособие е карта или книга със специално предназначение или специално съставена база от данни, от която е получена тази карта или книга, официално издание на правителство, упълномощени хидрографска служба или друга съответна правителствени институции или по тяхно възлагане, която е предназначена за удовлетворяване на потребностите на морското корабоплаване(\*).

3 Всички кораби означава всеки кораб, плавателен съд или средство, независимо от типа и предназначението му.

4 (Нов – ДВ, бр. 16 от 2017 г., в сила от 1.07.2006 г.) Дължина на кораб означава неговата максимална дължина

5 (Нов – ДВ, бр. 16 от 2017 г., в сила от 1.07.2006 г.) Служба Търсене и спасяване.

Извършването на мониторинг на бедствия, комуникация, координация и действия по търсене и спасяване, включително предоставяне на медицинска помощ по радиото, първа медицинска помощ или медицинска евакуация чрез използването на публични и частни ресурси, включително съвместни операции със самолети, кораби, плавателни съдове, други плавателни съдове и съоръжения.

### Правило 3

#### Освобождавания и еквиваленти

1 Администрацията може да разреши на кораби, които нямат механични средства за задвижване, общи освобождавания от изискванията на правила 15, 17, 18, 19 (освен 19.2.1.7), 20, 22, 24, 25, 26, 27 и 28.

2 Администрацията може да предостави или разреши на отделни кораби частични или при определени условия освобождавания или еквиваленти, когато всеки такъв кораб извършва рейс, при който максималното отдалечение на кораба от брега, продължителността и характера на рейса, отсъствието на обичайни навигационни опасности и други условия, влияещи на безопасността са такива, че правят нецелесъобразно или излишно прилагането на настоящата глава в пълния ѝ обем при условие, че администрацията отчита влиянието, което тези освобождавания и еквиваленти могат да окажат на безопасността на всички други кораби.

3 Всяка Администрация предава на Организацията във възможно най-кратък срок след 1 януари всяка година доклад, съдържащ обобщена информация за всички нови освобождавания и еквиваленти, предоставени или разрешени въз основа на параграф 2 на настоящото правило през предходната календарна година, с посочени мотиви за предоставянето или разрешаването на тези освобождавания и еквиваленти. Организацията изпраща тази информация на другите договарящи се правителства за

информация.

#### Правило 4

##### Навигационни предупреждения

Всяко договарящо се правителство взема всички мерки, необходими за обезпечаване на това, че информацията за каква да е опасност, получена от всякакъв надежден източник, без отлагане ще бъде доведена до знанието на всички, които тя касае и ще бъде съобщена на други заинтересовани правителства(\*\*).

-----

\* Вж. съответните резолюции и препоръки на Международната хидрографска организация, касаещи правомощията и отговорностите на крайбрежните държави, при осигуряване на съставяне на карти в съответствие с правило 9.

\*\* Вж. Ръководството за световната служба за навигационни предупреждения на ММО/МХО, прието от Организацията с резолюция А.706(17), изм. и доп.

-----

#### Правило 5

##### Метеорологични служби и предупреждения

1 Договарящите се правителства се задължават да насърчават събирането на метеорологични данни от намиращите се в морето кораби и да организират тяхното изучаване, разпространение и обмен по най-подходящия начин за целите на подпомагане на корабоплаването(\*).

Администрациите трябва да насърчават използването на метеорологични прибори с висока точност и да способстват за проверката на тези прибори при заявка. Съответните национални метеорологични служби могат да вземат мерки за извършване на тези проверки безплатно за корабите.

2 В частност договарящите се правителства се задължават да си сътрудничат при провеждане на следните метеорологични мероприятия:

.1 Да предупреждават корабите за силни ветрове, щормове и тропически циклони посредством излъчват на информация в текстов и, доколкото е възможно, в графичен вид като използват съответните брегови

средства на наземните и космическите радио-комуникационни служби;

.2 Да излъчват най-малко два пъти в денонощието с помощта на наземни и космически радио-комуникационни служби(\*\*), в зависимост от случая, метеорологична информация за нуждите на корабоплаването, съдържаща данни, анализи, предупреждения, както и метеорологични и ледови прогнози и прогнози за вълнението. Тази информация трябва да се предава в текстов и, до колкото е възможно, в графичен вид, включително метеорологични анализи и прогностични карти, подходящи за предаване във факсимилен или цифров формат и за възпроизвеждане на кораба с помощта на корабните системи за обработка на данни;

.3 Да изготвят и издават такива пособия, които са необходими за ефективно извършване на метеорологична работа на море и, ако е възможно, да вземат мерки за издаване и предоставяне на ежедневни синоптични карти на заминаващите кораби за тяхна информация;

.4 Да вземат мерки по отношение на това, група избрани кораби да бъдат снабдени с изпитани морски метеорологични прибори (като барометър, барограф, психрометър и подходящ прибор за измерване на температурата на морската вода) с цел използването им в интерес на тази служба и да провеждат, регистрират и изпращат метеорологични наблюдения в стандартните моменти от време, установени за синоптични наблюдения на море (т.е. поне 4 пъти в денонощието когато обстоятелствата позволяват), както и да насърчават други кораби да провеждат, регистрират и изпращат наблюдения в модифицирана форма, в частност когато се намират в райони с ниска интензивност на корабоплаването;

-----

\* Вж. Препоръката относно избора на морски пътища с отчитане на хидрометеорологичните условия, приета от Организацията с резолюция А.528(13)

\*\* Вж. правила IV/7.1.4 и IV/7.1.5.

-----

.5 Да насърчават компаниите да привличат колкото е възможно повече свои кораби за участие в провеждане и регистрация на

метеорологични наблюдения; тези наблюдения трябва да се изпращат с помощта на корабните наземни или космически средства за радио-комуникация на различни национални метеорологични служби;

.6 Изпращането на тези метеорологични наблюдения е безплатно за участващите кораби;

.7 Да насърчават кораби, намиращи се в района на тропически циклон или предполагаем тропически циклон да провеждат и изпращат своите наблюдения колкото е възможно по-често с отчитане, обаче, на заетостта на корабния команден състав с управлението на кораба в щурмови условия;

.8 Да вземат мерки за приемане и предаване на метеорологични сведения от и на корабите с използване на подходящите брегови средства на наземните и космическите радио-комуникационни служби;

.9 Да поощряват капитаните на кораби, да информират, намиращите се в близост кораби, както и бреговите станции за всички случаи, когато скоростта на вятъра достигне 50 възела или повече (10 бала по скалата на Бофорт);

.10 Да се стремят към определяне на единен ред на действия по отношение на вече посочените международни метеорологични служби и, до колкото е възможно, да следват техническите правила и препоръките на Световната метеорологична организация, към която договарящите се правителства могат да се обръщат за проучване и консултация по всякакъв метеорологичен въпрос, който може да възникне при приложение на настоящата Конвенция.

3 Информацията, предвидена в настоящото правило, трябва да се съставя във форма, удобна за предаване и да се предава в приоритетния ред, установен от Регламента на радио-комуникациите. При предаване "до всички станции" на метеорологична информация, прогнози и предупреждения всички корабни станции трябва да се ръководят от разпоредбите на Регламента на радио-комуникациите.

4 Прогнозите, предупрежденията, синоптичните и другите метеорологични данни, предназначени за кораби, трябва да се изготвят и

разпространяват от национална метеорологична служба, намираща се на най-подходящото място за обслужване на различни крайбрежни райони и райони в открито море в съответствие с взаимните съглашения между договарящите се правителства, в частност, както това е определено в разработената от Световната метеорологична организация, Система за изготвяне и разпространение на метеорологични прогнози и предупреждения за открито море в рамките на Глобалната морска система за комуникация при бедствие и за осигуряване на безопасност (ГМСББ).

## Правило 6

### Служба за ледови патрул

1 Ледовият патрул съдейства за опазване на човешкия живот на море, за осигуряване на безопасността и ефективността на корабоплаването, а така също и за защита на морската среда в Северния Атлантик. Изисква се корабите, преминаващи през райони с айсберги, охранявани от ледовия патрул през ледовия сезон, да ползват услугите предоставени от ледовия патрул.

2 Договарящите се правителства се задължават да извършват ледови патрул и да поддържат служба за изучаване и наблюдение на ледовите условия в Северния Атлантик. През целия ледови сезон, т.е. в периода от 15 февруари до 1 юли всяка година, югоизточната, южната и югозападната граници на района, в който се появяват айсберги, в близост до Големите плитчини на Нюфаундленд, трябва да се охраняват с цел информиране на преминаващите кораби за размера на опасния район; за изучаване на ледовите условия като цяло; и с цел оказване на помощ на кораби и екипажи, нуждаещи се от такава, в границите на действие на патрулните кораби и въздухоплатателни средства. През останалото време от годината изучаването и наблюдението на ледовите условия продължава според целесъобразността му.

3 На корабите и въздухоплатателните средства, които се използват за службата за ледови патрул и за изучаване и наблюдение на ледовите условия, могат да се възлагат други задължения при условие, че тези допълнителни задължения няма да пречат на основното предназначение на

тази служба и няма да доведат до увеличаване на разходите по нея.

4 Правителството на Съединените Американски Щати се съгласява да продължава осъществяването на цялостното управление на службата за ледови патрул и изучаването и наблюдението на ледовите условия, включително разпространението на получената при това информация.

5 Редът и условията за управлението, експлоатацията и финансирането на ледовия патрул са определени в Правилата за управлението, експлоатацията и финансирането на ледовия патрул в Северния Атлантик, приложени към настоящата глава, които съставляват неразделна част от настоящата глава.

6 Ако, в кой да е момент от време, правителствата на Съединените Щати и/или на Канада пожелаят да прекратят обезпечаването на тези служби, те могат да направят това и договарящите се правителства трябва да уредят въпроса за продължаване на тези служби в съответствие със своите взаимни интереси. 18 месеца преди прекратяване на обезпечаването на тези служби, правителствата на Съединените Щати и или Канада трябва да изпратят писмено предизвестие до всички договарящи се правителства, чиито кораби, имащи правото да плават под техния флаг и чиито кораби са регистрирани на територии, върху които тези договарящи се правителства са разпрострели действието на настоящото правило, получават изгода от тези служби.

## Правило 7

### Служби за търсене и спасяване

1 Всяко договарящо се правителство се задължава да осигури вземане на необходимите мерки за координация на комуникацията при бедствие в своя отговорен район, както и за спасяване на бедстващи хора на море в близост до своите брегове. Тези мерки трябва да включват изграждане, експлоатация и поддръжка на такива средства за търсене и спасяване, каквито са сметени за практически осъществими и необходими като се отчита интензивността на морския трафик и навигационните опасности, както и доколкото е възможно, да осигуряват достатъчни средства за установяване на местоположението и спасяването на тези

хора. (\*)

2 Всяко договарящо се правителство се задължава да предостави на Организацията информация относно своите съществуващи средства за търсене и спасяване и плановете за промяна в тях, ако има такива.

3 Пътнически кораби, за които се прилага глава 1, трябва да имат на борда си план за взаимодействие със съответните служби за търсене и спасяване в случай на авария. Планът трябва да бъде разработен в сътрудничество между корабът, компанията съгласно определението за нея в правило IX/1 и службите за търсене и спасяване. Планът трябва да включва разпоредби за провеждане на периодични учения за проверка на неговата ефективност. Планът трябва да бъде разработен въз основа на насоките, разработени от Организацията.

## Правило 8

### Спасителни сигнали

Договарящите се правителства се задължават да приемат мерки за това, средствата за търсене и спасяване, участващи в операции по търсене и спасяване, да използват спасителни сигнали когато комуникират с кораби или хора, търпящи бедствия.

## Правило 9

### Хидрографски служби

1 Договарящите се правителства се задължават да вземат мерки за събиране и съставяне на хидрографски данни, както и за публикуване, разпространение и актуализиране на цялата навигационна информация, необходима за безопасното корабоплаване.

2 В частност договарящите се правителства се задължават да сътрудничат при извършване, до колкото е възможно, на следните навигационни и хидрографски услуги, по начин, който е най-подходящ за целите на подпомагане на корабоплаването:

-----

\* Вж. Международната конвенция за търсене и спасяване на море от 1979 г. и следните резолюции, приета от Организацията: Възможности за насочване на въздухоплавателни средства за търсене и спасяване (резолюция



A.225(VII)); Използване на радиолокационни транспондери с цел търсене и спасяване (резолюция A.530(13)); Възможности за насочване при търсене и спасяване (резолюция A.61б(15)) и Ръководство за международно авиационно и морско търсене и спасяване (резолюция A. 894(21))

-----

.1 да осигуряват извършване на хидрографски проучвания, които, до колкото е възможно, отговарят на изискванията за безопасно корабоплаване;

.2 да изготвят и издават морски навигационни карти, лоции, фарови книги таблици за приливите и отливите и други навигационни пособия, където това е приложимо, удовлетворяващи нуждите на безопасното корабоплаване;

.3 да разпространяват известия до мореплавателите с цел поддържане на морските навигационни карти и пособия в коригирано състояние, до колкото това е възможно; и

.4 да осигурят мерки за управление на данни за поддържане на тези услуги.

3 Договарящите се правителства се задължават да обезпечат максималното възможно еднообразие на картите и морските навигационни пособия и, ако това е възможно, да вземат под внимание съответните международни резолюции и препоръки.(\*)

4 Договарящите се правителства се задължават до максималната възможна степен да координират своите действия с цел осигуряване на достъпност, доколкото това е възможно, на своевременна, надеждна и недвусмислена, хидрографска и навигационна информация в световен мащаб.

## Правило 10

Определяне на маршрути за движение на корабите

1 Системите за определяне на маршрутите за движение на кораби допринасят за опазване на човешкия живот на море, безопасността и ефективността на корабоплаването и/или защитата на морската среда от замърсяване. Системите за определяне на маршрути за движение на

корабите са препоръчителни, но могат да станат задължителни, за всички кораби, определени категории кораби или кораби, превозващи определени товари, когато са приети и се прилагат в съответствие с насоките и критериите, разработени от Организацията.\*\*)

2 Организацията се признава за единственият международен орган за разработване на насоки, критерии и правила, на международно ниво, за системите за определяне на маршрути за движение на корабите.

Договарящите се правителства отправят до Организацията предложения за приемане на системи за определяне на маршрути за движение на корабите. Организацията осъществява събиране и изпращане на договарящите се правителства на цялата необходима информация по отношение на всяка приета система за определяне на маршрути за движение на корабите.

3 Инициативата за вземане на мерки за въвеждане на система за определяне на маршрути за движение на корабите се възлага на заинтересованото правителство или правителства. При разработване на такива системи за приемането им от Организацията трябва да се вземат под внимание насоките и критериите, разработени от Организацията.\*\*

-----

\* Вж. подходящите резолюции и препоръки, приети от Международната хидрографска организация.

\*\* Вж. Общите положения за определяне на маршрути за движение на корабите, приети от Организацията с резолюция А 572(14), с изм. и доп.

-----

4 Системите за определяне на маршрути за движение на корабите трябва да се представят на Организацията за приемане. Въпреки това правителство или правителства, прилагащи системи за определяне на маршрути за движение на корабите, които не са предназначени за представяне на Организацията за приемане или които не са приети от Организацията, се насърчават да вземат под внимание, доколкото това е възможно, насоките и критериите, разработени от Организацията. (\*)

5 Когато две или повече правителства имат общ интерес в определен

район, те следва да формулират съвместни предложения за разграничаването и използването на система за определяне на маршрути за движение на корабите в този район въз основа на споразумение между тях. При получаване на такова предложение и преди пристъпване към разглеждането му за приемане, Организацията трябва да се убеди, че подробности по предложението са изпратени до правителствата, които имат общ интерес в дадения район, включително страни, разположени в близост до предложената система за определяне на маршрути за движение на корабите.

6 Договарящите се правителства трябва да спазват приетите от Организацията мерки по отношение на определянето на маршрути за движение на корабите. Те трябва да разпространят цялата информация, необходима за безопасното и ефективно използване на приети системи за определяне на маршрути за движение на корабите. Заинтересовано правителство или правителства могат да следят трафика в тези системи. Договарящите се правителства трябва да направят всичко, което е в рамките на техните правомощия, за да осигурят надлежното използване на системи за определяне на маршрути за движение на корабите, приети от Организацията.

7 Кораб трябва да използва задължителна система за определяне на маршрути за движение на корабите, приета от Организацията както се изисква за кораби, от неговата категория или за превозвания товар и в съответствие със съответните действащи разпоредби, освен ако не са налице принудителни причини да не се използва конкретна система за определяне на маршрути за движение на корабите. Всяка такава причина трябва да бъде отразена в корабния дневник.

8 Задължителните системи за определяне на маршрути за движение на корабите трябва да бъдат прегледани от заинтересованото договарящо се правителство или правителства в съответствие с насоките и критериите, разработени от Организацията.\*

9 Всички приети системи за определяне на маршрути за движение на корабите и Действията, които се предприемат за осигуряване на

спазване на изискванията на тези системи, трябва да съответстват на международното право, включително приложимите разпоредби на Конвенцията на Организацията на обединените нации по морско право от 1982 г.

-----

\* Вж. Общите положения за определяне на маршрути и движение на корабите, приети от Организацията с резолюция А.572(14), с изм. и доп.

-----

10 Нищо в настоящото правило или отнасящите се за него насоки и критерии не трябва да бъде в ущърб на правата и задълженията на правителствата по международното право или правните режими на проливите, използвани за международно корабоплаване и лентите за движение на корабите в архипелазите.

## Правило 11

### Системи за докладване на море(\*)

1 Системите за докладване на море допринасят за опазване на човешкия живот на море, безопасността и ефективността на корабоплаването и/или защитата на морската среда от замърсяване. Система за докладване на море, когато е приета и се прилага в съответствие с насоките и критериите, разработени от Организацията(\*\*) съгласно настоящото правило, трябва да си използват от всички кораби или определени категории кораби или от кораби, превозващи определени товари в съответствие с разпоредбите на всяка така приета система.

2 Организацията се признава за единствения международен орган за разработване на насоки, критерии и правила, на международно ниво, за системи за докладване на море. Договарящите се правителства отправят до Организацията предложения за приемане на системи за докладване на море. Организацията осъществява събиране и изпращане на договарящите се правителства на цялата необходима информация по отношение на всяка приета система за докладване на море.

3 Инициативата за вземане на мерки за установяване на система за докладване на море се възлага на заинтересованото правителство или

правителства. При разработване на такива системи трябва да се вземат под внимание насоките и критериите, разработени от Организацията.

4 Системи за докладване на море, които не са представени на Организацията за приемане, могат да не отговарят на разпоредбите на настоящото правило. Въпреки това правителствата, прилагащи такива системи, се насърчават да следват, доколкото това е възможно, насоките и критериите, разработени от Организацията. (\*\*\*)

Договарящите се правителства могат да представят такива системи на Организацията за признаване.

5 Когато две или повече правителства имат общ интерес в определен район, те следва да формулират предложения за съгласувана система за докладване на море въз основа на споразумение между тях. Преди пристъпване към разглеждане на предложение за приемане на система за докладване на море, Организацията трябва изпрати подробности по предложението на тези правителства, които имат общ интерес в района, обхванат от предложената система. Когато съгласувана система за докладване на море е приета и установена, тя трябва да има унифицирани процедури и методи на работа.

-----

\* Настоящото правило не се отнася за системи за докладване на море, установени от правителствата за целите на търсене и спасяване, които са обхванати от глава 5 на Конвенцията за търсене и спасяване на море от 1979 г, с изм. и доп.

\*\* Вж. Насоките и критериите, приети от Комитета по морска безопасност на Организацията с резолюция MSC.43(64), изм. и доп. с резолюция MSC.111(73). Вж. също Общите принципи относно системите за докладване на море и изискванията за докладване на море, включващи насоки относно докладване за произшествия, свързани с опасни товари, вредни вещества и/или замърсители на морето, приети от Организацията с резолюция A.851(20).

\*\*\* Вж. Насоките и критериите, приети от Комитета по морска безопасност на Организацията с резолюция MSC.43(64), изм. и доп. с резолюция

MSC.111(73). Вж. също Общите принципи относно системите за докладване на море и изискванията за докладване на море, включващи насоки относно докладване за произшествия, свързани с опасни товари, вредни вещества и/или замърсители на морето, приети от Организацията с резолюция A.851(20).

-----

6 След приемане на система за докладване на море в съответствие с настоящото правило, заинтересованото правителство или правителства следва да вземат всички необходими мерки за разпространяване на цялата информация, необходима за ефикасното и ефективно използване на системата. Всяка приета система за докладване на море трябва да има възможност за взаимодействие и способност да предоставя информация на кораби, когато това е необходимо. Тези системи трябва да се експлоатират в съответствие с насоките и критериите, разработени от Организацията съгласно настоящото правило.

7 Капитанът на кораб е длъжен спазва изискванията на приетите системи за докладване на море и да съобщава на съответните власти цялата информация, изисквана съгласно разпоредбите на всяка такава система.

8 Всички приети системи за докладване на море и действията, които се предприемат за обезпечаване на спазване на тези системи, трябва да съответстват на международното право, включително приложимите разпоредби на Конвенцията на Организацията на обединените нации по морско право.

9 Нищо в настоящото правило или отнасящите се за него насоки и критерии не трябва да бъде в ущърб на правата и задълженията на правителствата по международното право или правните режими на проливите, използвани за международно корабоплаване и лентите за движение на корабите в архипелазите.

10 Участието на кораби в съответствие с разпоредбите на приетите системи за докладване на море е безплатно за тези кораби.

11 Организацията трябва да гарантира, че приетите системи за докладване на море се преглеждат съгласно насоките и критериите, разработени от

Организацията.

## Правило 12

Служби за движение на кораби

1 Службите за движение на кораби (СДК) допринасят за опазване на човешкия живот на море, безопасността и ефективността на корабоплаването и защитата на морската среда, прилежащите райони от крайбрежието, участъците където се извършват работи и офшорните инсталации от възможни неблагоприятни ефекти от морското корабоплаване.

2 Договарящите се правителства се задължават да вземат мерки за създаване на СДК където, по тяхно мнение, интензивността на движението на кораби или степента на опасност, оправдават тези служби.

3 Договарящите се правителства, които планират и внедряват СДК, трябва, доколкото е възможно, да следват насоките, разработени от Организацията. (\*) Използването на СДК може да бъде задължително само в морски райони, намиращи се в рамките на териториалното море на крайбрежна държава.

4 Договарящите се правителства трябва да се стремят да осигурят, че корабите имащи право да плават под техния флаг, участват в службите за движение на кораби и спазват техните разпоредби.

5 Нищо в настоящото правило или насоките, приети от Организацията, не трябва да бъде в ущърб на правата и задълженията на правителствата по международното право или правните режими на проливите, използвани за международно корабоплаване и лентите за движение на корабите в архипелазите.

## Правило 13

Поставяне и експлоатация на средства за навигационно осигуряване

1 Всяко договарящо се правителство се задължава да осигурява, когато счете за практически и необходимо или самостоятелно, или в сътрудничество с други договарящи се правителства, такива средства за навигационно осигуряване, каквито се изискват от интензивността на

движение на кораби и степента на опасност.

2 За постигане на максимално възможното еднообразие на средствата за навигационно осигуряване, договарящите се правителства се задължават да вземат под внимание международните препоръки и насоки(\*\*) при поставяне на такива средства.

3 Договарящите се правителства се задължават да вземат мерки за това, че информацията, отнасяща се до средствата за навигационно осигуряване, ще е достъпна за всички, които тя касае. Необходимо е, доколкото това е възможно, да се избягват промени в предаванията на системите за определяне на мястото на кораба, които биха могли да се отразят неблагоприятно на работата на корабните приемници, и тези промени ще се извършват едва след изпращане на своевременно и надлежно уведомление.

#### Правило 14

##### Комплектоване на корабите с екипаж

1 Договарящите се правителства се задължават, всяко за своите национални кораби, да спазват вече приетите или, ако това е необходимо, да приемат нови мерки с цел осигуряване, от гледна точка на опазване на човешкия живот на море, на комплектоване на всички кораби с надлежно квалифициран екипаж с достатъчна численост.(\*\*\*)

-----

\* Вж. Насоките относно служби за движение на кораби, приети от

Организацията с резолюция А.857(20).

\*\* Вж. съответните Препоръки и насоки на IALA и SN/Circ.107, морска система на ограждане.

\*\*\* Вж. Принципите за безопасно комплектоване на кораби с екипаж, приети от Организацията с резолюция А.890(21).

-----

2 Всеки кораб, за който се прилага глава I, трябва да бъде снабден с подходящ документ за надлежно комплектоване на кораба с екипаж или еквивалентен документ, издаден от Администрацията като доказателство за надлежното комплектоване на кораба с екипаж, счтено за необходимо



с цел спазване на разпоредбите на параграф 1.

3 На всички кораби, за осигуряване на ефективното изпълнение от страна на екипажа на функции, свързани с безопасността, трябва да бъде установен работен език, който трябва да бъде посочен в корабния дневник. Компанията, съгласно определението в правило IX/1, или капитанът, както е уместно, трябва да определи подходящия работен език. От всеки моряк се изисква да разбира този език и, където това е уместно, да издава заповеди и указания, както и да докладва на този език. Ако работният език не е официален език на държавата, под чиито флаг корабът има право да плава, всички планове и списъци, които трябва да бъдат изложени, трябва да включват превод на работния език.

4 На кораби, за които се прилага глава I като работен език на мостика за осигуряване на комуникации, свързани с безопасността, в направление мостик-мостик и мостик-бряг, както и за общуване на борда между пилота и вахтения личен състав(\*), трябва да се използва английски език с изключение на случаите, когато лицата, участващи непосредствено в общуването, говорят на общ за тях език, различен от английски.

## Правило 15

Принципи, свързани с проектиране на мостика, проектиране и устройство на навигационни системи и оборудване и процедури на мостика

Всички решения, които се вземат с цел прилагане на изискванията на правила 19, 22, 24, 25, 27 и 28 и които влияят на проектирането на мостика, проектирането и устройството на навигационните системи и оборудване на мостика(\*\*) и процедурите на мостика трябва да бъдат насочени към:

- .1 улесняване на задачите, които трябва да се изпълняват от колектива на мостика и пилота при извършване на пълна оценка на ситуацията, и за безопасно корабоводене при всякакви експлоатационни условия;
- .2 допринасяне за ефективното и безопасно управление на ресурсите на мостика;
- .3 предоставяне на възможност на колектива на мостика и пилота да

имат удобен и непрекъснат достъп до важна информация, която е представена по ясен и недвусмислен начин с помощта на стандартизирани символи и системи за обозначение на средствата за управление и дисплеите;

-----

\* За тази цел може да се използва Стандартния морски разговорник на ММО (циркуляр MSC/Circ.794), изм. и доп.

\*\* Вж. Насоките относно критерии за ергономичност на оборудването и разположението на мостика (циркуляр MSC/Circ.982) и Експлоатационните изисквания към интегрирани навигационни системи за корабен мостик (IBS) (резолюция MSC.64(67), анекс 1) и към интегрирани навигационни системи (INS) (резолюция MSC86(70), анекс 3

-----

.4 показване на работното състояние на автоматизирани функции и интегрирани компоненти, системи и/или подсистеми;

.5 предоставяне на колектива на мостика и пилота на възможност бързо непрекъснато и ефективно да обработват информация и да вземат решение;

.6 предотвратяване или свеждане до минимум извършване на извънредна или ненужна работа и всякакви условия или отвличащи вниманието обстоятелства на мостика, които могат да причинят умора или понижаване на бдителността на колектива на мостика и пилота; и

.7 свеждане на минимум на опасността от човешки грешки и своевременно откриване на такива грешки в случай, че са допуснати, с помощта на система за контрол и сигнализация, за да може колектива на мостика и пилота да предприемат своевременно надлежните мерки.

## Правило 16

### Техническо обслужване на оборудването

1 Администрацията трябва да се убеди, че са взети надлежни мерки за осигуряване на постоянно функциониране на изискваното от настоящата глава оборудване.

2 С изключение на случаите, предвидени в правила I/7(b)(ii), I/8 и I/9,

въпреки че трябва да бъдат взети всички целесъобразни мерки за поддържане на изискваното от настоящата глава оборудване в ефективно работно състояние, неизправности в това оборудване не трябва да се разглеждат като основание за обявяване на кораба за не мореходен или като причина за забавяне на кораба в пристанища, в които отсъстват възможности за бързо извършване на ремонт, при условие, че капитанът е взел подходящи мерки за вземане под внимание на неизправното оборудване или липсващата информация при планиране и извършване на безопасен рейс за пристанище, където могат да се извършват ремонтни работи.

## Правило 17

### Електромагнитна съвместимост

1 Администрациите са длъжни да гарантират, че цялото електрическо и електронно оборудване на мостика или в близост до мостика на кораби, построени на или след 1 юли 2002 г., е тествано за електромагнитна съвместимост като се вземат под внимание препоръките, разработени от Организацията. (\*)

-----

\* Вж. Общите изисквания за електромагнитна съвместимост за цялото електрическо и електронно корабно оборудване, приети от Организацията с резолюция А.813(19).

-----

2 Електрическото и електронното оборудване трябва да бъде инсталирано по такъв начин, че правилното функциониране на навигационните системи и оборудване не се влияе от електромагнитна интерференция.

3 Преносимо електрическо и електронно оборудване не трябва да се експлоатирана мостика ако то може да повлияе на правилното функциониране на навигационните системи и оборудване.

## Правило 18

Одобряване и прегледи на навигационни системи и оборудване и устройство за регистрация на данни за рейса и експлоатационни изисквания към тях

1 Системите и оборудването, необходими за съответствие с изискванията

на правила 19 и 20, трябва да бъдат от тип, одобрен от

Администрацията.

2 Системите и оборудването, включително отнасящите се към тях

устройства за подсигуряване на тяхната работа, където е уместно,

инсталиране на или след 1 юли 2002 г., с цел изпълнение

функционалните изисквания на правила 19 и 20, трябва да отговарят на

подходящи експлоатационни изисквания, не по-ниски от тези, които са

приети от Организацията. (\*)

-----

\* Вж. следните препоръки, приети от Организацията с посочените

резолюции:

Препоръки относно общите изисквания за корабно радио-оборудване,

явяващо се част от Глобалната морска система за комуникации при

бедствие и за осигуряване на безопасността (ГМСББ) и за електронни

средства за корабоводене (резолюция А.694(17));

Препоръка относно експлоатационните изисквания за жирокомпаси

(резолюция А.424(XI));

Препоръка относно експлоатационните изисквания за радиолокационно

оборудване (резолюция МСC.64(67), анекс 4);

Експлоатационни изисквания към средствата за автоматична

радиолокационна прокладка (резолюция А.823(19));

Препоръка относно експлоатационните изисквания за системи за

изобразяване на електронни карти и информация (СИЕКИ) (резолюция

А817(19), изм. и доп. съответно с резолюции МСC.64(67), анекс 5 и

МСC.86(70), анекс 4);

Препоръка относно стандарти за точност на корабоводенето (резолюция

А.529(13)); Препоръка относно експлоатационните изисквания за корабни

приемници за системите "Лоран-С" и "Чайка" (резолюция А.818(19));

Препоръка относно експлоатационните изисквания за корабни

приемо-индикатори за системата за глобално позициониране (резолюция

А.819(19), изм. и доп. с резолюция МСC. 112(73));

Препоръка относно експлоатационните изисквания за корабни

приемо-индикатори за системата "ГЛОНАСС" (резолюция MSC.53(66), изм. и доп. с резолюция MSC.113(73));

Препоръка относно експлоатационните изисквания за корабни приемо-индикатори на сигнали от морски радио-буйове на системите DGPS и ДГЛОНАСС (резолюция MSC.64(67), анекс 2, изм. и доп. с резолюция MSC.114(73));

Препоръка относно експлоатационните изисквания за комбинирани приемо-индикатори за системите GPS/ГЛОНАСС (резолюция MSC.74(69), анекс 1, изм. и доп. с резолюция MSC.115(73));

Препоръка относно експлоатационните изисквания за системи за управление на курса (резолюция MSC.64(67), анекс 3);

Препоръка относно експлоатационните изисквания за системи за управление на траекторията на движение на кораба (резолюция MSC.74(69), анекс 2);

Препоръка относно експлоатационните изисквания за корабна универсална система за автоматично опознаване (CAO) (резолюция MSC.74(69), анекс 3);

Препоръка относно експлоатационните изисквания за ехолоти (резолюция A.224(VII), изм. и доп. с резолюция MSC.74(69), анекс4);

Препоръка относно експлоатационните изисквания за указатели на скорост и проплавано разстояние (резолюция A.824(19), изм. и доп. с резолюция MSC.96(72));

Експлоатационни изисквания за указатели на скорост на поворота (резолюция A.526(13));

Препоръка относно уеднаквяване на експлоатационните изисквания за навигационно оборудване (резолюция A.575(14));

Препоръка относно методи за измерване на нивото на шума в местата за прослушване (резолюция A.343(IX));

Препоръка относно експлоатационните изисквания за радиолокационни отражатели (резолюция A.384(X));

Препоръка относно експлоатационните изисквания за магнитни компаси (резолюция A.382(X));

Препоръка относно експлоатационните изисквания за лампи за дневна сигнализация (резолюция MSC.95(72));

Препоръка относно експлоатационните изисквания за системите за приемане на звук (резолюция MSC.86(70), анекс 1);

Препоръка относно експлоатационните изисквания за морски устройства за предаване на магнитен курс (TMHD's) (резолюция MSC.86(70), анекс 2);

Препоръка относно експлоатационните изисквания за устройствата за регистрация на данни за рейса (УРДР) (резолюция A.861(20));

Препоръка относно експлоатационните изисквания за морски устройства за предаване на курс (УПК) (резолюция MSC.116(73)).

Препоръка относно експлоатационните изисквания за системи за изобразяване на електронни карти и информация (ECDIS) (резолюция A.817(19)

-----

3 Когато системи и оборудване се подменят или добавят на кораби, построени преди 1 юли 2002 г., тези системи и оборудване, доколкото това е целесъобразно и практически възможно, трябва да отговарят на изискванията на параграф 2.

4 Системите и оборудването, инсталирани преди приемане на експлоатационни изисквания за тях от Организацията, по усмотрение на Администрацията, могат в следствие да бъдат освободени от пълно съответствие с тези изисквания при условие, че се обърне надлежно внимание на препоръчителните критерии, приети от Организацията. Въпреки това, за да може система за изобразяване на електронни карти и информация (ECDIS) да бъде одобрена за съответстваща с изискването на правило 19.2.1.4 за наличие на карти на кораба, тази система трябва да отговаря на подходящи експлоатационни изисквания, не по-ниски от тези, които са приети от Организацията и са в сила към датата на нейното инсталиране, или - по отношение на системи, инсталирани преди 1 януари 1999 г. - не по-ниски от експлоатационните изисквания, приети от Организацията на 23 ноември 1995 г. (\*)

5 Администрацията трябва да изисква от производителите да имат система за управление на качеството, освидетелствана от компетентен орган, с цел гарантиране на непрекъснато съответствие с изискванията за одобряване на типа на продукта. Като алтернатива, Администрацията може да използва процедури за проверка на крайни продукти, когато съответствието със свидетелството за одобрен тип на продукта е потвърдено от компетентен орган, преди инсталиране на продукта на борда на кораби.

6 Преди одобряване на системи или оборудване, притежаващи нови характеристики, които не са обхванати от настоящата глава, Администрацията трябва да се убеди, че тези характеристики осигуряват изпълнението на функциите поне толкова ефективно, колкото и характеристиките, изисквани от настоящата глава.

7 Когато оборудване, за което са разработени експлоатационни изисквания от Организацията, е инсталирано на кораби в допълнение към оборудването, което се изисква от правила 19 и 20, това оборудване подлежи на одобряване и, доколкото това е практически възможно, трябва да отговаря на експлоатационни изисквания, не по-ниски от тези, които са приети от Организацията.

8 Системата за регистрация на данни за рейса, включително всички датчици, трябва ежегодно да се подлага на експлоатационни изпитания. Изпитанията трябва да се провеждат от одобрена организация, занимаваща се с изпитания или техническо обслужване, за проверка на точността, продължителността на съхранение и възможността за възстановяване на регистрираните данни. В допълнение трябва да се проведат изпитания и проверки за определяне на експлоатационната надеждност на всички защитни покрития и спомагателни устройства. На кораба трябва да се съхранява копие от свидетелството за съответствие, издадено от организацията, провела изпитанията, в което се посочват датата на потвърждаване на съответствието и приложимите експлоатационни изисквания.

Изисквания за наличие на корабни навигационни системи и оборудване

## 1 Приложно поле и изисквания

При спазване на разпоредбите и правило 1.4:

1.1 Кораби, построени на или след 1 юли 2002 г., трябва да бъдат снабдени с навигационни системи и оборудване, които отговарят на изискванията, предписани в папки от 2.1 до 2.9.

1.2 Кораби, построени преди 1 юли 2002 г., трябва:

.1 при спазване на разпоредбите на параграфи 1.2.2 и 1.2.3, освен случаите, когато те напълно съответстват на настоящото правило, да имат оборудване, което отговаря на изискванията, предписани в правила VII, V/12 и V/20 на Международната конвенция за опазване на човешкия живот на море от 1974 г., действаща до 1 юли 2002 г.;

.2 да са снабдени с оборудването или системите, изисквани от параграф 2.1.6, не по-късно от първия преглед след 1 юли 2002 г., от който момент няма повече да се изисква наличие на радиопеленгатора, упоменат в правило V/12 (p) на Международната конвенция за опазване на човешкия живот на море от 1974 г., действаща до 1 юли 2002 г.; и

.3 да са снабдени със системата, изисквана от параграф 2.4, не по-късно от датите, посочени в параграфи 2.4.2 и 2.4.3.

## 2 Корабно навигационно оборудване и системи

2.1 Всички кораби, независимо от големината си, трябва да бъдат снабдени с:

.1 главен магнитен компас с надлежно определена девиация или друго средство, независимо от източник на електроенергия, за определяне на курса на кораба и извеждане на показанието на главния пост за управление на руля;

.2 пелорус или пеленгатор на компас или друго средство, независимо от източник на електроенергия, за вземане на пеленги по дъга от хоризонта, равна на 360°;

.3 средства за коригиране на курсове и пеленги за получаване на



истинските им значения по всяко време;

.4 морски навигационни карти и навигационни пособия за планиране и изобразяване на пътя на кораба за предстоящия рейс и за нанасяне и контрол на местата на кораба на карти по време на целия рейс; система за изобразяване на електронни карти и информация (ECDIS) може да се приеме за отговаряща на изискванията на настоящия подпараграф, по отношение на наличие на карти на кораба;

.5 подсигуряващи устройства с цел изпълнение на функционалните изисквания, предписани в подпараграф 4, ако тази функция частично или изцяло се изпълнява с електронни средства;(\*)

.6 приемо-индикатор за глобална навигационна сателитна система или наземна радионавигационна система или друго средство, подходящо за непрекъснато използване в течение на предстоящия рейс, за определяне и актуализиране на мястото на кораба по автоматичен начин;

.7 ако са с бруто тонаж по-малък от 150 и ако това е практически възможно - радиолокационен отражател или друго средство, позволяващо откриването им от кораби, използващи радиолокационна станция, работеща и на 9, и на 3 GHz;

.8 когато корабният навигационен мостик е напълно затворен и освен ако Администрацията не е определила друго - система за приемане на звукови сигнали или друго средство, позволяващо на вахтения помощник капитан да прослушва звукови сигнали и да определя тяхното направление;

.9 телефон или друго средство за съобщаване на информация относно курса на аварийния пост за управление на руля, ако такъв е предвиден.

-----  
\* Подходящо фолио от хартиени навигационни карти може да се използва като подсигуряващо устройство за ECDIS Приемливи са друга подсигуряващи устройства за ECDIS (вж. приложение 6 към резолюция A.817(19), изм. и доп.).

-----

2.2 Всички кораби с бруто тонаж 150 и по-голям и пътническите кораби, независимо от тяхната големина, трябва в допълнение към изискванията на параграф 2.1 да бъдат снабдени с:

.1 резервен магнитен компас, взаимозаменяем с магнитния компас по параграф 2.1.1, или друго средство за изпълнение на функцията, упомената в параграф 2.1.1 посредством замяна или дублиране на оборудването;

.2 лампа за дневна сигнализация или друго средство за предаване на светлинни сигнали през деня и през нощта, което използва източник на електроенергия, който не е изцяло зависим от корабното електрозахранване.

2.3 Всички кораби с бруто тонаж 300 и по-голям и пътническите кораби, независимо от тяхната големина, трябва в допълнение към изискванията на параграф 2.2 да бъдат снабдени с:

.1 ехолот или друго електронно средство за измерване и изобразяване на дълбочината на водата под кила;

.2 радиолокационна станция, работеща на 9 GHz, или друго средство за определяне и показване на пеленг и дистанция до радиолокационни транспондери и други надводни плаващи средства, препятствия, буйове, бреговата черта и навигационни знаци за подпомагане на корабоводенето и за избягване на сблъскване;

.3 средство за електронна прокладка или друго средство за водене на прокладка на дистанциите и пеленгите до цели с помощта на електронна апаратура за определяне на опасността от сблъскване;

.4 прибори за измерване на скоростта и проплаваното разстояние или друго средство за оказване на скоростта и проплаваното разстояние, спрямо водата;

.5 устройство за предаване на курса с надлежно определена девиация или друго средство за предаване на информация за курса за въвеждане в оборудването, упоменато в параграфи 2.3.2, 2.3.3 и

2.4.

2.4 Всички кораби с бруто тонаж 300 и по-голям, извършващи международни рейсове и товарни кораби с бруто тонаж 500 и по-голям, които не извършват международни рейсове, и пътническите кораби, независимо от тяхната големина, трябва да са снабдени със система за автоматично опознаване (САО) както следва:

.1 кораби, построени на или след 1 юли 2002 г.;

.2 кораби, извършващи международни рейсове, построени преди 1 юли 2002 г.:

.2.1 в случай на пътнически кораби, не по-късно от 1 юли 2003 г.;

.2.2 в случай на танкери, не по-късно от първия преглед за безопасност на оборудването\* на или след 1 юли 2003 г.;

.2.3 в случай на кораби, различни от пътнически кораби и танкери, с бруто тонаж 50000 и по-голям, не по-късно от 1 юли 2004 г.;

.2.4 в случай на кораби, различни от пътнически кораби и танкери, с бруто тонаж 10000 и по-голям, но по-малък от 50000, не по-късно от 1 юли 2005 г.;

.2.5 в случай на кораби, различни от пътнически кораби и танкери, с бруто тонаж 3000 и по-голям, но по-малък от 10000, не по-късно от 1 юли 2006 г.;

.2.6 в случай на кораби, различни от пътнически кораби и танкери, с бруто тонаж 300 и по-голям, но по-малък от 3000, не по-късно от 1 юли 2007 г.; и

.3 кораби, които не извършват международни рейсове, построени преди 1 юли 2002 г., не по-късно от 1 юли 2008 г.;

.4 Администрацията може да освобождава кораби от изпълнение на изискванията на настоящия параграф, когато тези кораби предстои да бъдат окончателно извадени от експлоатация в рамките на две години след датата на внедряване, посочена в подпараграфи .2 и .3;

.5 САО трябва:

.1 да предоставя автоматично на подходящо оборудвани брегови станции други кораби и въздухоплавателни средства информация,

включваща опознавателни данни, тип, координати, курс, скорост, навигационно състояние на кораба и друга информация, свързана с безопасността;

.2 да получава автоматично тази информация от кораби, оборудвани по подобен начин;

.3 да следи движението на корабите и да ги съпровожда; и

.4 да обменя данни с брегови средства;

.6 изискванията на параграф 2.4.5 не се прилагат за случаи, когато международни споразумения, правила или стандарти предвиждат защита на навигационната информация; и

.7 САО трябва да се експлоатира като се вземат под внимание насоките, разработени от Организацията. (\*\*)

-----

\* Вж. правило I/8.

\*\* Вж. Насоките относно експлоатацията на САО на кораби, които предстои да бъдат разработени от Организацията.

-----

2.5 Всички кораби с бруто тонаж 500 и по-голям трябва, освен да отговарят на изискванията на параграф 2.3, с изключение на параграфи 2.3.3 и 2.3.5, и изискванията на параграф 2.4, да имат:

.1 жирокомпас или друго средство за определяне и показване на курса на кораба посредством корабни немагнитни средства и за предаване на информация за курса с цел въвеждане в оборудването, упоменато в параграфи 2.3.2, 2.4 и 2.5.5;

.2 репитер на жирокомпаса за показване на курса или друго средство за визуално извеждане на информация за курса в аварийния пост за управление на руля, ако такъв е предвиден;

.3 репитер на жирокомпаса за пеленговане или друго средство за вземане на пеленги по дъга от хоризонта, равна на  $360^\circ$ , с използване на жирокомпаса или другото средство, упоменато в подпараграф .1. Корабите с бруто тонаж по-малък от 1600,

обаче, трябва да бъдат снабдени с такива средства, доколкото това е възможно;

.4 индикатори за перото на руля, гребния винт, упора, стъпката и работния режим или друго средство за определяне и показване на ъгъла на отклонение на перото на руля, оборотите на гребния винт, големината и посоката на упора на гребния винт и, ако е приложимо, големината и посоката на упора на подрулващото устройство и стъпката и работния режим на винта; показанията на всички тези средства трябва да бъдат изведени на поста за управление на кораба; и

.5 средство за автоматично съпровождане или друго средство за автоматична прокладка на дистанциите и пеленгите до други цели за определяне на опасността от сблъскване.

2.6 На всички кораби с бруто тонаж 500 и по-голям, повреда в един елемент от оборудването не трябва да намалява способността на кораба да отговаря на изискванията на параграфи 2.1.1, 2.1.2 и 2.1.4.

2.7 Всички кораби с бруто тонаж 3000 и по-голям трябва, освен да отговарят на изискванията на параграф 2.5, да имат:

.1 радиолокационна станция, работеща на 3 GHz, или, когато Администрацията счете за уместно, втора радиолокационна станция, работеща на 9 GHz, или друго средство за определяне и показване на пеленг и дистанция до други надводни плаващи средства, препятствия, буйове, бреговата черта и навигационни знаци за подпомагане на корабоводенето и за избягване на сблъскване, които са функционално независими от тези, които са упоменати в параграф 2.3.2; и

.2 второ средство за автоматично съпровождане или друго средство за автоматична прокладка на дистанциите и пеленгите до други цели за определяне на опасността от сблъскване, които са функционално независими от тези, упоменати в параграф 2.5.5.

2.8 Всички кораби с бруто тонаж 10000 и повече трябва, освен да

отговарят на изискванията на параграф 2.7 с изключение на параграф 2.7.2, да имат:

.1 средство за автоматична радиолокационна прокладка или друго средство за водене на автоматична прокладка на дистанции и пеленги до най-малко 20 други цели, свързано към устройство, показващо скоростта и проплаваното разстояние спрямо водата, с цел определяне на опасността от сблъскване и симулиране на пробна маневра; и

.2 система за управление на курса или пътя или друго средство за автоматично управление и удържане на курс и/или праволинеен път.

2.9 Всички кораби с бруто тонаж 50000 и по-голям трябва, освен да отговарят на изискванията на параграф 2.8, да имат:

.1 индикатор за скоростта на поворота или друго средство за определяне и показване на скоростта на поворота; и

.2 устройство за измерване на скоростта и проплаваното разстояние или друго средство за указване на скоростта и проплаваното разстояние спрямо дъното в надлъжно и напречно направление.

3 Когато се разрешават "други средства" по настоящото правило, тези средства трябва да бъдат одобрени от Администрацията в съответствие с правило 18.

4 Навигационното оборудване и системи, упоменати в настоящото правило, трябва да бъдат инсталирани, тествани и поддържани така, че да бъде сведена до минимум вероятността от възникване на повреди.

5 Навигационно оборудване и системи, предлагащи алтернативни режими на работа трябва да указват текущо избрания режим.

6 Системите за интегриран навигационния мостик(\*) трябва да са изградени така, че ако възникне повреда в една подсистема, това да бъде доведено незабавно до вниманието на вахтения помощник-капитан посредством звукова и светлинна

аварийно-предупредителна сигнализация и да не доведе до повреда в коя да е друга подсистема. В случай на повреда в една част от интегрирана навигационна система(\*\*), трябва да е налице възможност за експлоатация на всеки друг индивидуален елемент на оборудването или част от системата отделно от останалите елементи или части.

-----  
\* Вж. резолюция MSC.64(67), анекс 1, Експлоатационни изисквания за системи за интегриран навигационен мостик.

\*\* Вж. резолюция MSC. 86(70), анекс 3, Експлоатационни изисквания за интегрирани навигационни системи

-----  
Правило 20

Устройства за регистрация на данни за рейса (УРДР)

1 С цел облекчаване на разследването на аварии, корабите, когато извършват международни рейсове, при спазване на разпоредбите на правило 1.4, трябва да са снабдени с устройство за регистрация на данни за рейса (УРДР) както следва:

- .1 пътнически кораби, построени на или след 1 юли 2002 г.;
- .2 Ро-Ро пътнически кораби, построени преди 1 юли 2002 г., не по-късно от първия преглед на или след 1 юли 2002 г.;
- .3 пътнически кораби, различни от Ро-Ро пътнически кораби, построени преди 1 юли 2002 г., не по-късно от 1 януари 2004 г.; и
- .4 кораби, различни от пътнически кораби, с бруто тонаж 3000 и по-голям, построени на или след 1 юли 2002 г.

2 Администрацията може да освобождава кораби, различни от Ро-Ро пътнически кораби, построени преди 1 юли 2002 г. от изпълняване на изискването да бъдат снабдени с УРДР, ако може да бъде доказано, че свързването на УРДР със съществуващото на кораба оборудване е нецелесъобразно и практически невъзможно.

Правило 21

Международен сигнален код и Международно ръководство за авиационно и морско

## Търсене и Спасяване (IAMSAR Manual)

(Загл. изм. – ДВ, бр. 16 от 2017 г., в сила от 1.01.2004 г.)

1. (Предишен текст на Правило 21 – ДВ, бр. 16 от 2017 г., в сила от 1.01.2004 г.) На всички кораби, от които, съгласно настоящата Конвенция, се изисква да бъдат снабдени с радио-комуникационни средства, трябва да е налице Международният сигнален свод, изм. и доп. от Организацията. Наличие на сигналният свод се изисква също така на всеки друг кораб, който, по мнение на Администрацията, се нуждае от неговото използване.

2. (Нов – ДВ, бр. 16 от 2017 г., в сила от 1.01.2004 г.) На всички кораби трябва да е налице актуално копие на том III на Международното ръководство за авиационно и морско Търсене и Спасяване (IAMSAR Manual).

### Правило 22

#### Видимост от навигационния мостик

1 (Изм. – ДВ, бр. 16 от 2017 г., в сила от 1.07.2006 г.) Кораби с дължина не по-малка от 55 м съгласно определението в правило 2.4, построени на или след 1 юли 1998 г., трябва да отговарят на следните изисквания:

.1 Видимостта към морската повърхност от поста за управление на кораба не трябва да бъде засенчена на разстояние по-голямо от две дължини на кораба или 500 т, което от двете е по-малко, пред носа на кораба до  $10^\circ$  на всеки борд при всякакви условия на газене, диферент и палубен товар;

.2 Никакъв засенчен сектор, причинен от товар, товарни устройства други препятствия, намиращи се извън рулевата рубка носово от траверса, които пречат на видимостта към морската повърхност от поста за управление на кораба, не трябва да бъде по-голям от  $10^\circ$ .

Общата дъга от засенчени сектори не трябва да е по-голяма от  $20^\circ$ .

Секторите на безпрепятствена видимост между засенчени сектори трябва да бъдат най-малко по  $5^\circ$ . Въпреки това, по отношение на видимостта, описана в подпараграф .1, всеки отделен засенчен сектор не трябва да бъде по-голям от  $5^\circ$ ;

.3 Хоризонталното поле на видимост от поста за управление на кораба трябва да обхваща дъга, не по-малка от  $225^\circ$ , т.е. от посока право по носа до не по-малко от  $22.5^\circ$  зад траверса на всеки от бордовете на кораба;

.4 От всяко от крилата на мостика, хоризонталното поле на видимост трябва да обхваща дъга, не по-малка от  $225^\circ$ , т.е. от посока най-малко  $45^\circ$  по носа от страната на противоположния борд, през посока право по носа и след това от посока право по носа до посока



право зад кърмата на  $180^\circ$  от същия борд на кораба;

.5 От главния пост за управление на руля, хоризонталното поле на видимост трябва да обхваща дъга от посока право по носа до най-малко  $60^\circ$  на всеки от бордовете на кораба;

.6 Бордът на кораба трябва да се вижда от крилото на мостика;

.7 Височината на долния ръб на предните илюминатори на навигационния мостик над палубата на мостика трябва да бъде колкото е възможно по-малка. В никакъв случай не трябва долният ръб да представлява пречка за видимостта напред, както е описано в настоящото правило;

.8 Горният ръб на предните илюминатори на навигационния мостик трябва да позволява видимост напред към хоризонта от поста за управление на кораба за човек с височина на нивото на очите 1800 mm над палубата на мостика, когато корабът изпитва килево клатене при силно вълнение. Ако Администрацията е убедена, че височина на нивото на очите 1800 mm е нецелесъобразна и практически невъзможна, тя може да разреши намаляване на тази височина, но не под 1600 mm.

.9 Илюминаторите трябва да отговарят на следните изисквания:

.9.1 За избягване на отражения, предните илюминатори на мостика трябва да бъдат наклонени спрямо вертикалната равнина с горната им част навън, под ъгъл не по-малък от  $10^\circ$  и не по-голям от  $25^\circ$ ;

.9.2 Рамките на илюминаторите на навигационния мостик трябва да бъдат сведени до минимум и не трябва да се поставят непосредствено пред работни места;

.9.3 Не трябва да се поставят илюминатори от поляризирано или тонирано стъкло;

.9.4 По всяко време, независимо от метеорологичните условия, трябва да е осигурена добра видимост през най-малко два от предните илюминатори на навигационния мостик и, в зависимост от конфигурацията на мостика, трябва да са поставени допълнителни илюминатори, осигуряващи добра видимост.

2 Кораби, построени преди 1 юли 1998 г., трябва, доколкото това е

възможно, да отговарят на изискванията на параграфи 1.1 и 1.2.

Въпреки това, не се изискват конструктивни изменения или инсталиране на допълнително оборудване на тези кораби.

3 На кораби с нетрадиционна конструкция, които, по мнение на Администрацията, не могат да отговорят на изискванията на настоящото правило, трябва да се предвидят мерки за осигуряване на ниво на видимост, което е възможно най-близко до това, което е предписано в настоящото правило.

## Правило 23

Съоръжения за прехвърляне на пилоти

### 1 Приложно поле

1.1 Кораби, извършващи рейсове, в хода на които има вероятност да се използват пилоти, трябва да бъдат снабдени със съоръжения за прехвърляне на пилоти.

1.2 Оборудването и съоръженията за прехвърляне на пилоти, инсталирани на или след 1 януари 1994 г., трябва да отговарят на изискванията на настоящото правило, като се обърне надлежно внимание на стандартите, приети от Организацията.\*

1.3 Оборудването и съоръженията за прехвърляне на пилоти, които са инсталирани на кораби преди 1 януари 1994 г., трябва да отговарят поне на изискванията на правило 17 от Международната конвенция за опазване на човешкия живот на море от 1974 г., действаща до тази дата, като се обърне надлежно внимание на стандартите, приети от организацията преди тази дата.

1.4 Оборудването и съоръженията, които са подменени след 1 януари 1994 г., трябва, доколкото това е целесъобразно и практически възможно, да отговарят на изискванията на настоящото правило.

## 2 Общи положения

2.1 Всички съоръжения, които се използват за прехвърляне на пилоти, трябва ефективно да изпълняват своето предназначение, а именно, да осигуряват безопасно качване на пилоти на борда и слизането им от кораба. Приспособленията трябва да са чисти надлежни

поддържани и съхранявани и редовно да се проверяват за гарантиране на тяхната безопасна употреба. Те трябва да се използват само за качване на борда и слизане от кораба на хора.

-----

\* Вж. Препоръката относно съоръжения за прехвърляне на пилоти, приета от Организацията с резолюция А.889(21) и циркуляр MSC/Circ.568/Rev.1, Изисквани съоръжения за качване на пилоти на борда.

-----

2.2 Поставянето на съоръженията за прехвърляне на пилоти и качването на пилот на борда трябва да става под наблюдението на отговорно лице от командния състав на кораба, имащ средство за връзка с навигационния мостик, което освен това трябва да осигури съпровождане на пилота по безопасен маршрут до и от навигационния мостик Членовете от екипажа, които участват в поставяне и работа с механично оборудване трябва да бъдат инструктирани по отношение на безопасните процедури, които трябва да се следват, а оборудването трябва да се тества преди използване.

### 3 Съоръжения за прехвърляне

3.1 Трябва да бъдат предвидени съоръжения за безопасно качване на пилота на борда и слизане от кораба от двата борда на кораба.

3.2 На всички кораби, където разстоянието от нивото на морето до мястото за качване на или слизане от кораба е по-голямо от 9 м, и където е предвидено качването и слизането на пилотите да става по парадния трап или с помощта на механичен пилотски лифт или друго еднакво безопасно и удобно средство в съчетание с пилотски трап, такова оборудване трябва да е разположено от двата борда на кораба, освен ако оборудването може да се прехвърля за ползване и на двата борда.

3.3 Безопасно и удобно качване на и слизане от кораба се осигурява посредством:

.1 пилотски трап, изискващ качване по него на височина от повърхността на водата не по-малка от 1.5 m и не по-голяма от

9 м, разположен и закрепен, така че:

.1.1 да се намира далеч от всякакви отливни отвори на кораба;

.1.2 да се намира в рамките на успоредната част от корпуса на кораба и, доколкото е възможно, в средната част на кораба, в рамките на половината от дължината му;

.1.3 всяко негово стъпало да е прилепнало плътно към борда на кораба; когато конструктивни елементи, като гумени кранци например, възпрепятстват прилагането на тази разпоредба, трябва да се вземат специални мерки, удовлетворяващи Администрацията за осигуряване на безопасно качване на хора на борда и слизането им от кораба;

.1.4 дължината на пилотския трап е достатъчна за достигане до нивото на водата от мястото за качване на или слизане от кораба при всякакви условия на натоварване и диферент на кораба, както и при крен  $15^\circ$  на противоположния борт; римоните, шегелите и крепежните въжета трябва да бъдат най-малко толкова здрави, колкото страничните въжета на трапа; или

.2 параден трап в съчетание с пилотския трап или друго еднакво безопасно и удобно средство, когато разстоянието от повърхността на водата до мястото за качване на кораба е по-голямо от 9 т. Парадният трап трябва да бъде поставен по посока към кърмата. При използването му, долния край на парадния трап трябва да е прилепнал плътно към борда на кораба в рамките на успоредната част на корпуса, както и, доколкото това е възможно, в средната част на кораба в рамките на половината от неговата дължина и далече от всякакви отливни отвори; или

.3 механичен пилотски лифт, разположен така, че да се намира в рамките на успоредната част на корпуса на кораба и, доколкото това е възможно, в средната част на кораба, в рамките на половината от неговата дължина и далече от всякакви отливни

отвори.

#### 4 Достъп до палубата на кораба

Трябва да бъдат предвидени средства, осигуряващи безопасно, удобно и свободно преминаване за всеки човек, качващ се или слизащ от кораба, между горната част на пилотския трап или на парадния трап, или друго устройство, и палубата на кораби. Когато това преминаване се осъществява посредством:

- .1 проход в леерното заграждение или фалшборда, трябва да бъдат предвидени подходящи дръжки;
- .2 трап, поставен във фалшборда, трябва да бъдат поставени две стойки с дръжки, здраво закрепени за корпуса на кораба, при или близо до основите им и в по-високо разположени точки. Трапът, поставен във фалшборда, трябва да бъде надеждно закрепен за кораба за предотвратяване на преобръщане.

#### 5 Врати в борда на кораба

Вратите в борда на кораба, които се използват за прехвърляне на пилоти, не трябва да се отварят навън.

#### 6 Механични пилотски лифтове

6.1 Механичният пилотски лифт и спомагателното оборудване към него трябва да бъдат одобрени от Администрацията тип. Пилотският лифт трябва да бъде проектиран така, че да работи като движещ се трап за вдигане и спускане на един човек по борда на кораба, или като платформа за вдигане и спускане на един или повече хора по борда на кораба. Той трябва да бъде проектиран и конструиран така, че да осигурява качване на пилота на борда и слизането му от кораба по безопасен начин, включително безопасен достъп от лифта до палубата и обратно. Този достъп трябва да се осъществява непосредствено от платформа, надеждно оградена с перила.

6.2 Ефективно ръчно съоръжение трябва да бъде предвидено за спускане или прибиране на борда на човека или хората, които се превозват с лифта, и да бъде винаги готово за използване в случай на прекъсване на захранването с енергия.

6.3 Лифтът трябва да бъде надеждно закрепен за корпуса на кораба. Закрепването не трябва да се извършва единствено с помощта на бордовите леерни заграждения на кораба. На двата борда на кораба трябва да бъдат предвидени подходящи и здрави места за закрепване на лифтове от преносим тип.

6.4 Ако в района на местоположението на лифта има ремъчна предавка, то тази ремъчна предавка трябва да бъде изрязана достатъчно, така че да позволява на лифта да работи плътно прилепнал към борда на кораба.

6.5 Пилотски трап трябва да бъде поставен в съседство с лифта и да бъде готов за незабавно използване така, че към него да има достъп директно от лифта във всяка точка на неговото придвижване. Пилотският трап трябва да бъде достатъчно дълъг така, че да достига нивото на морето от своето собствено място за качване на кораба.

6.6 Мястото на борда на кораба, от където се спуска лифта, трябва да бъде обозначено.

6.7 Трябва да бъде предвидено подходящо защитено място за съхраняване на преносимия лифт. В много студено време, за избягване на опасността от образуване на лед, преносимият лифт не трябва да се поставя по-рано от момента на неговото непосредствено използване.

## 7 Допълнително оборудване

7.1 Следното допълнително оборудване трябва да бъде под ръка, готово за незабавно използване, при прехвърляне на хора:

.1 две спасителни въжета с диаметър, не по-малък от 28 mm, надлежно закрепени за кораба, ако такива се изискват от пилота;

.2 спасителен кръг, снабден със самозапалваща се светлина;

.3 хвъргало.

7.2 Когато се изисква от параграф 4, трябва да бъдат предвидени стойки и трапове, поставени във фалшборда.

## 8 Осветление

Трябва да бъде предвидено достатъчно добро осветяване на съоръженията за прехвърляне на пилоти зад борда, мястото на палубата, където се качват и откъдето слизат хора и средствата за управление на механичните пилотски лифтове.

#### Правило 24

използване на системи за управление на курса и или пътя на кораба

1 В райони с висока интензивност на трафика на кораби, в условие на ограничена видимост и във всякакви други опасни навигационни ситуации, когато се използват системи за управление на курса и или пътя на кораба, трябва да бъде предвидена възможност за незабавно преминаване към ръчно управление на руля.

2 В горепосочените обстоятелства, вахтеният помощник капитан трябва да има възможност незабавно да извика на работа квалифициран рулеви, който трябва да бъде готов във всеки момент да пристъпи към управление на руля.

3 Преминаването от автоматично към ръчно управление на руля и обратно трябва да се осъществява от отговорно лице от командния състав или под негово наблюдение.

4 Ръчното управление на руля трябва да се тества сред продължително използване на системата за управление на курса и/или пътя и преди влизане в райони, където корабоводенето изисква особено внимание.

#### Правило 25

Работа на рулевото устройство

В райони, където корабоводенето изисква особено внимание, на корабите трябва да работят повече от един силови агрегата на рулевото устройство, ако тези агрегати могат да работят едновременно.

#### Правило 26

Рулево устройство: тестване и тренировки

1 В рамките на 12 часа преди отплаване, корабното рулево устройство трябва да бъде проверено и тествано от екипажа на кораба. Процедурата за тестване трябва да включва, където е приложимо, проверка на работата на следното:

- .1 главното рулево устройство;
- .2 спомагателното рулево устройство;
- .3 системите за дистанционно управление на рулевото устройство;
- .4 постове за управление на руля, разположени на навигационния мостик;
- .5 аварийното електрозахранване;
- .6 индикаторите за положението на перото на руля посредством сравняване на техните показания с действителното положение на перото на руля;
- .7 аварийно-предупредителните сигнали за прекъсване на захранването на системата с дистанционно управление на рулевото устройство;
- .8 аварийно-предупредителните сигнали за повреда в силовите агрегати на рулевото устройство; и
- .9 автоматичните изолиращи устройства и другото автоматично оборудване.

## 2 Проверките и тестовете трябва да включват:

- .1 пълно преместване на перото на руля в съответствие с изискваните възможности на рулевото устройство;
- .2 визуален оглед на рулевото устройство и неговите съединителни възли; и
- .3 работата на средствата за връзка между навигационния мостик и румпелното отделение.

3.1 На навигационния мостик и в румпелното отделение трябва постоянно да бъдат изложени прости инструкции за експлоатация с блок-схема, показваща реда за превключване на режимите на системите за дистанционно управление на рулевото устройство и силовите агрегати на рулевото устройство.

3.2 Всички лица от командния състав на кораба, свързани с експлоатацията и или техническото обслужване на рулевото устройство, трябва да бъдат запознати с начина на работа на инсталираните на кораба рулеви системи и реда за превключване



от една система към друга.

4 В допълнение към рутинните проверки и тестове, предписани в параграфи

1 и 2, най-малко един път на всеки три месеца трябва да се провеждат тренировки за аварийно управление на руля с цел отработване на действията по управление на кораба в аварийни условия. Тези тренировки трябва да включват директно управление от румпелното отделение, процедурата за комуникация с навигационния мостик и, където е приложимо, работата на алтернативните източници на електроенергия.

5 Администрацията може да освободи кораби, които редовно извършват рейсове с малка продължителност, от изискванията за извършване на проверките и тестовете, предписани в параграфи 1 и 2. На тези кораби тези проверки и тестове трябва да се извършват поне веднъж седмично.

6 Датата на извършване на проверките и тестовете, предписани в параграфи 1 и 2, както и датата и подробно описание на ученията за аварийно управление на руля, проведени съгласно параграф 4, трябва да бъдат записани.

#### Правило 27

##### Морски навигационни карти и пособия

Морските навигационни карти и пособия, като лоции, фарови книги, известия до мореплавателите, таблици за приливите и отливите и всички други навигационни пособия, необходими за предстоящия рейс, трябва да бъдат подходящи и достатъчни и надлежно коригирани.

#### Правило 28

Вписване на действия, свързани с корабоводенето и ежедневно докладване  
(Загл. изм. – ДВ, бр. 16 от 2017 г., в сила от 1.07.2006 г.)

1. (Предишен текст на правило 28 – ДВ, бр. 16 от 2017 г., в сила от 1.07.2006 г.)

На всички кораби, извършващи международни рейсове, трябва да се извършва вписване на свързаните с корабоводенето действия и произшествия, имащи важно значение за безопасността на корабоплаването, което трябва да включва достатъчно подробна информация за възстановяване на пълната картина на рейса, като се вземат под внимание препоръките, приети от

Организацията. (\*) Когато тази информация не се вписва в корабния дневник, тя трябва да се вписва в друга, одобрена от Администрацията, форма.

2. (Нов – ДВ, бр. 16 от 2017 г., в сила от 1.07.2006 г.) Всички кораби с бруто тонаж 500 и по-голям, извършващи международни рейсове повече от 48 часа, представят ежедневен доклад на компанията, съгласно определението в правило IX/1, която трябва да го съхранява, както и всички последващи ежедневни доклади за продължителността на рейса. Ежедневните доклади могат да се предават чрез всякакви средства, при условие че те се предават на компанията при първа възможност след определяне на позицията, посочена в доклада. Могат да се използват автоматизирани системи за докладване, при условие че имат функция запис на предаването им и че тези функции и интерфейси със средствата за определяне на позицията подлежат на редовна проверка от капитана. Докладът трябва да съдържа следното:

1. позицията на кораба;
2. курса и скоростта на кораба; и
3. подробности за всякакви външни или вътрешни условия, които оказват влияние върху рейса или нормалната безопасна експлоатация на кораба.

#### Правило 29

Спасителни сигнали, които следва да се използват от кораби, въздухоплавателни средства или хора, търпящи бедствие

Илюстрирана таблица с описание на спасителните сигнали(\*\*) трябва да се намира на място, лесно достъпно за вахтения помощник капитан, на всеки кораб, за който се прилага настоящата глава. Сигналите трябва да се използват от кораби или хора, търпящи бедствие, за връзка със спасителни станции, морски спасителни единици и въздухоплавателни средства, участващи в операции по търсене и спасяване.

#### Правило 30

Експлоатационни ограничения

1 Настоящото правило се прилага за всички пътнически кораби, за които се прилага глава I.

2 Преди пускане на пътнически кораб в експлоатация, трябва да бъде съставен списък на всички ограничения, касаещи експлоатацията на кораба, включително освобождавания от някои от настоящите правила,

ограничения относно района на плаване, ограничения, свързани с метеорологичните условия, ограничения, свързани със състоянието на морето, ограничения в допустимото натоварване, диферент, скорост и всякакви други ограничения, било то наложени от Администрацията, или заложи в етапите на проектиране или построяване. Списъкът, заедно с всички необходими пояснения, трябва да бъде съставен във вид на документ във форма, приемлива за Администрацията, и трябва да се съхранява на кораба на място, лесно достъпно за капитана. Списъкът трябва да се обновява. Ако използваният на кораба език не е английски или френски, списъкът трябва да е съставен на един от тези два езика.

-----

\* Вж. Насоките относно вписване на събития, свързани с корабоводенето, която следва да бъде разработена от Организацията.

\*\* Тези спасителни сигнали са описани в Ръководството по международно авиационно и морско търсене и спасяване (РМАМТС), том III, Подвижни средства, и са илюстрирани Международния сигнален свод, изм. и доп. съгласно резолюция А.80(IV).

-----

## Правило 31

### Съобщения за опасности

1 Капитанът на всеки кораб, който се натъква на опасен лед, изоставен кораб, представляващ опасност, или всякакъв друг вид непосредствена навигационна опасност, или тропически циклон, или попада в условия на температури на въздуха, по-ниски от точката на замръзване, и щормови вятър, предизвикващи силно обледеняване на надстройките, или вятър със сила 10 или повече бала по скалата на Бофорт, за които не е получено щормово предупреждение, е задължен посредством всички средства, с които разполага, да предаде информацията за тези условия на намиращите се в близост кораби, както и на компетентните власти.

Формата, в която се изпраща информацията, не е задължителна. Тя може да бъде предадена както на обикновен език (за предпочитане на английски), така и посредством Международния сигнален свод.

2 Всяко договарящо се правителство се задължава да вземе всички мерки, необходими за осигуряване на това, че получената информация за коя да е от опасностите, посочени в параграф 1, ще бъде незабавно доведена до знанието на всички, които тя касае, и съобщена на други заинтересовани правителства.

3 Предаването на съобщения относно посочените опасности е безплатно за съответните кораби.

4 Всички съобщения, предадени с помощта на радио-средства съгласно параграф 1, трябва да се предшестват от сигнала за безопасност, като се спазва реда, предписан от регламента на радио-комуникациите, съгласно определението в правило IV/2.

## Правило 32

Информация, която се изисква да бъде включена в съобщенията за опасности

Следната информация трябва да бъде включена в съобщенията за опасности:

1 За ледове, изоставени кораби и други непосредствени навигационни опасности:

.1 вида на наблюдавания лед, изоставен кораб или опасност;

.2 координатите на местоположението на леда, изоставения кораб или опасността в момента на тяхното последно забелязване;

.3 датата и часа (Световно координирано време) на последното забелязване на опасността.

2 За тропически циклони (щормове)(\*):

.1 съобщение за среща с тропически циклон. Това задължение трябва да се тълкува в широк смисъл, а информацията да се изпраща, само когато капитанът има основателни причини да смята, че в околността се сформира или вилнее тропически циклон;

.2 датата, часа (Световно координирано време) и координатите на кораба в момента на провеждане на наблюдението;

.3 колкото е възможно по-голяма част от следната информация трябва да бъде включена в съобщението:

- барометрично налягане(\*\*) за предпочитане с поправка (посочено в милибари, милиметри или инчове и дали е с поправка или без

поправка);

- барометрична тенденция (изменението на барометричното налягане за последните три часа);

- посока на истинския вятър;

- сила на вятъра (в балове по скалата на Бофорт);

- състояние на вълнението (спокойно, умерено, силно, много силно);

- мъртво вълнение (слабо, умерено, силно) и истинската посока, от която идва. Полезно е да се посочи периода или дължината на мъртвото вълнение (малка, средна, голяма);

- истински курс и скорост на кораба.

Последващи наблюдения

3 Когато капитан на кораб е съобщил за тропически циклон или друг опасен щорм, е желателно, но не е задължително, да се провеждат и предават по-нататъшни наблюдения на всеки час, ако е възможно, но във всеки случай на интервали не по-големи от 3 часа, докато корабът е под влиянието на щорма.

4 За ветрове със сила 10 бала или повече по скалата на Бофорт, за които не е получено щормово предупреждение. Това се отнася за щормове, различни от тропическите циклони, упоменат в параграф 2; при среща с такъв щорм, съобщението трябва да съдържа информация, подобна на тази, която е изброена в параграфа, но без да включва подробностите относно вълнението и мъртвото вълнение.

-----

\* Терминът тропически циклон е общият термин, който се използва от националните метеорологични служби на Световната метеорологична организация. Термините ураган, тайфун, циклон, силен тропически щорм и т.н. също могат да се използват в зависимост от географското местоположение.

\*\* Стандартната международна единица за барометрично налягане е хектопаскала (hPa), която е числово еквивалентна на милибара (mbar).

-----

5 За температури на въздуха под точката на замръзване и щормови

ветрове, причиняващи силно обледеняване на надстройки:

- .1 дата и час (Световно координирано време);
- .2 температура на въздуха;
- .3 температура на морската вода (ако е практически осъществимо);
- .4 сила и посока на вятъра;

Примери

Лед

ТТТ ЛЕД. ЗАБЕЛЯЗАН ГОЛЯМ АЙСБЕРГ В 4506 N, 4410 W, В 0800 UTC. 15 МАЙ.

Изоставени кораби

ТТТ ИЗОСТАВЕН КОРАБ. ЗАБЕЛЯЗАН ИЗОСТАВЕН КОРАБ ПОЧТИ НАПЪЛНО ПОТОПЕН ВЪВ ВОДАТА, В 4006 N, 1243 W, В 1630 UTC. 21 АПРИЛ.

Навигационна опасност

ТТТ НАВИГАЦИОННА ОПАСНОСТ. ПЛАВАЩ ФАР "АЛФА" НЕ Е НА ЩАТНОТО СИ МЯСТО. 1800 UTC. 3 ЯНУАРИ.

Тропически циклон

ТТТ ЩОРМ. 0030 UTC. 18 АВГУСТ. 2004 N, 11354 E. БАРОМЕТЪР С ПОПРАВКА 994 МИЛИБАРА, ТЕНДЕНЦИЯ КЪМ ПОНИЖЕНИЕ 6 МИЛИБАРА. ВЯТЪР NW, 9 БАЛА, СИЛЕН ШКВАЛ. СИЛНО ИЗТОЧНО МЪРТВО ВЪЛНЕНИЕ. КУРС 067, 5 ВЪЗЕЛА.

ТТТ ЩОРМ. ИМА ПРИЗНАЦИ ЗА ПРИБЛИЖАВАНЕ НА УРАГАН. 1300 UTC. 14 СЕПТЕМВРИ. 2200 N. 7236 W. БАРОМЕТЪР С ПОПРАВКА 29.64 ИНЧА. ТЕНДЕНЦИЯ КЪМ ПОНИЖЕНИЕ 0.15 ИНЧА. ВЯТЪР NE. 8 БАЛА. ЧЕСТИ ШКВАЛОВЕ С ДЪЖД. КУРС 035, 9 ВЪЗЕЛА.

ТТТ ЩОРМ. ИМА ПРИЗНАЦИ ЗА ОБРАЗУВАНЕ НА СИЛЕН ЦИКЛОН. 0200 UTC. 4 МАЙ. 1620 N, 9203 E. БАРОМЕТЪР БЕЗ ПОПРАВКА 753 МИЛИМЕТРА. ТЕНДЕНЦИЯ КЪМ ПОНИЖЕНИЕ 5 МИЛИМЕТРА. ВЯТЪР S BY W, 5 БАЛА. КУРС 300, 8 ВЪЗЕЛА.

ТТТ ЩОРМ. ТАЙФУН НА ЮГОИЗТОК. 0300 UTC. 12 ЮНИ. 1812 N. 12605 E. БАРОМЕТЪРЪТ ПАДА БЪРЗО. ВЯТЪР, УСИЛВАЩ СЕ ОТ N.

ТТТ ЩОРМ. ВЯТЪР 11 БАЛА, ЩОРМОВО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ НЕ Е ПОЛУЧЕНО. 0030 UTC. 4 МАЙ. 4830 N, 30 W. БАРОМЕТЪР С ПОПРАВКА 983 МИЛИБАРА,

ТЕНДЕНЦИЯ КЪМ ПОНИЖЕНИЕ 4 МИЛИБАРА. ВЯТЪР SW, 11 БАЛА, СМЕНЯ ПОСОКАТА СИ ПО ЧАСОВНИКОВАТА СТРЕЛКА. КУРС 260, 6 ВЪЗЕЛА.

Обледеняване

ТТТ КОРАБЪТ СИЛНО ОБЛЕДЕНЕН. 1400 UTC. 2 МАРТ. 69 N, 10 W. ТЕМПЕРАТУРА  
НА ВЪЗДУХА 18°F (-7.8°C). ТЕМПЕРАТУРА НА ВОДАТА 29°F(-1.7°C). ВЯТЪР NE,  
8 БАЛА.

### Правило 33

Ситуации на бедствие: задължения и процедури

(Загл. изм. – ДВ, бр. 16 от 2017 г., в сила от 1.07.2006 г.)

1 (Изм. и доп. – ДВ, бр. 16 от 2017 г., в сила от 1.07.2006 г.) Капитанът на кораб, намиращ се в морето в местоположение, позволяващо му да окаже помощ, при получаване на информация от какъв да е източник, че хора търпят бедствие на море, е длъжен да се притече с максимална скорост на помощ на бедстващите хора, като съобщи за това свое

действие на тях и на службата по търсене и спасяване, ако е възможно. Това задължение за оказване на помощ се прилага независимо от националността или статута на такива лица или на обстоятелствата, при които те са открити.

Ако корабът, който е получил сигнала за бедствие, не е в състояние да им се притече на помощ или, поради особените обстоятелства на случая, капитанът счете това за нецелесъобразно или ненужно, то той е длъжен да направи запис в корабния дневник за причината, поради която не се е притекъл на помощ на хората, търпящи бедствие, като вземе под внимание препоръката на Организацията да информира съответната служба по търсене и спасяване.

1-1 (Нов – ДВ, бр. 16 от 2017 г., в сила от 1.07.2006 г.) Договарящите се правителства да се координират и да си сътрудничат, за да гарантират, че капитаните на кораби, оказващи помощ, като качват бедстващи лица на море, са освободени от задълженията си с минимално допълнително отклонение от планирания рейс, при условие че освобождаването на капитана на кораба от задълженията според настоящото правило не застрашават безопасността на човешкия живот на море. Договарящото правителство, отговарящо за района на търсене и спасяване, в който такава помощ се оказва, е постановено да упражнява основната отговорност за осигуряване на това, че такава координация и сътрудничество се случва, така че оцелелите да слязат от кораба, на който се оказва помощ, и да се отведат на безопасно място, като се вземат предвид конкретните обстоятелства на случая и насоките, разработени от Организацията. В тези случаи съответните Договарящи се правителства имат грижата тези слизания да се извършат веднага след като е възможно практически най-разумно.

2 Капитанът на кораб, търпящ бедствие, или съответната служба по търсене и спасяване, след консултация, доколкото това е възможно, с капитаните на кораби, които са отговорили на сигнала за бедствие, има право да избере един или няколко от тези кораби, които капитанът на търпящия бедствие кораб или съответната служба по търсене и спасяване счете, че са най-способни да окажат помощ, задължение на капитана или капитаните на избраните по този начин кораб или кораби е да се подчинят на избора, като продължат да се движат с максимална скорост

към мястото, където се намират хората, търпящи бедствие.

3 Капитаните на кораби се освобождават от задължението, наложено им от параграф 1 при научаване, че техните кораби не са избрани, и че един или няколко други кораба са избрани за оказване на помощ и те са се подчинили на избора. Това решение трябва, ако е възможно, да бъде съобщено на другите избрани кораби и на службата по търсене и спасяване.

4 Капитанът на кораб се освобождава от задължението, наложено му от параграф 1 и, ако неговият кораб е избран, от задължението, наложено му от параграф 2, при получаване на информация от търпящите бедствие хора или от службата по търсене и спасяване или от капитан на друг кораб, който вече е стигнал до тези хора, че вече не се изисква помощ.

5 Разпоредбите на настоящото правило не са в ущърб на Конвенцията за уеднаквяване на някои правила относно оказване на помощ и спасяване на море, подписана в Брюксел на 23 септември 1910 г., в частност на задължението за оказване на помощ наложено от член 11 на тази Конвенция(\*)

6 (Нов – ДВ, бр. 16 от 2017 г., в сила от 1.07.2006 г.) Капитаните на кораби, които са качили на борда бедстващи лица на море, трябва да се отнасят към тях с човечност в рамките на възможностите и ограниченията на кораба.

## Правило 34

### Безопасно корабоплаване и избягване на опасни ситуации

1 Преди отплаване, капитанът трябва да осигури планиране на предстоящия рейс помощта на подходящи морски навигационни карти и пособия за съответния районна плаване, като се вземат под внимание насоките и препоръките, разработени от Организацията.(\*\*)

2 В плана за рейса трябва да е указан маршрут, който:

.1 взема под внимание всички отнасящи се за този рейс системи за определяне на маршрути за кораби;

.2 осигурява достатъчно морско пространство за безопасен преход на кораба по време на целия рейс;



.3 предвижда всички известни навигационни опасности и неблагоприятни метеорологични условия;

.4 взема под внимание приложимите мерки за защита на морската среда и избягва, доколкото това е възможно, действия и мероприятия, които биха могли да нанесат щети на околната среда.

3 (Отм. – ДВ, бр. 16 от 2017 г., в сила от 1.07.2006 г.).

Правило 34-1

(Ново – ДВ, бр. 16 от 2017 г., в сила от 1.07.2006 г.)

Преценка на капитана

Собственикът, чартърът или компанията съгласно определението в Правило IX/1, експлоатиращи кораба, или което и да е друго лице не трябва да възпрепятстват капитана на кораба да взема или изпълнява решение, което според професионалната преценка на капитана е необходимо за безопасното плаване на кораба и защитата на морската среда.

Правило 35

Неправилна употреба на сигнали за бедствие

Забранява се използване на международен сигнал за бедствие за други цели, освен за съобщаване, че човек или хора търпят бедствие. Забранява се също използване на всеки сигнал, който може да бъде объркан с международен сигнал за бедствие.

-----

\* Международна конвенция относно спасяване от 1989 г, приета в Лондон на 28 април 1989 г, влязла в сила на 14 юли 1996 г.

\*\* Вж. Насоките относно планиране на рейса, приети от Организацията с резолюция А.893(21).

-----

Приложение към глава V

Правила за управлението, експлоатацията

и финансирането на ледовия патрул

в Северния Атлантик

1 В настоящите Правила:

.1 Ледови сезон означава периода от 15 февруари до 1 юли всяка година.

.2 Район с айсберги, охранявай от Ледовия патрул означава югоизточната, южната и югозападната граници на района с айсберги в близост до Големите плитчини на Нюфаундленд.

.3 Маршрути, минаващи през райони с айсберги, охранявани от Ледовия патрул означава:

.3.1 маршрути между пристанища на Канада, разположени по атлантическото крайбрежие (включително вътрешни пристанища, към които се подхожда от Северния Атлантик през проливите Гът ъв Кансо и Кабот Стрейт) и пристанища на Европа, Азия или Африка, към които се подхожда от Северния Атлантик през или северно от пролива Гибралтар (с изключение на маршрути, които минават южно от най-външните граници на лед от всякакъв тип);

.3.2 маршрути през нос Кейп Рейс, Нюфаундленд, между пристанища на Канада, разположени по атлантическото крайбрежие (включително вътрешни пристанища, към които се подхожда от Северния Атлантик през проливите Гът ъв Кансо и Кабот Стрейт) западно от нос Кейп Рейс. Нюфаундленд и пристанища на Канада, разположени по атлантическото крайбрежие, северно от нос Кейп Рейс, Нюфаундленд;

.3.3 маршрути между пристанища на Съединените Американски Щати, разположени по атлантическото крайбрежие и крайбрежието на Мексиканския залив (включително вътрешни пристанища, към които се подхожда от Северния Атлантик през проливите Гът ъв Кансо и Кабот Стрейт) и пристанища на Европа, Азия или Африка, към които се подхожда от Северния Атлантик през или северно от пролива Гибралтар (с изключение на маршрути които минават южно от най-външните граници на лед от всякакъв тип);

.3.4 маршрути през нос Кейп Рейс, Нюфаундленд, между пристанища на Съединените Американски Щати, разположени по атлантическото крайбрежие и крайбрежието на Мексиканския залив (включително вътрешни пристанища, към които се подхожда от Северния Атлантик

през проливите Гът ъв Кансо и Кабот Стрейт) и пристанища на Канада, разположени по атлантическото крайбрежие, северно от нос Кейп Рейс, Нюфаундленд;

.4 Най-външните граници на лед от всякакъв тип в Северния Атлантически океан се определят от линия, свързваща следните точки:

A - 42° 23'.00 N, 59° 25'.00 W

B - 41° 23'.00 N, 57° 00'.00 W

C - 40° 47'.00 N, 55° 00'.00 W

D - 40° 07'.00 N, 53° 00'.00 W

E - 39° 18'.00 N, 49° 39'.00 W

F - 38° 00'.00 N, 47° 35'.00 W

G - 37° 41'.00 N, 46° 40'.00 W

H - 38° 00'.00 N, 45° 33'.00 W

I - 39° 05'.00 N, 43° 00'.00 W

J - 39° 49'.00 N, 41° 00'.00 W

K - 40° 39'.00 N, 39° 00'.00 W

L - 41° 19'.00 N, 38° 00'.00 W

M - 43° 00'.00 N, 37° 27'.00 W

N - 44° 00'.00 N, 37° 29'.00 W

O - 46° 00'.00 N, 37° 55'.00 W

P - 48° 00'.00 N, 38° 28'.00 W

Q - 50° 00'.00 N, 39° 07'.00 W

R - 51° 25'.00 N, 39° 45'.00 W

.5 Управление и експлоатация означава поддържане, администриране и експлоатация на службата за Ледови патрул, включително разпространение на получената при тези дейности информация;

.6 Участващо правителство означава договарящо се правителство, което се задължава да участва в разходите, свързани със службата за Ледови патрул съгласно настоящите Правила.

2 Всяко договарящо се правителство, проявяващо особен интерес към тези услуги, чиито кораби преминават през района с айсберги през ледовия

сезон, се задължава да внася в правителството на Съединените Американски Щати своя пропорционален дял от разходите за управление и експлоатация на службата за Ледови патрул. Делът, който се внася в правителството на Съединените Американски Щати, се базира на съотношението на средния годишен бруто тонаж на корабите на това участващо правителство, преминали през района с айсберги, охраняван от Ледовия патрул през предходните три ледови сезона към общия среден годишен бруто тонаж на всички кораби, които са преминали през района с айсберги, охраняван от Ледовия патрул през предходните три ледови сезона.

3 Всички вноски се изчисляват посредством умножаване на съотношението, описано в параграф 2, с размера на средните действителни годишни разходи, понесени от правителствата на Съединените Американски Щати и Канада, свързани с управлението и експлоатацията на службите за Ледови патрул за предходните три години. Това съотношение се изчислява ежегодно и се изразява като платима наведнъж годишна такса.

4 Всяко от участващите правителства има право да промени или прекрати своето участие, а други заинтересовани правителства могат да поемат задължение за участие в разходите. Участващото правителство, което се възползва от това право, продължава да отговаря за текущата си вноска до 1 септември, следващ датата на уведомяване за намерението за промяна или прекратяване на своето участие. За да се възползва от горепосоченото право, то трябва да уведоми управляващото правителство най-малко шест месеца преди упоменатия 1 септември.

5 Всяко участващо правителство уведомява Генералния секретар за своето задължение по параграф 2, а той уведомява всички договарящи се правителства.

6 Правителството на Съединените Американски Щати е длъжно ежегодно да доставя на всяко участващо правителство отчет за всички разходи, направени от правителствата на Съединените Американски Щати и Канада във връзка с управлението и експлоатацията на службата за Ледови патрул за тази година и за средния относителен дял в проценти за

изминалите три години на всяко участващо правителство.

7 Управляващото правителство публикува годишни отчети, включващи отчет за разходите, направени от правителствата, осигуряващи функционирането на службите, за изминалите три години и общия бруто тонаж на корабите, използвали службата през последните три години.

Отчетите са публични. В рамките на три месеца след получаване на отчета за разходите, дадено участващо правителство може да поиска по-подробна информация относно разходите, направени за управление и експлоатация на службата за Ледови патрул.

8 Настоящите Правила влизат в сила в началото на ледовия сезон на 2002 г.

## **ГЛАВА VI**

### **Превоз на товари**

#### **Част А**

##### **Общи положения**

###### **Правило 1**

###### **Приложимост**

1 Настоящата глава се прилага към превоза на товари (с изключение на течности, газове и онези аспекти на превоза, разяснени от други глави), които, поради специфичните опасности за корабите и лицата на борда изискват взимането на специални мерки за сигурност на всички кораби, за които са валидни настоящите правила и за товарни кораби с тонаж по-малък от 500 gt. Но за товарни кораби с тонаж по-малък от 500 gt Администрацията, ако сметне, че естеството и условията на рейса са такива, че спазването на изискванията на част А или В от настоящата глава е нецелесъобразно или ненужно, може да вземе други ефективни мерки за да гарантира изискваната безопасност на тези кораби.

2 В допълнение на разпоредбите на част А или В от настоящата глава, всяко договорящо правителство гарантира, че ще бъде предоставена съответната информация за товара, разполагането и укрепването му, като в частност се посочват мерките за безопасност, необходими за безопасния превоз на тези товари(1).

## Правило 2

### Информация за товара

1 Превозвачът предоставя на капитана или на негов представител необходимата информация за товара преди товаренето, за да се даде възможност за прилагане на мерките, необходими за правилното подреждане и безопасния превоз на товара. Тази информация(2) се потвърждава в писмен вид(3) и със съответните превозни документи преди натоварване на кораба.

2 Информацията за товара включва:

-----

1 Вж.;

.1 Кодекс за безопасна практика по разполагане и укрепване на товарите, приет от Организацията с резолюция А.714(17), с неговите изменения и допълнения.

.2 Кодекс за безопасна практика на корабите превозващи дървен материал на палубата, приет от Организацията с резолюция А.715 (17). с неговите изменения и допълнения; MSC/Circ 525 Напътстващи бележки за предпазните мерки, които трябва да предприемат капитаните на кораби с дължина под 100 метра превозващи трупи; MSC/Circ.548, Напътстващи бележки за предпазните мерки, които трябва да предприемат капитаните на кораби с дължина под 100 метра превозващи дървен материал; and

.3 Кодекс за безопасна практика за превоз на не зърнени насипни товари (BC Code), приет от Организацията с резолюция А.434 (XI). с неговите изменения и допълнения.

2 Вж. MSC/Circ. 663, Формуляр - информация за товара.

3 Упоменаването на документите в настоящото правило не изключва използването на обработката (EDP) и обмена (EDI) на електронни данни,

като допълнение към документите на хартиен носител.

-----

.1 в случая на генерални товари и товари, превозвани на товарни единици, общо описание на товара, брутната маса на товара или товарните единици, както и всички особени свойства на товара. За целите на настоящото правило се осигурява информацията за товара, изисквана по под-раздел 1.9 от Кодекса за Безопасната Практика при Разполагането и Укрепването на Товари, приет от Организацията с решение А.714(17), с неговите изменения и допълнения. Всички изменения и допълнения на подраздел 1.9 се приемат и влизат в сила в съответствие с разпоредбите на чл. VIII от настоящата Конвенция, касаещ процедурите по внасянето на изменения и допълнения, приложими към анекса, освен този към Глава 1;

.2 в случая на насипни товари, информация за коефициента на уплътнение на товара, процедурите по тримирането, вероятността от изместване, включително ъгъла на естествения откос, ако има, и всички останали специфични свойства. В случая на концентрати или други товари, които могат да се втечнат, допълнителна информация под формата на сертификат за съдържанието на влага в товара и неговите превозните лимити на съдържанието на влага.

.3 (изм. – ДВ, бр. 16 от 2017 г., в сила от 1.01.2004 г.) в случая на насипен товар, не класифициран в съответствие с разпоредбите на Международния кодекс за превоз на опасни товари по море (IMDG Code), както е дефиниран в правило VII/1.1, но чийто химически свойства могат да породят потенциална опасност, в допълнение към информацията, изисквана по предходните параграфи - информация за химичните му свойства.

3 Преди натоварване на товарните единици на борда на кораба, превозвачът гарантира, че брутната маса на тези единици съответства на брутната маса, декларирана в превозните документи.

### Правило 3

Оборудване за кислороден анализ и откриване на газове

1 При транспортиране на насипен товар, който отделя токсични или

запалителни газове или предизвика изчерпване на кислорода в товарното пространство, се осигурява подходящ уред за измерване концентрацията на газовете и кислорода във въздуха, заедно с подробни инструкции за използването му. Този уред се одобрява от Администрацията.

2 Администрацията предприема стъпки за да се гарантира, че екипажите на корабите са обучени да използват тези уреди.

#### Правило 4

##### Използване на пестициди на кораба(4)

При употребата на пестициди на корабите, в частност за целите на дезинфекцията, се взимат всички необходими предпазни мерки.

-----  
4 Вж. Препоръки на ИМО за безопасно използване на пестициди на корабите, с всички изменения и до пълнения.

#### Правило 5

##### Разполагане и укрепване на товара

1 (Изм. – ДВ, бр. 16 от 2017 г., в сила от 1.01.2004 г.) Товари, товарни единици\* и товарни транспортни единици\*\*, превозвани на или под палубата, се товарят, нареждат и укрепват така, че доколкото е възможно да се предотвратят през времето на рейса повредите или опасностите за кораба и за лицата на борда, както и загубите от изпадане на товар извън борда.

2 (Изм. – ДВ, бр. 16 от 2017 г., в сила от 1.01.2004 г.) Товари, товарни единици и товарни транспортни единици, се опаковат и укрепват така, че доколкото е възможно да се предотвратят през времето на рейса повредите или опасностите за кораба и за лицата на борда.

3 По време на товаренето и транспортирането на тежки товари или товари с нестандартни физически размери се взимат всички необходими предпазни мерки, за да се предотвратят повреди по кораба и да се осигури адекватна устойчивост по време на плаването.

4 (Изм. – ДВ, бр. 16 от 2017 г., в сила от 1.01.2004 г.) По време на товаренето и транспортирането на товарни единици и товарни транспортни единици на борда на кораби тип ро-ро се взимат всички необходими предпазни мерки, особено по отношение на укрепването им на борда на тези кораби и по отношение на здравината в точките на укрепване и привързването на товарните единици и товарните транспортни единици.

5 (Изм. – ДВ, бр. 16 от 2017 г., в сила от 1.01.2004 г.) Товарни контейнери, превишаващи максималното брутно



тегло, обозначено на табелката за одобрена безопасност съгласно Международната Конвенция за Безопасни Контейнери, както е изменена, не могат да бъдат товари на кораба.

(Изм. – ДВ, бр. 16 от 2017 г., в сила от 1.01.2004 г.) Всички товари, различни от твърди и течни насипни товари, товарни единици и товарни транспортни единици, се товарят, подреждат и укрепват по време на рейса в съответствие с Наръчника за укрепване на товари, одобрен от Администрацията. На кораби с пространства за ро-ро товар, дефинирани по правило II-2/3.14, укрепването на тези товари, товарни единици и транспортни товарни единици съгласно Наръчника за укрепване на товари трябва да приключи, преди корабът да напусне кея. Наръчникът за укрепване на товари се изготвя

по стандарти, най-малкото еквивалентни на насоките, разработени от Организацията\*\*\*.

-----

5 Вж. MSC/Circ. 385 относно Наръчника за укрепване на товари и MSC/Circ.

745 относно насоките за изготвяне на Наръчника за укрепване на товари.

-----

## **Част В**

### **Специални разпоредби за насипни товари, различни от зърно**

#### Правило 6

##### Приемливост за товарене

1 Преди натоварването на насипни товари, капитанът трябва да разполага с подробна информация за устойчивостта на кораба и за разпределението на товара при стандартните условия за товарене. Методът за осигуряване на тази информация трябва да удовлетворява Администрацията(\*6).

2 Концентрати и други товари, при които има вероятност от втечняване се приемат за товарене само при условие, че действителното съдържание на влага на товара е по-малко от лимита на съдържание на влага при транспортиране. Но тези концентрати и други товари могат да бъдат приети за товарене дори когато тяхното съдържание на влага надвишава горепосочения лимит, при условие, че са взети необходимите мерки, удовлетворяващи Администрацията, за осигуряване на адекватна устойчивост в случай на изместване на товара и при условие, че корабът има адекватна конструктивна здравина.

3 (Изм. – ДВ, бр. 16 от 2017 г., в сила от 1.01.2004 г.) Преди натоварването на насипен товар, който не е товар, класифициран в съответствие с разпоредбите на Международния кодекс за превоз на опасни товари по море (IMDG Code), както е дефиниран в правило VII/1.1, но има химични свойства, които могат да породят потенциална опасност, се взимат специални предпазни мерки за безопасния му превоз.

-----  
\* Вж. Кодекса за безопасна практика по подреждане и укрепване на товари, приет от Организацията с Резолюция А.714(17), както е изменена.

\*\* Вж. Международния кодекс за превоз на опасни товари по море (IMDG Code), приет от Организацията с Резолюция MSC.122(75).

\*\*\* Вж. Насоките за изготвяне на Ръководството за укрепване на товари (MSC/Circ.745).

## Правило 7

Товарене, разтоварване и разполагане на насипни товари(\*7)

1 За целите на настоящото правило, представител на терминала е лице, назначено от терминала или пристанището, където кораба се товари или разтоварва, което отговаря за операциите, провеждани от този терминал или пристанище във връзка със съответния кораб.

2 За да се даде възможност на капитана да предотврати свръхнапрежението в конструкцията на кораба, на кораба се предоставя брошура, написана на езика, който корабните офицери, отговарящи за товарните операции, владеят. Ако този език не е английски, на кораба се предоставя брошура, написана и на английски език. Брошурата включва най-малко:

- .1 данни за устойчивостта, както се изисква по правило II-1/22;
- .2 нормите и обемите на баластировка и дебаластировка;
- .3 Максималната допустима натовареност на единица площ на горните листове на обшивката на танковете;

-----  
(6) Вж.:

.1 Препоръки за устойчивост на неповредени пътнически и товарни кораби под 100 метра, приета от Организацията с решени е А. 167(ES.IV) и измененията и допълненията към тази Препоръка, приети от Организацията с резолюция А206(VII); и

.2 Препоръки за критерии за поривист вятър и вълнение (критерий на времето) за устойчивостта на товарни и пътнически кораби с дължина 24 метра и повече, приета от Организацията с резолюция А.562(14), (7) Вж. Кодекс за безопасна практика по товарене и разтоварване на бълкерите (BLU Code), приет от Организацията с резолюция А.862(20).

-----

.4 максималната допустима натовареност на трюм;

.5 общите товарно-разтоварни инструкции по отношение на здравината на корабната конструкция, включително ограниченията при най-неблагоприятни условия на товарно-разтоварните операции, баластировката и рейса.

.6 всички специални ограничения, като ограниченията при най-неблагоприятни условия, наложени от Администрацията или организацията, призната от нея, ако има такава; и

.7 където се изискват изчисления на здравината, максималните допустими сили и моменти на корпуса на кораба по време на товаренето, разтоварването и рейса.

3 Преди натоварването или разтоварването на твърд насипен товар, капитанът и представителят на терминала изработват план(\*8), гарантиращ, че допустимите сили и моменти на кораба няма да бъдат надхвърлени по време на товаренето или разтоварването и включващ последователността, количествата и нормите на товарене и разтоварване, предвид скоростта на товарене или разтоварване, броя на разливките и потенциала на кораба за поемането и изхвърлянето на баласт. Плана и последващите изменения и допълнения към него се завежда при съответните власти на държавата на пристанището.

4 Насипни товари се товарят и изравняват, доколкото е възможно и необходимо, до границите на товарното пространство с цел да се сведе до минимум риска от изместване и да се гарантира адекватна устойчивост по време на рейса.

5 Когато насипни товари се превозват на твиндековете, люковете им се затварят в случаите, когато товарната информация показва неприемливо

ниво на напрежение на дънната конструкция, ако люковете се оставят отворени. Товара се изравнява доколкото е възможно, и се разполага или от борд до борд, или се укрепва с допълнителни надлъжни прегради с достатъчна здравина. Безопасния товарно-носец капацитет на твиндековете се наблюдава, за да се гарантира, че палубната конструкция не е претоварена.

6 Капитанът и представителят на терминала гарантират извършването на товарно-разтоварните операции в съответствие с договорения план.

7 Ако по време на товаренето или разтоварването бъде надвишен някой от лимитите по параграф 2, или възникне вероятност от надвишаването му, ако товаренето или разтоварването продължат, капитанът има право да прекрати операцията и задължението да уведоми надлежно съответния орган на пристанището на държавата, при който е заведен плана.

Капитанът и представителят на терминала осигуряват предприемането на корективни мерки. При разтоварване, капитанът и представителят на терминала гарантират, че методът на разтоварване не поврежда конструкцията на кораба.

8 Капитанът гарантира, че личният състав на кораба непрекъснато наблюдава товарните операции. Където това е възможно, се проверява газенето на кораба редовно по време на товаренето или разтоварването, за да се потвърдят подадените тонажни цифри. Резултатите от всяка проверка на газенето и тонажа се вписват в товарния дневник. При констатиране на значителни отклонения от договорения план, товарните или баластни операции или и двете, се коригират с цел елиминиране на тези отклонения.

-----

(8) Вж. Кодекс за безопасна практика по товарене и разтоварване на бълкерите (BLU Code), приет от Организацията с резолюция А.862(20).

-----

## **Част С**

### **Превоз на зърно**

## Правило 8

### Дефиниции

За целите на настоящата Част, освен ако не е посочено друго:

1 Международен Зърнен Кодекс е Международния Кодекс за Безопасен Превоз на насипно Зърно, приет от Комитета по Морска Безопасност към

Организацията с решение MSC.23(59), с измененията и допълненията, внесени от Организацията, при условие, че тези изменения и допълнения са приети и влезли в сила в съответствие с разпоредбите на чл. VIII от настоящата Конвенция, разглеждащ процедурите по внасянето на измененията и допълненията, приложими към анекса, с изключение на Глава I.

2 Терминът зърно включва жито, царевица, овес, ръж, ечемик, ориз, бобови култури, семена, включително в преработен вид, чието поведение е подобно на поведението на зърното в естествено състояние.

## Правило 9

Изисквания към товарните кораби, превозващи зърно

1 В допълнение към всички други приложими изисквания в настоящите правила, товарните кораби, превозващи зърно, трябва да отговарят на изискванията на Международния Зърнен Кодекс и да притежават документ за упълномощаване, съгласно разпоредбите на този Кодекс. За целите на настоящото правило, изискванията на кодекса се третираат като задължителни.

2 Кораб без такъв документ не може да товари зърно докато капитанът не увери администрацията или договарящото правителство на пристанището на товарене от името на Администрацията, че корабът ще изпълни изискванията на Международния Зърнен Кодекс, касаещи товарното му състояние.

## ГЛАВА VII

### Превоз на опасни товари(\*1)

-----  
(1) Вж. също Резолюция А.648(16): Общи принципи за системата за докладване от корабите и изискванията за докладване, включително и ръководство за докладване при инциденти свързани с опасни товари, вредни субстанции и/или замърсители на морето.  
-----

## **Част А**

### **ПРЕВОЗ НА ОПАКОВАНИ ОПАСНИ ТОВАРИ**

(Изм. – ДВ, бр. 16 от 2017 г., в сила от 1.01.2004 г.)

#### **Правило 1 – Дефиниции**

За целите на тази глава, освен ако изрично не е посочено друго:

1. IMDG Code означава Международен кодекс за превоз на опасни товари по море (IMDG Code), приет от Комитета по морска безопасност на Организацията с Резолюция MSC.122(75), както може да бъде изменена от Организацията, при условие че тези изменения са приети и влезли в сила в съответствие с разпоредбите на Член VIII от настоящата Конвенция относно процедурите за изменение на Приложението с изключение на глава I от него.
2. Опасни товари означават вещества, материали и частици, класифицирани в Международния кодекс за превоз на опасни товари по море (IMDG Code).
3. Опаковани означава в опаковка, както е указана в Международния кодекс за превоз на опасни товари по море (IMDG Code).

#### **Правило 2 – Приложение\***

1. Освен ако изрично не е посочено друго, тази част се прилага към опасните товари, които се превозват в пакетирани вид на всички кораби, за които се прилагат настоящите правила, и на всички товарни кораби с бруто тонаж, по-малък от 500 тона.

-----  
\* Вж: 1. Част D, която съдържа специални изисквания за превоза на лесно запалим товар; и

2. Правило II-2/19, което съдържа специални изисквания за корабите, превозващи опасни товари.
- 

2. Разпоредбите на тази глава не се прилагат за корабни запаси и оборудване.
3. Превозът на опакованите опасни товари е забранен освен в съответствие с разпоредбите на тази глава.
4. Като допълнение към разпоредбите на тази част всяко Договарящо се правителство

трябва да издаде или да осигури издаването на подробни инструкции за реакция при аварийни ситуации и оказване на първа помощ при инциденти, свързани с опаковани опасни товари, като се вземат предвид насоките, разработени от Организацията.\*\*

### Правило 3 – Изисквания към превоза на опасни товари

Превозът на опасни товари в опаковка трябва да бъде в съответствие с разпоредбите на Международния кодекс за превоз на опасни товари по море (IMDG Code).

---

\*\* Вж: 1. Процедурите за реагиране в спешни случаи за кораби, превозващи опасни товари (EmS Guide) (MSC/Circ.1025); и

2. Оказване на първа помощ и Ръководството за оказване на първа помощ при инциденти, свързани с опасни товари (MFAG) (MSC/Circ.857); публикувани от Организацията.

---

### Правило 4 – Документи

1. Във всички документи, отнасящи се до превоз на опаковани опасни товари по море,

трябва да се използва точното им техническо наименование (не трябва да се използват само търговските им наименования) и точната им характеристика в съответствие с класификацията, дадена в IMDG Code.

2. Документите за превоз, изготвени от товароизпращача, трябва да включват или да се придружават от заверено свидетелство или декларация, че пратката, предложена за превоз, е правилно опакована, маркирана и обозначена с етикет или табелка и е в подходящо за превоз състояние.

3. Лицето, отговарящо за опаковането на опасните товари в товарни транспортни единици\*, осигурява подписан сертификат за опаковка в контейнер или декларация за опакован товар на пътно превозно средство, удостоверяващи, че товарът е правилно опакован и безопасен и че са спазени всички приложими транспортни изисквания. Сертификатът или декларацията могат да се съчетаят с документа, изискван по параграф 2.

4. Когато има основателна причина да се допусне, че товарната транспортна единица, в която са натоварени опасните товари, не отговаря на изискванията на параграфи 2 или 3, или когато липсва сертификат за опаковка в контейнер или декларация за опакован товар на пътно превозно средство, товарната транспортна единица не се приема за превоз.

---

\*Вж. Международния кодекс за превоз на опасни товари по море (IMDG Code), приет от Организацията с Резолюция MSC.122(75).

---

5. Всеки кораб, превозващ опаковани опасни товари, трябва да има специален списък или манифест, показващ в съответствие с класификацията, дадена в IMDG Code, опасните товари на борда и тяхното разположение. Вместо такъв специален списък или манифест може да се използва подробен товарен план, който показва по клас и по разположение всички опасни товари на борда. Копие от един от тези документи се предоставя преди отпътуването на лицето или организацията, посочени от пристанищните власти.

### Правило 5 – Ръководство за укрепване на товарите

Товарите, товарните единици\*\* и товарните транспортни единици трябва да се товарят, подреждат и укрепват през цялото време на рейса в съответствие с Ръководството за укрепване на товарите, одобрено от Администрацията. Ръководството за укрепване на товарите се изготвя съгласно стандарт, най-малкото еквивалентен на насоките, разработени от Организацията.\*\*\*

---

\*\*Според дефиницията в Кодекса за безопасна практика по подреждане и укрепване на товари, приет от Организацията с Резолюция А.715(17), както е изменена.

\*\*\*Вж. Насоките за изготвянето на Ръководството за укрепване на товарите (MSC/Circ.745).

---

#### Правило 6 – Докладване на инциденти, свързани с опасни товари

1. При настъпването на инциденти, свързани със загубата или вероятната загуба на опаковани опасни товари в морето, капитанът или друго лице, отговорно за кораба, докладва за инцидента незабавно и подробно на най-близката държава на брега. Докладът се базира на насоките и общите принципи, приети от Организацията.\*

2. В случай, че посоченият по параграф кораб бъде напуснат, или в случай, че докладът от този кораб е непълен или такъв не може да бъде получен, компанията, както е дефинирана в правило IX/1.2, поема в максимална степен задълженията, вменени на капитана по настоящото правило.

-----

\*Вж. Общите принципи и изисквания за корабните системи за докладване, вкл. насоките за докладване на инциденти с опасни товари, вредни вещества и/или замърсители на морската среда, приети от Организацията с Резолюция А.851(20);

### ЧАСТ А-1

#### ПРЕВОЗ НА ОПАСНИ ТВЪРДИ ТОВАРИ НАСИПНО

(Нова – ДВ, бр. 16 от 2017 г., в сила от 1.01.2004 г.)

#### Правило 7 – Дефиниции

Опасни твърди товари, превозвани насипно, означава материали, различни от течност или газ, състоящи се от комбинация от частици, гранули или по-големи съставни елементи, обикновено еднакви по състав, които попадат в класификацията на IMDG кодекса и се товарят директно в товарните помещения на кораба, без опаковка, включително и материали, които се товарят в баржи, превозвани от кораби.

#### Правило 7-1 – Приложение\*\*

1. Освен ако изрично не е посочено друго, тази част се прилага към опасни твърди товари, превозвани насипно на всички кораби, за които се прилагат настоящите правила, и на всички товарни кораби с бруто тонаж, по-малък от 500 тона.

2. Превозът на опасни твърди товари насипно е забранен освен в съответствие с разпоредбите на тази глава.

3. Като допълнение към разпоредбите на тази част всяко Договарящо се правителство

трябва да издаде или да осигури издаването на подробни инструкции за безопасния превоз на опасни твърди товари, превозвани насипно\*\*\*, които да включват инструкции за реакция при аварийни ситуации и оказване на първа помощ при инциденти, свързани с опасни твърди товари, превозвани насипно, като се вземат предвид насоките, разработени от Организацията.\*\*\*\*



-----  
\*\*Вж. Правило II-2/19, което съдържа специални изисквания за корабите, превозващи опасни товари.

\*\*\*Вж. Кодекса за безопасна практика за превоз на твърди насипни товари (BC Code), приет от Организацията с Резолюция А.434(XI), както е изменена.

\*\*\*\*Вж. Ръководството за оказване на първа помощ при инциденти, свързани с опасни товари (MFAG) (MSC/Circ.857).

#### Правило 7-2 – Документи

1. Във всички документи, отнасящи се до опасни твърди товари, превозвани насипно по море, трябва да се използва точното им наименование като насипни товари (не трябва да се използват само търговските им наименования).

2. Всеки кораб, превозващ опасни твърди товари насипно, трябва да има специален списък или манифест, показващ опасните товари на борда и тяхното разположение. Вместо такъв специален списък или манифест може да се използва подробен товарен план, който показва по клас и по разположение всички опасни товари на борда. Копие от един от тези документи се предоставя преди отпътуването на лицето или организацията, посочени от пристанищните власти.

#### Правило 7-3 – Изисквания към подреждането и сегрегацията

1. Опасните твърди товари, превозвани насипно, трябва да се товарят и подреждат безопасно и подходящо според характера им. Несъвместимите товари се разделят един от друг.

2. Опасни твърди товари, превозвани насипно, които лесно могат да се самонагриват или самозапалват, не трябва да се превозват, освен ако са взети подходящи мерки за предотвратяване избухването на пожар.

3. Опасни твърди товари, превозвани насипно, които отделят опасни изпарения, трябва да се поставят в добре вентилирани помещения.

#### Правило 7-4 – Докладване на инциденти, свързани с опасни товари

1. При настъпването на инциденти, свързани със загубата или вероятната загуба на опасни твърди товари, превозвани насипно, в морето, капитанът или друго лице, отговорно за кораба, докладва за инцидента незабавно и подробно на най-близката държава на брега. Докладът се базира на насоките и общите принципи, приети от Организацията.\*

2. В случай, че посоченият по параграф кораб бъде напуснат, или в случай, че докладът от този кораб е непълен или такъв не може да бъде получен, компанията, както е дефинирана в правило IX/1.2, поема в максимална степен задълженията, вменени на капитана по настоящото правило.

-----  
\*Вж. Общите принципи и изисквания за корабните системи за докладване, вкл. насоките за докладване на инциденти с опасни товари, вредни вещества и/или замърсители на морската среда, приети от Организацията с Резолюция А.851(20).

## Част В

### Построяване и оборудване на кораби превозващи опасни

#### химикали наливно

## Правило 8

### Дефиниции

За целите на тази част, освен ако изрично не е посочено друго:

1 Международен Кодекс за превоз на химикали (IBC Code) означава Международен Кодекс за построяване и оборудване на кораби превозващи опасни химикали наливно, приет от Комитета по морска безопасност към Организацията с резолюция MSC4.(48), с възможност да бъде изменен и допълнен от Организацията, при условие, че тия изменения бъдат приети, влязат в сила и се осъществяват в съответствие с изискванията на член VIII от настоящата конвенция, засягащ процедурите по приемане на измененията и добавките, валидни за всички приложения с изключение на това към глава I.

2 Танкер химикаловоз означава товарен кораб, построен или преустроен и използван за превоз на който и да е течен продукт, изброен в глава 17 на Международния Кодекс за превоз на химикали.

3 За целите на правило 9, "построен кораб" означава кораб, килът на който е заложен или който се намира в подобен стадий на построяване.

4 В "подобен стадий на построяване" означава стадий при който:

.1 започва построяване, което може да се отъждестви с определен кораб; и

.2 монтажът на този кораб е започнал обхващайки поне 50 тона или 1% от изчислената маса на целия строителен материал, в зависимост от това кое е по-малко.

## Правило 9

### Приложимост за танкери-химикаловози

1 Освен ако изрично не е посочено друго, тази част се прилага за танкери химикаловози, построени на или след 1 юли 1986 включително и тези с бруто тонаж по малък от 500 тона. Такива танкери трябва да отговарят на изискванията на тази част и на всички други валидни изисквания на настоящите правила.

2 Всеки един танкер химикаловоз, независимо от датата на построяване,

който претърпи ремонт, преустройство или модификация и свързаното с тях преоборудване, трябва да продължи да отговаря най-малко на изискванията валидни за него преди това. Такъв кораб ако е построен преди 1 юли 1986 трябва като правило, да отговаря на изискванията за кораб, построен на или след тази дата най-малко до същата степен както преди да претърпи такъв ремонт, преустройство, модификация или преоборудване. Ремонт, преустройство и модификация от по-голям мащаб и свързаното с тях оборудване, трябва да отговарят на изискванията за кораб построен на или след 1 юли 1986 доколкото Администрацията счете това за разумно и реално осъществимо.

3 Независимо от датата на построяване, кораб който е преустроен за танкер-химикаловоз, трябва да се третира като танкер-химикаловоз, построен на датата на започване на преустройството.

## Правило 10

### Изисквания към танкерите-химикаловози

1. Танкер-химикаловоз трябва да отговаря на изискванията на Международния Кодекс за превоз на химикали и в допълнение към изискванията на правило I/8, I/9 и I/10, доколкото е приложимо, да бъде прегледан и освидетелствуван, както е посочено в този Кодекс.

За целите на това правило, изискванията на Кодекса трябва да се разглеждат като задължителни.

2. Танкер-химикаловоз, притежаващ свидетелство издадено според изискванията на параграф 1, подлежи на процедурата по контрол, установена в правило I/19. За тази цел такова свидетелство трябва да се третира като свидетелство, издадено съгласно правило I/12 или I/13.

## Част С

### Построяване на оборудване на кораби превозващи

## втечнени газове наливно

### Правило 11

#### Дефиниции

За целите на тази част, освен ако изрично не посочено друго:

1 Международен Кодекс за Кораби-газовози International Gas Carrier Code (IGC Code) означава международен кодекс за построяване и оборудване на кораби, превозващи втечнени газове наливно, приет от Комитета за морска безопасност към Организацията с резолюция MSC.5(48), с възможност да бъде изменен и допълнен от Организацията, при условие, че тия изменения, бъдат приети, влязат в сила и се осъществяват в съответствие с изискванията на член VIII от настоящата конвенция, засягащ процедурите по приемане на измененията и добавките, валидни за всички приложения с изключение на това към глава I.

2 Газовоз означава товарен кораб построен или преустроен и използван за превозна втечен газ или друг продукт, изброен в глава 19 на Международния Кодекс за Кораби-газовози.

3 За целите на правило 12, "построен кораб" означава кораб, килът на който е заложен или който се намира в подобен стадий на построяване.

4 В "подобен стадий на построяване" означава стадий при който:

- .1 започва построяване, което може да се отъждестви с определен кораб; и
- .2 монтажът на този кораб е започнал, обхващайки поне 50 тона или 1% от изчислената маса на целия строителен материал, в зависимост от това кое е по-малко.

### Правило 12

#### Приложимост за газовозите

1 Освен ако изрично не е посочено друго, тази част се прилага за газовози, построени на или след 1 юли 1986 година, включително и тези с бруто тонаж по-малък от 500 тона. Такива газовози трябва да отговарят на изискванията на тази част и на всички други валидни

изисквания на настоящите правила.

2 Всеки един газовоз, независимо от датата на построяване, който претърпи ремонт, преустройство или модификация и свързаното с тях преоборудване, трябва да продължи да отговаря най-малко на изискванията, валидни за него преди това. Такъв кораб, ако е построен преди 1 юли 1986 година трябва, като правило, да отговаря на изискванията за кораб, построен на или след тази дата, най-малко до същата степен както преди да претърпи такъв ремонт, преустройство, модификация или преоборудване. Ремонт, преустройство и модификации от по-голям мащаб, трябва да отговарят на изискванията за кораб, построен на или след 1 юли 1986 година доколкото Администрацията счете това за разумно и реално осъществимо.

3 Независимо от датата на построяване, кораб който е преустроен за газовоз, трябва да се третира като газовоз, построен на датата на започване на преустройството.

#### Правило 13

Изисквания към газовозите

1 Всеки газовоз трябва да отговаря на изискванията на Международния Кодекс за Кораби-газовози и в допълнение към изискванията на правило I/8, I/9, и I/10, доколкото е приложимо, трябва да бъде прегледан и освидетелствуван, както е посочено в този Кодекс. За целите на това правило, изискванията на Кодекса трябва да се разглеждат като задължителни.

2 Газовоз, притежаващ свидетелство, издадено съгласно изискванията на параграф 1, подлежи на процедурата по контрол, установена в правило I/19. За тази цел, такова свидетелство трябва да се третира като свидетелство, издадено съгласно правило I/12 или I/13.

#### Част D

**Специални изисквания към превоза на отработено ядрено гориво, плутоний и силно радиоактивни отпадъци на борда на кораби**

## Правило 14

### Дефиниции

За целите на тази част, освен ако изрично не посочено друго:

1 Международен Кодекс за ядрено гориво (INFCode) е Международния Кодекс за безопасен превоз на отработено ядрено гориво, плутоний и силно радиоактивни отпадъци на борда на кораби, приет от Комитета за морска безопасност към Организацията с резолюция MSC.88(71), с възможност да бъде изменен и допълнен от Организацията, при условие, че тия изменения, бъдат приети, влязат в сила и се осъществяват в съответствие с изискванията на член VIII от настоящата конвенция, засягащ процедурите по приемане на измененията и добавките, валидни за всички приложения с изключение на това към глава I.

(2 (Изм. – ДВ, бр. 16 от 2017 г., в сила от 1.01.2003 г.) Товар INF е отработено ядрено гориво, плутоний и силно радиоактивни отпадъци, превозвани като товар в съответствие с клас 7 съгласно Международния Кодекс за опасни Морски Товари, транспортни разписания 10, 11, 12, 13 или 14.)

2 (Изм. – ДВ, бр. 16 от 2017 г., в сила от 1.01.2004 г.) Товар INF означава опаковани отработени ядрени горива, плутоний и силно радиоактивни отпадъци, превозвани като товар в съответствие с клас 7 съгласно Международния кодекс за превоз на опасни товари по море (IMDG Code).

3 Отработено ядрено гориво е материал, съдържащ изотопи на уран, торий и/или плутоний, който е бил използван за осъществяване на самоподдържаща се верижна ядрена реакция.

4 Плутоний е смес от изотопи на този материал, извлечени от отработено ядрено гориво в резултат на преработка.

5 Силно радиоактивни отпадъци са течни отпадъци, получени в резултат от действието на първи етап на извличаща система, или концентрирани отпадъци, получени в резултат на преработката на следващите етапи от съоръжения за преработка на отработено ядрено гориво, или твърди вещества, в които се преобразувани тези течни отпадъци.

6 (Отм. – ДВ, бр. 16 от 2017 г., в сила от 1.01.2004 г.).

## Правило 15

Приложимост за корабите, превозващи радиационно ядрено гориво

1 С изключение на предвиденото по параграф 2, настоящата част се прилага към всички кораби, независимо от датата на построяване и размера им, включително товарни кораби с бруто тонаж по-малък от 500 тона, превозващи радиационно ядрено гориво.

2 Настоящата част и Кодекса за Ядрено Гориво не се прилагат за военните кораби, спомагателните военноморски и други съдове, собственост или експлоатирани от договарящо правителство, използвани само за правителствени нетърговски цели; но всяка Администрация гарантира, чрез предприемането на съответните мерки, които не пречат на експлоатацията или на експлоатационните възможности на тези кораби, собственост или експлоатирани от нея, че тези кораби, превозващи радиационно ядрено гориво, се експлоатират по начин, съответстващ доколкото това е възможно и осъществимо на практика, на разпоредбите на настоящата част и Кодекса за ядрено Гориво.

3 Никоя от разпоредбите на настоящата част или Кодекса за Ядрено Гориво не накърнява правата и задълженията на правителствата по международните закони, като всички действия, предприети за да осигурят спазването им ще се считат за съответстващи с международните закони.

## Правило 16

Изисквания към корабите, превозващи ядрено гориво

1 Всеки кораб, превозващ ядрено гориво, трябва да отговаря на изискванията на Кодекса за Ядрено Гориво в допълнение към всички останали изисквания на настоящите правила и подлежи на преглед и освидетелствуване, както е посочено в този Кодекс.

2 Кораб, притежаващ свидетелство, издадено съгласно изискванията на параграф 1, подлежи на процедурата по контрол, установена в правило I/19 и XI/4. За тази цел, такова свидетелство трябва да се третира като свидетелство, издадено съгласно правило I/12 или I/13.

## ГЛАВА VIII

## Атомни кораби

### Правило 1

#### Приложимост

Тази глава се прилага за всички атомни кораби освен военни.

### Правило 2

#### Приложимост на други глави

Правилата, съдържащи се в другите глави на настоящата конвенция, се прилагат за атомни кораби, освен ако са модифицирани в тази глава(\* 1).

### Правило 3

#### Освобождавания

Атомен кораб при никакви случаи не може да бъде освободен от спазване на което и да е правило в тази конвенция.

### Правило 4

#### Одобрение на реакторната инсталация

Проектът, конструкцията и стандартите за контрол и монтаж на реакторната инсталация подлежат на одобрението на Администрацията, както и да са съобразени с ограниченията, които ще оказват влияние на прегледите поради наличието на радиация.

### Правило 5

#### Пригодност на реакторната инсталация за обслужване на борда на кораба

Реакторната инсталация трябва да бъде така проектирана, че да отчита специалните условия за обслужването и на борда на кораба както при нормални, така и при изключителни обстоятелства на корабоводене.

### Правило 6

#### Радиационна безопасност

Администрацията трябва да предприеме мерки за да гарантира, че няма прекомерна радиация или други ядрени опасности на море или пристанище, застрашаващи екипажа, пътниците или хората наоколо, а също водните пътища или хранителните и водни източници.

-----

(1) Вж. Кодекс за безопасност на атомните търговски кораби (резолюция А.49 (XII)),



което допълва изискванията на настоящата глава.

-----

## Правило 7

### Оценка на степента на безопасност на атомен кораб

(а) Трябва да се изготви оценка за степента на безопасност на всеки атомен кораб, която да позволява преценяването на атомната силова установка и безопасността на кораба, както и да гарантира, че няма прекомерна радиация или други опасности, на море или в пристанище, за екипажа, пътниците или хората наоколо, както и водните пътища или хранителните и водни източници. Администрацията, ако бъде удовлетворена, трябва да одобри тази оценка, която трябва винаги да бъде актуална.

(б) Оценката за безопасността се представя на договарящите правителства на страните, които атомният кораб има намерение да посети, достатъчно време предварително, така че те да могат да оценят безопасността на кораба.

## Правило 8

### Инструкция за работа

Изготвя се изчерпателна и подробна инструкция за работа, предназначена за информация и ръководство на обслужващия персонал, посочваща неговите задължения по всички въпроси, отнасящи се до обслужването и работата с атомната силова установка, която има важно значение за безопасността.

Администрацията, когато е удовлетворена, може да одобри такава инструкция за работа, от която един екземпляр трябва да се съхранява на борда на кораба. Инструкцията за работа трябва винаги да се поддържа актуална.

## Правило 9

### Прегледи

Прегледът на атомен кораб трябва да включва валидните изисквания на правило 7 от глава I или на правила 8, 9 и 10 от глава I, освен когато прегледите са ограничени от наличието на радиация. В допълнение прегледите трябва да включват всички специални изисквания на оценката на

безопасността. Те трябва във всички случаи, независимо от изискванията на правила 8 и 10 от глава I, да се извършват не по-малко от един път годишно.

## Правило 10

### Свидетелства

(a) Разпоредбите на параграф (a) на правило 12 от глава I и на правило 14 от глава I не се прилагат за атомни кораби.

(b) Свидетелство, наречено Свидетелство за сигурност на атомен пътнически кораб, се издава след преглед и освидетелствуване на пътнически кораб, който удовлетворява изискванията на глави II-1, II-2, III, IV и VIII, както и всички други касаещи го изисквания на настоящите правила.

(c) Свидетелство, наречено Свидетелство за сигурност на атомен товарен кораб, се издава след преглед и освидетелствуване на атомен товарен кораб, който задоволява изискванията за освидетелствуване на товарни кораби, дадени в правило 10 на глава I, и отговаря на изискванията на глави II-1, II-2, III, IV и VIII, както и всички други касаещи го изисквания на настоящите правила.

(d) Свидетелство за сигурност на атомен пътнически кораб и свидетелство за сигурност на атомен товарен кораб трябва да указват:

"Че корабът, който е атомен кораб, изпълнява всички изисквания на глава VIII от Конвенцията и съответствува на преценката за безопасност, утвърдена за кораба."

(e) Свидетелство за сигурност на атомен пътнически кораб и свидетелство за сигурност на атомен товарен кораб са валидни за период, не по-голям от 12 месеца.

(f) Свидетелство за сигурност на атомен пътнически кораб и свидетелство за сигурност на атомен товарен кораб се издават или от

Администрацията, или от лице или организация, упълномощени от нея.

При всички случаи тази Администрация поема пълната отговорност за свидетелствата.

## Правило 11

## Специален контрол(\*2)

Като допълнение към контрола по правило 19 от глава I, атомните кораби трябва да подлежат на специален контрол преди влизането им в пристанища и в пристанищата на договарящите правителства, предназначен да установи дали на борда има валидно свидетелство за сигурност на атомен кораб и дали не съществува прекомерна радиация или други опасности на море или в пристанище за екипажа, пътниците или хората наоколо, както и за водните пътища или хранителните или водни ресурси.

## Правило 12

### Аварии

В случай на авария, която може да доведе до опасност за околната среда, капитанът на атомен кораб незабавно информира Администрацията. Капитанът също така незабавно информира компетентните правителствени органи на държавата, в чиито води корабът се намира или чиито води корабът приближава в повредено състояние.

-----

(2) Вж. ИМО/IAEA Препоръки за безопасност при използване на пристанищата от атомни търговски кораби.

-----

## ГЛАВА IX

### Управление на безопасната експлоатация на корабите

## Правило 1

### Дефиниции

За целите на настоящата глава, освен ако не е предвидено друго:

1 Международен Кодекс за Управление на Безопасността е Кодекса за Международно Управление на Безопасната експлоатация на кораби и предотвратяване на замърсяването на околната среда, приет от Организацията с резолюция А.741(18), с измененията и допълненията към него внесени от Организацията, при условие, че тези изменения и

допълнения са приети и влезли в сила в съответствие с разпоредбите на чл. VIII от настоящата Конвенция касаещи процедурата по внасяне на изменения и допълнения, приложими към Анекса с изключение на този към Глава I.

2 Компания е собственикът на кораба или друга организация или лице, като мениджъра или наемателя на съда без екипаж, който е поел отговорността за експлоатацията на кораба от собственика му и който, поемайки тази отговорност, се е съгласил да поеме и всички задължения и отговорности наложени от Международния Кодекс за Управление на Безопасността.

3 Нефен танкер (нефтовоз) е танкер за превоз на нефт съгласно дефиницията в правило II-1/2.12.

4 Химикаловоз е танкер за превоз на химикали съгласно дефиницията в правило VII/8.2.

5 Газовоз е танкер за превоз на газове съгласно дефиницията в правило VIII/11.2.

6 Бълкер е кораб, конструиран в общия случай с една палуба, бордови подпалубни танкове и скулови танкове в товарното пространство, предназначен главно за превоз на насипни товари, включително рудовози и кораби за комбинирани товари(\*1).

7 Подвижна офшорна сондажна единица (MODU) е съд, предназначен за сондажни работи за проучване или добив на полезни изкопаеми под морското дъно, като течни или газообразни въглеводороди, сяра или сол.

8 Високоскоростен съд е съд съгласно дефиницията по правило X/1.

## Правило 2

### Приложимост

1 Настоящата глава се прилага за кораби, независимо от дата на построяването им, както следва:

.1 пътнически кораби, включително пътнически високоскоростни съдове, не по-късно от 1.07.1998 г.;

-----

(1) Вж. решение MSC.79(70) касаещо интерпретацията на разпоредбите на SOLAS, глава XII за допълнителните мерки за безопасност за бълкерите.

-----  
.2 нефтовози, химикаловози, газовози, бълкери и товарни високоскоростни съдове с бруто тонаж 500 тона и повече, не по-късно от 1.07.1998 г.; и

.3 други товарни кораби и подвижни офшорни сондажни единици с бруто тонаж 500 тона и повече, не по-късно от 1.07.2002 г.(\*2)

2 Настоящата глава не се отнася за правителствените кораби, използвани за нетърговски цели.

### Правило 3

Изисквания към управлението на безопасността

1 Компанията и корабът спазват изискванията на Международния Кодекс за Управление на Безопасността. За целите на настоящото правило, изискванията на Кодекса се считат за задължителни.

2 Кораба се експлоатира от компанията, притежаваща документа за съответствие поправило 4.

### Правило 4

Освидетелствуване

1 На всяка компания, отговаряща на изискванията на Международния Кодекс за Управление на Безопасността, се издава Документ за Съответствие.

Този документ се издава от Администрацията, от организация, призната от Администрацията или по искане на Администрацията от друго договарящо правителство.

2 Копие от Документа за Съответствие се пази на борда на кораба, за да може капитанът да го представя при поискване за верификация.

3 На всеки кораб се издава Сертификат, наречен Сертификат за Безопасно Управление, от Администрацията или от организация, призната от Администрацията. Администрацията или от организацията, призната от Администрацията, преди издаването на сертификата за Безопасно Управление, се уверява, че компанията и ръководството на кораба действуват в съответствие с одобрената система за управление на

безопасността.

## Правило 5

### Поддръжка на условията

Системата за управление на безопасността се поддържа в съответствие с разпоредбите на Международния Кодекс за Управление на Безопасността.

-----

(2) Комитетът по Морска Безопасност на своето 66-то заседание, решава, че подвижните офшорни сондажни единици, не задвижвани по механичен способ, не е необходимо да отговарят на изискванията на настоящата глава.

-----

## Правило 6

### Верификация и контрол

1 Администрацията, друго договарящо правителство по искане на Администрацията или на организация, призната от Администрацията, периодично верифицира надлежното функциониране на корабната система за управление на безопасността.

2 Кораб, от който се изисква да притежава сертификат, издаден съгласно разпоредбите на правило 4.3, подлежи на контрол в съответствие с разпоредбите на правило XI/4. За целта този сертификат се третира като сертификат, издаден съгласно правило I/12 или I/13.

## **ГЛАВА X**

### **Мерки за безопасност на високоскоростните съдове**

## Правило 1

### Дефиниции

За целите на настоящата глава:

1 Кодекс за високоскоростните съдове 1994 е Международния Кодекс за Безопасността при високоскоростните съдове, приет от Комитета по Морска Безопасност към Организацията с резолюция MSC.36(63), с измененията и допълненията към него внесени от Организацията, при

условие, че тези изменения и допълнения са приети и влезли в сила в съответствие с разпоредбите на чл. VIII от настоящата Конвенция, касаещи процедурата по внасяне на изменения и допълнения, приложими към Анекса с изключение на този към Глава I.

2 Кодекс за високоскоростните съдове 2000 е Международния Кодекс за Безопасността при високоскоростните съдове 2000, приет от Комитета по Морска Безопасност към Организацията с резолюция MSC.97(73), с измененията и допълненията към него внесени от Организацията, при условие, че тези изменения и допълнения са приети и влезли в сила в съответствие с разпоредбите на чл. VIII от настоящата Конвенция, касаещи процедурата по внасяне на изменения и допълнения, приложими към Анекса с изключение на този към Глава I.

3 Високоскоростен съд е съд, достигащ максимална скорост в метри/сек., равна на или надвишаваща:

$$3.7V(0.1667)$$

където  $V$  = водоизместимост съответстваща на проектната водолиния ( $m^3$ ), с изключение на съдовете, чийто корпус се поддържа изцяло над водната повърхност в режим на липса на водоизместване, от аеродинамичните сили, генерирани от ефекта на възглавница.

4 Построен съд е съд, чийто кил е заложен или е в подобен етап на изграждане.

5 Подобен етап на изграждане е етапът, при който:

- .1 е започнало строителството на въпросния съд;
- .2 монтираната част от този съд съставлява най-малко 50 тона или 1% от проектното тегло на цялата конструкция, което от двете е по-малкото.

## Правило 2

### Приложимост

1 Настоящата глава се отнася за високоскоростни съдове, построени на или след 1.01.1996 г. както следва:

- .1 пътнически кораби, времетраенето на чийто на рейс с експлоатационна скорост от началното пристанище не надвишава

4 часа при пълна натовареност; и

.2 търговски кораби с бруто тонаж 500 тона и повече, времетраенето на чийто на рейс с експлоатационна скорост от началното пристанище не надвишава 8 часа при пълна натовареност.

2 Всички съдове, независимо от датата на построяване, на които е извършен ремонт, изменения, модификации и преоборудване свързани с тях, продължават да отговарят най-малко на изискванията, приложими към тях преди това. Такива съдове, ако са построени преди

1.07.2002 г. по правило отговарят на изискванията за съдове, построени на или след тази дата най-малко до същата степен, до която са отговаряли преди ремонта, измененията, модификациите и преоборудването, свързани с тях. Основните ремонти, изменения и модификации и свързаното с тях преоборудване, отговарят на изискванията за съд, построен на или след 1.07.2002 г. дотолкова, доколкото Администрацията счете за разумно и практически осъществимо.

### Правило 3

Изисквания към високоскоростните съдове

1 Независимо от разпоредбите на глава I до IV и правило V/18, 19 и 20:

.1 високоскоростен съд, построен на или след 1.01.1996 г., но преди 1.07.2002 г., който отговаря на изискванията на Кодекса за високоскоростни съдове 1994 като цяло, и който е бил проверен и освидетелствуван по реда на Кодекса, ще се счита за отговарящ на изискванията на глава I до IV и правило V/18, 19 и 20. За целите на настоящото правило, изискванията на Кодекса ще се считат за задължителни.

.2 Високоскоростен съд, построен на или след 1.07.2002 г., който отговаря на изискванията на Кодекса за високоскоростни съдове 2000 като цяло, и който е бил проверен и освидетелствуван по реда на Кодекса, ще се счита за отговарящ на изискванията на глава I до IV и правило V/18, 19 и 20.

2 Сертификатите и разрешителните, издадени съгласно Кодекса за високоскоростни съдове имат същата сила и валидност като тези,



издадени съгласно глава I.

## ГЛАВА XI

### Специални мерки за повишаване на морската безопасност

#### Правило 1

##### Упълномощаване на признати организации

6 Организациите, посочени в правило V6 изпълняват инструкциите, приети от Организацията с резолюция A.739(18), с измененията и допълненията към тях, внесени от Организацията, и спецификациите, приети от Организацията с резолюция A.789(19), с измененията и допълненията към тях, внесени от Организацията, при условие, че тези изменения и допълнения са приети и влезли в сила в съответствие с разпоредбите на чл. VIII от настоящата Конвенция, касаещи процедурата по внасяне на изменения и допълнения, приложими към Анекса с изключение на този към Глава I.

#### Правило 2

##### Засилени проверки(\*1)

7 Бълкерите, дефинирани по правило K/1.6 и нефтовозите, дефинирани по правило II-1/2.12 подлежат на програма за засилени проверки в съответствие с инструкциите, приети от Събранието на Организацията с резолюция A.744(18), с измененията и допълненията към тях, внесени от Организацията, при условие, че тези изменения и допълнения са приети и влезли в сила в съответствие с разпоредбите на чл. VIII от настоящата Конвенция, касаещи процедурата по внасяне на изменения и допълнения, приложими към Анекса с изключение на този към Глава I.

#### Правило 3

##### Корабен идентификационен номер

1 Настоящото правило се прилага за всички пътнически кораби с бруто тонаж 100 тона и повече и за всички товарни кораби с бруто тонаж 300 тона и повече.

2 На всеки кораб се осигурява идентификационен номер, съответстващ на схемата за идентификационни номера на ИМО, приета от Организацията (\*2).

3 Корабният идентификационен номер се изписва върху сертификатите и заверените копия от тях, издадени съгласно правило I/12 или правило I/13.

4 За кораби, построени преди 1.01.1996 г., настоящото правило влиза сила при подновяването на сертификат на или след 1.01.1996 г.

-----  
(1) Вж. Процедурите за държавен пристанищен контрол, приети от Организацията с резолюция А-787(19) с измененията и допълненията към тях, внесени с резолюция А.882(21),

(2) Вж. Процедурите за държавен пристанищен контрол, приети от Организацията с резолюция А.787(9) с измененията и допълненията към тях, внесени с резолюция А.882(21).

-----  
Правило 4

Пристанищен държавен контрол върху експлоатационните изисквания(\*3)

1 Когато кораб се намира в пристанище на друго договарящо правителство, той подлежи на контрол от надлежно упълномощени служители на това правителство по отношение спазването на експлоатационните изисквания за безопасността на кораба, когато са налице ясни основания да се смята, че капитанът или екипажът не са запознати с важни корабни процедури, свързани с безопасността на кораба.

2 При наличието на обстоятелствата по параграф 1 от настоящото правило, договарящото правителство, извършващо контрола, предприема стъпки, с които се гарантира, че корабът няма да отплава докато изискванията на настоящата Конвенция не бъдат изпълнени.

3 Процедурите, свързани с държавния пристанищен контрол, предвидени по правило I/19, се прилагат към настоящото правило.

4 Никоя от клаузите на настоящото правило не ограничава правата и задълженията на договарящото правителство, извършващо контрола върху

изпълнението на експлоатационните изисквания, предвидени в настоящото правило.

-----  
(3) Вж. Процедурите за държавен пристанищен контрол, приети от Организацията с резолюция А.787(19) с измененията и допълненията към тях, внесени с резолюция А.882(21).

## **ГЛАВА XII**

### **Допълнителни мерки за сигурност за сухотоварните кораби**

#### Правило 1

##### Дефиниции

За целите на настоящата глава:

1 Бълкер е кораб, дефиниран по правило IX/1.6

2 Бълкер с единична бордова обшивка е кораб, в който трюма е ограничен от обшивката на бордовете.

3 Дължина на бълкер е дължината, дефинирана по Международната Конвенция за товарните водолинии.

4 Твърд насипен товар е всеки материал, освен течности и газове, състоящ се от комбинация от частици, гранули или други по-големи парчета, обикновено еднообразен по състав, който се товари директно в товарното пространство на кораба без каквито и да е междинни форми на задържане.

5 Стандарти за здравината на преградите и двойните дъна са "Стандарти за оценка на здравината на напречните водонепроницаеми гофрирани прегради между двата предни товарни трюма и за оценка на допустимата натовареност на предния товарен трюм", приети с решение 4 на Конференцията на Договарящите Правителства към Международната Конвенция за Безопасността на човешкия живот на море, 1974 г., на 27.11.1997 г., с измененията и допълненията към тях, внесени от

Организацията, при условие, че тези изменения и допълнения са приети и влезли в сила в съответствие с разпоредбите на чл. VIII от настоящата Конвенция, касаещи процедурата по внасяне на изменения и допълнения, приложими към Анекса с изключение на този към Глава I.

6 Терминът "построен кораб" има същото значение като дефинираното по правило II-1/1.1.3.1

## Правило 2

### Приложимост(\*1)

Сухотоварните кораби отговарят на изискванията на настоящата глава в допълнение към приложимите изисквания на други глави.

## Правило 3

### График за изпълнение на изискванията

(Настоящото правило се прилага за сухотоварни кораби построени преди 1.07.1999 г.)

Сухотоварните кораби, за които се прилагат правила 4 до 6, изпълняват разпоредбите на тези правила съгласно следния график по програмата за засилени проверки, предвидена в правило XI/2:

.1 сухотоварни кораби, които са на възраст 20 години и повече на 1.07.1999 г., към датата на първата междинна проверка или първата периодична проверка след 1.07.1999 г., която дата е по-ранна;

.2 сухотоварни кораби, които са на възраст 15 години и повече, но по-малко от 20 години на 1.07.1999 г., към датата на първата периодична проверка след 1.07.1999 г., но не по-късно от 1.07.2002 г.; и

.3 сухотоварни кораби, които са на възраст по-малко от 15 години на 1.07.1999 г., към датата на първата периодична проверка след датата, на която корабът е достигнал възраст 15 години, но не по-късно от датата, на която корабът е достигнал възраст 17 години.

-----

(1) Вж. Тълкувания на изискванията на SOLAS глава XII, за допълнителните изисквания към сигурността на сухотоварните кораби, приети от Комитета

по Морска Безопасност към Организацията с резолюция MSC.79(70).

-----

#### Правило 4

Изисквания за устойчивост при повреди, приложими за сухотоварните кораби

1 Сухотоварни кораби с дължина 150 метра и повече, конструирани с единична бордова обшивка, проектирани за превоз на твърди насипни товари с плътност 1,000 кг/м<sup>3</sup> и повече, построени на или след

1.07.1999 г., когато са натоварени до лягната товарна линия, трябва да са в състояние да издържат наводняване на кой да е товарен трюм при всякакви товарни условия и да останат на повърхността в задоволително състояние на устойчивост, както е посочено в параграф 3.

2 Сухотоварни кораби с дължина 150 метра и повече, конструирани с единична бордова обшивка, проектирани за превоз на твърди насипни товари с плътност 1,780 кг/м<sup>3</sup> и повече, построени преди 1.07.1999 г., когато са натоварени до лягната товарна линия, трябва да са в състояние да издържат наводняване на предния товарен трюм при всякакви товарни условия и да останат на повърхността в задоволително състояние на устойчивост, както е посочено в параграф 3.

Това изискване се изпълнява в съответствие с графика за изпълнение на изискванията поправило 3.

3 Съгласно разпоредбите на параграф 6, условията на устойчивостта след наводняване трябва да удовлетворяват условието за устойчивост, посочено в анекса към решение А.320(IX), "Правило, еквивалентно на правило 27 от Международната Конвенция за товарните линии 1996 г." с измененията и допълненията към нея, внесени с решение А.514(13).

Приетото наводняване включва само наводняването на трюмовото товарно пространство. Пропускливостта на натоварен трюм се приема за 0.9, а пропускливостта на празен трюм се приема за 0.95, освен ако за определен кораб не е приета специфичната му пропускливост за обема на наводнения трюм, зает от товара, като за останалия празен обем на трюма тя е 0.95.

4 Сухотоварни кораби, построени преди 1.07.1999 г., за които е определен намален надводен борд в съответствие с правило 27(7) от Международната Конвенция за товарните линии 1996 г., приета на 5.04.1996 г., могат да се считат за отговарящи на разпоредбите на параграф 2 от настоящото правило.

5 Сухотоварни кораби, за които е определен намален надводен борд в съответствие с разпоредбите на параграф (8) от правилото, еквивалентно на правило 27 от международната Конвенция за Товарните линии 1996 г., приета с решение А.320(IX), с допълненията и измененията, внесени с решение А.514(13), могат да се считат за отговарящи на разпоредбите на параграф 1 или 2, според случая.

6 На сухотоварни кораби, за които е определен намален надводен борд в съответствие с разпоредбите на правило 27(8), посочено в анекс В към Протокола от 1988 г. във връзка с Международната Конвенция за Товарните линии 1996 г., условията на устойчивост след наводняване трябва да удовлетворяват съответните разпоредби на този Протокол.

#### Правило 5

Конструктивна здравина на сухотоварните кораби

(Настоящото правило се прилага за сухотоварни кораби построени на или след 1.07.1999 г.)

Сухотоварните кораби с дължина 150 метра и повече, конструирани с единична бордова обшивка, проектирани за превоз на твърди насипни товари с плътност 1,000 кг/м<sup>3</sup> и повече, трябва да притежават достатъчна здравина, за да издържат на наводняване на кой да е от товарните трюмове при всякакви товарни и баластни условия, като също се имат предвид и динамичните ефекти, възникващи в резултат на наличието на вода в трюма, както и препоръките, приети от Организацията(\*2).

#### Правило 6

Конструктивни и други изисквания към сухотоварните кораби

(Настоящото правило се прилага за сухотоварни кораби, построени преди 1.07.1999 г.)

1 Сухотоварните кораби с дължина 150 метра и повече, конструирани с

единична бордова обшивка, превозващи твърди насипни товари с плътност

1,780 кг/м<sup>3</sup> и повече, отговарят на изискванията на настоящото правило

в съответствие с прилагането на графика, упоменат в правило 3.

2 Напречната водонепроницаема преграда между двата предни товарни трюма

и двойното дъно на най-предния трюм имат достатъчна здравина, за да

издържат на наводняване на предния товарен трюм, като се имат предвид

и динамичните ефекти, възникващи в резултат на наличието на вода в

трюма, в съответствие със стандартите за здравина на

водонепроницаемите прегради и двойните дъна на кораба. За целите на

настоящото правило, здравината на водонепроницаемите прегради и

двойните дъна на сухотоварния кораб се третира като задължителна.

-----

(2) Вж. решение 3, Recommendation on compliance with SOLAS regulation

XII/5, приета от Конференцията SOLAS 1997 г.

-----

3 Отчитайки необходимостта от и степента на заздравяване на

напречната водонепроницаема преграда или двойното дъно с цел

изпълнение на изискванията на параграф 2, се взимат предвид следните

ограничения:

.1 ограничения по разпределението на теглото на целия товар между

товарните трюмове; и

.2 ограничения върху' максималната товароподемност на кораба

4 За сухотоварни кораби, ползващи кой да е, или и двата параграфи 3.1 е

3.2 за целите на изпълнение на изискванията на параграф 2, тези

ограничения се съобразяват с превозваните твърдите насипни товари с

плътност 1,780 кг/м<sup>3</sup> и повече.

Правило 7

Проверки на конструкцията на товарните трюмове на сухотоеарпите кораби

(Настоящото правило се прилага за сухотоварни кораби, построени преди

1.07.1999 г.)

Сухотоварен кораб с дължина 150 метра и повече, конструиран с единична

бордова обшивка, на възраст 10 години и повече, не може да превозва

твърди насипни товари с плътност 1,780 кг/м<sup>3</sup> и повече, освен ако не е преминал със задоволителен резултат или:

- .1 периодична проверка в съответствие с програмата за засилени проверки, предвидена по правило XI/2; или
- .2 проверка на всички товарни трюмове до степента, изисквана за периодичните проверки по програмата за засилени проверки, предвидена по правило XI/2.

## Правило 8

Информация за спазването на изискванията към сухотоварните кораби

1 Брошурата, изисквана по правило VI/7.2 се заверява от Администрацията или от нейно име, за да се потвърди, че правила 4, 5, 6 и 7, според случая, са спазени.

2 Всички ограничения, наложени върху превоза на твърди насипни товари с плътност 1,780 кг/м<sup>3</sup> и повече в съответствие с изискванията на правило 6, се посочват и вписват в брошурата, упомената в параграф 1.

3 На сухотоварен кораб, за който се прилага параграф 2, се поставя трайна маркировка на десния и ляв борд в средата на кораба, представляваща запълнен равноностранен триъгълник със страни с дължина 500 мм и височина 300 мм под линията на палубата, боядисан в цвят, контрастиращ с цвета на корпуса.

## Правило 9

Изисквания към сухотоварните кораби, които не са в състояние да изпълнят изискванията по правило 4.2 поради проектната конфигурация на товарните трюмове

(Настоящото правило се прилага за сухотоварни кораби, построени преди 1.07.1999 г.)

За сухотоварните кораби, попадащи в границите на приложимост на правило 4.2, които са построени с недостатъчен брой напречни водонепроницаеми прегради, за да отговорят на изискванията на това правило,

Администрацията може да разреши частично освобождаване от спазването на правила 4.2 и 6 при условие, че те отговарят на следните изисквания:

- .1 за предния товарен трюм, проверките, предвидени за годишния



преглед по програмата за засилени проверки по правило XI/2 се заменят от проверките, предвидени в него за междинния преглед на товарните трюмове;

.2 са снабдени с аларми за високо ниво на трюмната водата в шахтите във всички трюмове или в товарните конвейерни тунели, осигуряваща звуков и визуален сигнал на мостика, одобрени от Администрацията или организация, призната от нея, в съответствие с разпоредбите на правило XI/1; и

.3 са снабдени с подробна информация за специфичните сценарии за наводняване на товарните трюмове. Тази информация се придружава от подробни инструкции за готовността за евакуация съгласно разпоредбите на раздел 8 от Международния Кодекс за управление на сигурността и се използва като основа за обучението и ученията на екипажа.

## Правило 10

Декларация за плътността на твърдите насипни товари

1 Преди натоварването на насипен товар на борда на сухотоварен кораб, товародателят декларира плътността на товара, в допълнение към осигуряването на информацията за товара, изисквана по правило VI/2.

2 В случая на сухотоварни кораби, за които е в сила правило б, освен ако не отговарят на съответните изисквания на настоящата глава, приложими за превоза на твърди насипни товари с плътност 1,780 кг/м<sup>3</sup> и повече, всички товари с декларирана плътност в диапазона от 1,250 кг/м<sup>3</sup> до 1,780 кг/м<sup>3</sup>, подлежат на проверка на плътността от акредитирана изпитателна организация(\*3).

-----

(3) При проверка на плътността на твърди насипни товари може да се ползва MSC/Circ.908, Еднообразен метод за измерване плътността на насипни товари.

-----

## Правило 11

Уред за измерване силите и моментите при товарене

(Настоящото правило се прилага за сухотоварни кораби, независимо от датата на построяването им)

1 Сухотоварни кораби с дължина 150 метра и повече се оборудват с уред, осигуряващ информация за напречните сили по конструкцията на корпуса и усукващите моменти, предвид препоръката, приета от Организацията(\*4).

2 Сухотоварни кораби с дължина 150 метра и повече, построени преди 1.07.1999 г. трябва да изпълнят изискванията на параграф 1 не по-късно от датата на първата междинна или периодична проверка на кораба след 1.07.1999 г.

-----  
(4) Вж. резолюция 5, Recommendation on loading instrument, приета от Конференцията SOLAS 1997 г.

## Правило 12

(Ново – ДВ, бр. 16 от 2017 г., в сила от 1.07.2004 г.)

Датчици за нивото на водата в товарните хамбари, баластни танкове и сухи пространства

(Настоящото правило се прилага за кораби за сухи насипни товари независимо от датата на построяването им)

1. Корабите за сухи насипни товари трябва да бъдат снабдени с датчици за нивото на водата:

1. във всеки товарен хамбар, които произвеждат звукови и визуални алармени сигнали, както следва: един, когато нивото на водата над дъното на който и да е хамбар достигне височина 0,5 м, и друг, когато нивото на водата достигне височина не по-малка от 15 % от дълбочината на товарния хамбар, но не по-голяма от 2 м. На кораби за сухи насипни товари, за които се прилага правило 9.2, се монтират датчици, които произвеждат само втория вид алармен сигнал. Датчиците за нивото на водата се монтират в дъното на товарните хамбари. В товарните хамбари, които се използват за воден баласт, се монтира устройство за деактивиране на алармата. Визуалните алармени сигнали трябва ясно да разграничават двете различни нива, засечени във всеки хамбар;

2. във всеки баластен танк пред таранната преграда съгласно правило II-1/11, които произвеждат звукови и визуални алармени сигнали, когато течността в танка достигне ниво, непревишаващо 10 % от обема на танка. Може да се монтира устройство за деактивиране на алармата, което да се включи при използването на танка; и

3. във всяко сухо и празно пространство с изключение на верижния сандък, части от което се простират пред най-предния товарен хамбар, които произвеждат звукови и визуални алармени сигнали, когато нивото на водата достигне 0,1 м над палубата. Такива аларми не се монтират в затворени пространства, чийто обем не превишава 0,1 % от максималната водоизместимост на кораба.

2. Контролните панели на звуковите и визуалните алармени сигнали, упоменати в параграф 1, се намират на навигационния мостик.

3. Кораби за сухи насипни товари, построени преди 1 юли 2004 г., трябва да отговорят на изискванията на това правило не по-късно от датата на годишния, междинния или подновителния преглед на кораба, който трябва да бъде извършен след 1 юли 2004 г., в зависимост от това кое събитие настъпи първо.

### Правило 13

(Ново – ДВ, бр. 16 от 2017 г., в сила от 1.07.2004 г.)

#### Помпени системи на борда

(Настоящото правило се прилага за кораби за сухи насипни товари независимо от датата на построяването им)

1. Системите за осушаване и изпомпване на баластните танкове на борда на кораби за сухи насипни товари, разположени пред таранната преграда и сантините на сухите пространства, части от които се простират пред предния товарен хамбар, трябва да могат да се пускат в експлоатация от леснодостъпно затворено пространство, до което се стига от навигационния мостик или поста за управление на задвижващите механизми, без да се преминава през откритите палуби на надводния борд или надстройката. Когато тръбите, обслужващи танковете и сантините, преминават през таранната преграда, клапаните могат да се управляват и дистанционно освен чрез средствата за управление, упоменати в правило II-1/11.4, при условие че мястото на тези средства съответства на разпоредбите на настоящото правило.

2. Кораби за сухи насипни товари, построени преди 1 юли 2004 г., трябва да отговорят на изискванията на това правило не по-късно от датата на първия междинен или подновителен преглед на кораба, който трябва да бъде извършен след 1 юли 2004 г., но в никакъв случай по-късно от 1 юли 2007 г.

-----  
**ПРИЛОЖЕНИЕ**

Свидетелства\*

-----  
\* Разпоредбите, касаещи спасителните средства и устройства, упоменати във

формите на свидетелства и свързаното с тях оборудване са тези от SOLAS,

Глава III, с измененията и допълненията към нея, приети с решение MSC.47(66).

This Certificate shall be supplemented by Record of Equipment

(Form P)

(Форма на свидетелство за сигурност на пътнически кораб)

(Official seal) (State)

an

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

for a international voyage  
short\*  
1

Issued under the provisions of the  
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA 1974, as  
modified by the Protocol of 1988 relating thereto

under the authority of the Government of

---

(name of the State)

---

by (person or organization authorized)

\_\_\_\_\_  
\*1 Ненужното се зачерква.  
\_\_\_\_\_

Particulars of ship\*2

Name of ship .....

Distinctive number or letters .....

Port of registry .....

Gross tonnage .....

Sea areas in which ship is certified to operate (regulation IV/2). .....

.....

IMO Number\*3 .....

Date on which keel was laid or ship was at a similar  
stage of construction or, where applicable, date on  
which work for a conversion or an alteration or  
modification of a major character was commenced .....

THIS IS TO CERTIFY:

- 1 That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation I/7 of the Convention.
- 2 That the survey showed that:
  - 2.1 the ship complied with the requirements of the Convention as regards;

- .1 the structure, main and auxiliary machinery, boilers and other pressure vessels;
- .2 the watertight subdivision arrangements and details;
- .3 the following subdivision load lines;

Subdivision load lines assigned and marked on the ship's side at amidships (regulation	Freeboard	To apply when the spaces in which passengers are carried include the following alternative spaces
II-1/13)		
C.1	.....	.....
C.2	.....	.....
C.3	.....	.....

\*2 Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.

\*3 In accordance with IMO ship identification number scheme adopted by the Organization by resolution A.600(15).

- 2.2 the ship complied with the requirements of the Convention as regards structural fire protection, fire safety systems and appliances and fire control plans;
  - 2.3 the life-saving appliances and the equipment of the lifeboats, liferafts and rescue boats were provided in accordance with the requirements of the Convention;
  - 2.4 the ship was provided with a line-throwing appliance and radio installations used in life-saving appliances in accordance with the requirements of the Convention;
  - 2.5 the ship complied with the requirements of the Convention as regards radio installation;
  - 2.6 the functioning of the radio installations used in life-saving appliances complied with the requirements of the Convention;
  - 2.7 the ship complied with the requirements of the Conventions as regards shipborne navigational equipment, means of embarkation for pilots and nautical publications;
  - 2.8 the ship was provided with lights, shapes, means of making sound signals and distress signals, in accordance with the requirements of the Convention and the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force;
  - 2.9 in all other respects the ship complied with the relevant requirements of the Convention.
- 3 That the Exemption Certificate has/has not been issued.

This certificate is valid until .....

issued at .....

(Place of issue of certificate)

.....

.....

(Date of issue) (Signature of authorized official issuing the certificate)

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

Endorsement where the renewal survey has been completed and regulation I/14 (d) applies.

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall, in accordance with regulation I/14 (d) of the Convention, be accepted as valid until:

.....  
Signed: .....  
(Signature of authorized official)  
Place: .....  
Date: .....  
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement to extend the validity of the certificate until reaching the port of survey or for period of grace where regulation I/14 (e) or I/14 (f) applies.

This certificate shall, in accordance with regulation I/14 (e) / I/14 (f)\*1 of the Convention, be accepted as valid until: .....

.....  
Signed: .....  
(Signature of authorized official)  
Place: .....  
Date: .....  
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

\_\_\_\_\_

\*1 Ненужното се задрасква

\_\_\_\_\_

**RECORD OF EQUIPMENT FOR THE PASSENGER SHIP SAFETY CERTIFICATE (FORM P)**

(Форма за свидетелство за сигурност на оборудването на пътнически кораб)

This record shall be permanently attached to the Passenger Ship Safety Certificate

**RECORD OF EQUIPMENT FOR COMPLIANCE WITH THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1988 RELATING THERETO**

**I. Particulars of ship:**

Name of ship .....  
Distinctive number or letters .....  
Number of passengers for which certified .....  
Minimum number of persons with required qualification to operate the radio installation .....

**II. Details of life-saving appliances:**

1.	Total number of persons for which life-saving appliances are provided		
		Port side	Starboard side
2.	Total number of lifeboats		
2.1.	Total number of persons accommodated by them		
2.2.	Number of partially enclosed lifeboats (regulation III/21 and LSA Code, section 4.5)		
2.3.	Number of totally enclosed lifeboats (regulation III/21 and LSA Code, section 4.6)		
2.4.	Other lifeboats		
2.4.1	Number		
2.4.2	Type		
3	Number of motor lifeboats (included in the total lifeboats shown above)		
3.1.	Number of lifeboats fitted with searchlights		
4	Number of rescue boats		
4.1.	Number of boats which are included in the total lifeboats shown above		
5	Life rafts		
5.1.	Those for which approved launching appliances are required:		
5.1.1	Number of life rafts		
5.1.2	Number of persons accommodated by them		
5.2.	Those for which approved launching appliances are not required:		
5.2.1	Number of life rafts		
5.2.2	Number of persons accommodated by them		
6	Buoyant apparatus		
6.1	Number of apparatus		
6.2	Number of persons capable of being supported		
7	Number of lifebuoys		
8	Number of lifejackets		
9	Immersion suits		
9.1.	Total number		
9.2.	Number of suits complying with the requirements for lifejackets		
10.	Number of thermal protective aids*1		
11.	Radio installations used in life-saving appliances		
11.1	Number of radar transponders		
11.2	Number of two-way VHF radiotelephone apparatus		

\*1 Excluding those required by the LSA Code, paragraphs 4.1.5.1.24; 4.4.8.31 and 5.1.2.2.13

### III. Details of radio facilities

Item		Actual provision
1	Primary system	
1.1	VHF radio installation	
1.1.1	DSC encoder	
1.1.2	DSC watch receiver	
1.1.3	Radiotelephony	
1.2	MF radio installation:	
1.2.1	DSC encoder	
1.2.2	DSC watch receiver	
1.2.3	Radiotelephony	
1.3	MF/HF radio installation:	
1.3.1	DSC encoder	
1.3.2	DSC watch receiver	
1.3.3	Radiotelephony	
1.3.4	Direct - printing radiotelegraphy	
1.4	INMARSAT ship earth station	
2	Secondary means of alerting	
3	Facilities for reception of maritime safety information	
3.1	NAVTEX receiver	
3.2	EGC receiver	
3.3	HF direct - printing radiotelegraph receiver	
4	Satellite EPIRB	
4.1	COSPAS - SARSAT	
4.2	INMARSAT	
5	VHF EPIRB	
6	Ship's radar transponder	
7	Radiotelephone distress frequency watch receiver on 2.182 kHz*2	
8	Device for generating the radiotelephone alarm signal on 2.182 kHz*3	

### IV. Methods used to ensure availability of radio facilities (regulations IV/15.6 and 15.7)

4.1	Duplication of equipment	.....
4.2	Shore - based maintenance	.....
4.3	At sea maintenance capability	.....

### V. Details of navigational systems and equipment

Item		Actual provision
1.1	Standard magnetic compass*	



1.2	Spare magnetic compass*	
1.3	Gyro-compass*	
1.4	Gyro-compass heading repeater*	
1.5	Gyro-compass bearing repeater*	
1.6	Heading or track control system*	
1.7	Pelorus or compass bearing device*	
1.8	Means of correcting heading and bearings	
1.9	Transmitting heading device (THD)*	
2.1	Nautical charts/Electronic chart display and information system (ECDIS)+	
2.2	Back-up arrangements for ECDIS	
2.3	Nautical publications	
2.4	Back-up arrangements for electronic nautical publications	
3.1	Receiver for a global navigation satellite systems/terrestrial radionavigation system*+	
3.2	9 GHz radar*	
3.3	Second radar (3 GHz/9 GHz+)*	
3.4	Automatic radar plotting aid (ARPA)*	
3.5	Automatic tracking aid*	
3.6	Second automatic tracking aid*	
3.7	Electronic plotting aid*	
4	Automatic identification system (AIS)	
5	Voyage data recorder (VDR)	
6.1	Speed and distance measuring device (through the water)*	
6.2	Speed and distance measuring device (over the ground in the forward and athwartship direction)*	
7 *	Echo-sounding device	
8.1	Rudder, propeller, thrust, pitch and operational mode indicator*	
8.2	Rate-of-turn indicator*	
9	Sound reception system*	
10	Telephone to emergency steering position*	
11	Daylight signalling lamp*	
12	Radar reflector*	
13	International Code of signal	

\* Alternative means of meeting this requirement are permitted under regulation V/19. In case of other means they shall be specified.

+ Delete as appropriate.

THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects

Issued at .....

(Place of issue of the Record)

.....

.....

(Date of issue) (Signature of duly authorized official issuing the Record)

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

**Form of Safety Construction Certificate for Cargo Ships**

(Форма за свидетелство за сигурност на конструкцията на товарен кораб)

CARGO SHIP SAFETY CONSTRUCTION CERTIFICATE

(Official seal) (State)

Issued under the provisions of the INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as modified by the Protocol of 1988 relating thereto under the authority of the Government of

(name of the State)

by (person or organization authorized)

Particulars of ship\*1

Name of the ship .....

Distinctive number or letters .....

Port of registry .....

Gross tonnage .....

Deadweight of ship (metric tons)\*2 .....

IMO Number\*3 .....

Type of ship\*4

Oil tanker

Chemical tanker

Gas carrier

Cargo ship other than any of the above

Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or, where applicable, date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced .....

THIS IS TO CERTIFY:

- 1 That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of the regulation I/10 of the Convention
- 2 That the survey showed that the condition of the structure, machinery and equipment as defined in the above regulation was satisfactory and the ship complied with the relevant requirements of chapter II-1 and II-2 of the Convention (other than those relating to the fire safety systems and appliances and fire control plans).
- 3 That the last two inspections of the outside of the ship's bottom took place on ..... and

.....  
.....

(dates)

4 That an Exemption Certificate has/has not\*4 been issued.

This certificate is valid until ..... \* 5  
subject to the annual and intermediate surveys and  
inspections of the outside of the ship's bottom in  
accordance with regulation I/10 of the Convention Issued  
at

.....  
..... of the regulation I/10 of the Convention

Issued at .....

(Place of issue of certificate)

.....

(Date of issue) (Signature of authorized official issuing the certificate)

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

\*1 Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.

\*2 For oil tankers, chemical tankers and gas carriers only.

\*3 In accordance with IMO ship identification number scheme adopted by the Organization by resolution A.600(15).

\*4 Delete as appropriate.

\*5 Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation I/14 (a) of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date, as defined in regulation I/2(n) of the Convention, unless amended in accordance with regulation I/4 (h).

**ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS**

THIS IS TO CERTIFY that, at a survey required by regulation I/10 of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention

Annual Survey: Signed: .....  
(Signature of authorized official)  
Place: .....  
Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/Intermediate\*4 Survey: Signed: .....  
(Signature of authorized official)  
Place: .....  
Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/Intermediate\*4 Survey: Signed: .....

(Signature of authorized official)

Place: .....

Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual Survey:

Signed: .....

(Signature of authorized official)

Place: .....

Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

\_\_\_\_\_  
\*4 Delele as appropriate

**Annual/Intermediate survey in accordance with regulation I/14 ( h) (iii)**

THIS IS TO CERTIFY thai, at an annual/intermediate\*4 survey in accordance with regulation I/14 (h) (iii) of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention

Signed: .....

(Signature of authorized official)

Place: .....

Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**Endorsement for inspections of the outside of the ship's bottom\*6**

THIS IS TO CERTIFY that, at an inspection required by regulation I/10 of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

First inspection:

Signed: .....

(Signature of authorized official)

Place: .....

Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Second inspection:

Signed: .....

(Signature of authoriifid official)

Place: .....

Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

\_\_\_\_\_  
\*4 Delete as appropriate

\*6 Provision may be made for additional inspections

**Endorsement to extend the certificate if valid for less than 5 years where regulation I/14 (c) applies.**

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall, in accordance with regulation I/14 (c) of the Convention, be accepted as valid until:

Signed: .....

(Signature of authorized official)

Place: .....

Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**Endorsement where the renewal survey has been completed and regulation I/14 (d) applies.**

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall, in accordance with regulation I/14 (d) of the Convention, be accepted as valid until:

Signed: .....

(Signature of authorized official)

Place: .....

Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**Endorsement to extend the validity of the certificate until reaching the port of survey or for period of grace where regulation I/14 (e) or I/14 (f) applies.**

This certificate shall, in accordance with regulation I/14 (e) / I/14(f)\*3 of the Convention, be accepted as valid until:

Signed: .....

(Signature of authorized official)

Place: .....

Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**Endorsement for advancement of anniversary date where regulation I/14 (h) applies.**

In accordance with regulation I/14 (h) of the Convention, the new anniversary date is:

Signed: .....

(Signature of authorized official)

Place: .....

Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

In accordance with regulation I/14 (h) of the Convention, the new anniversary date is: .....

Signed: .....

(Signature of authorized official)

Place: .....

Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**Form of Safety Equipment Certificate for Cargo Ships**

(Форма за свидетелство за сигурност на оборудването на товарен кораб)

**CARGO SHIP SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE**

This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment (Form E)

(Official seal)

(State)

Issued under the provisions of the

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA 1974, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, under the authority of the Government of

\_\_\_\_\_ (name of the State)

by \_\_\_\_\_

(person or organization authorized)

Particulars of ship\*1

Name of the ship .....

Distinctive number or letters .....

Port of registry .....

Gross tonnage .....

Deadweight of ship (metric tons)\*2 .....

Length of ship (regulation III/3.12) .....

IMO Number\*3 .....

Type of ship\*4

Oil tanker

Chemical tanker

Gas earner

Cargo ship other than any of the above

Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or, where applicable, date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced .....

THIS IS TO CERTIFY:

1 That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of the regulation I/8 of the Convention, as modified by the 1978 Protocol.

2 That the survey showed that:

2.1 the ship complied with the requirements of the Convention as regards fire safety systems and appliances and fire control plans;

2.2 the life safe appliances and the equipment of the lifeboats, liferafts and rescue boats were provided in accordance with the requirements of the Convention;

2.3 the ship was provided with line-throwing appliance and radio installations used in life-saving appliances in accordance with the requirements of the Convention;

2.4 the ship complied with the requirements of the Convention as regards shipborne navigational equipment, means of embarkation for pilots and nautical publications;

2.5 the ship was provided with lights, shapes and means of making sound signals and distress signals, in accordance with the requirements of the Convention and the International Regulation for Preventing Collisions at Sea in force;

2.6 in all other respects the ship complied with the relevant requirements of the Convention.

3 That an Exemption Certificate has/has not\*4 been issued.

This certificate is valid until ..... \*5 subject to the annual and

periodical surveys in accordance with regulation I/8 of the Convention.

Issued at .....

(Place of issue of certificate)

.....

(Date of issue)

.....

(Signature of authorized official issuing the certificate)

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

\*1 Alternately, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.

\*2 For oil tankers, chemical tankers and gas carriers only.

\*3 In accordance with IMO ship identification number schema adopted by the Organization by resolution A.600(15).

\*4 Delete as appropriate.

\*5 Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation I/14 (a) of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date, as defined in regulation I/2 (n) of the Convention, unless amended in accordance with regulation I/14 (h).

**ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND PERIODICAL SURVEYS**

THIS IS TO CERTIFY that, at a survey required by regulation I/8 of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention

Annual Survey:

Signed: .....

(Signature of authorized official)

Place: .....

Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/Periodical\*4 Survey:

Signed: .....

(Signature of authorized official)

Place: .....

Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/Periodical\*4 Survey:

Signed: .....

(Signature of authorized official)

Place: .....

Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual Survey:

Signed: .....

(Signature of authorized official)

Place: .....

Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

\_\_\_\_\_  
\*4 Delete as appropriate  
\_\_\_\_\_

**Annual/periodical survey in accordance with Regulation I/14 (h) (iii).**

THIS IS TO CERTIFY that, at an annual/intermediate\*4 survey in accordance with regulation I/14 (h) (iii) of the Convention the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention

Signed: .....  
(Signature of authorized official)  
Place: .....  
Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**Endorsement to extend the certificate if valid for less than 5 years where regulation I/14 (c) applies.**

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall, in accordance with regulation I/14 (c) of the Convention, be accepted as valid until:

Signed: .....  
(Signature of authorized official)  
Place: .....  
Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**Endorsement where the renewal survey has been completed and regulation I/14 (d) applies.**

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall, in accordance with regulation I/14 (d) of the Convention, be accepted as valid until:

Signed: .....  
(Signature of authorized official)  
Place: .....  
Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**Endorsement to extend the validity of the certificate until reaching the port of survey or for period of grace where regulation I/14(e) or I/14(f) applies.**

This certificate shall, in accordance with regulation I/14(e)/I/14(f)\*4 of the Convention, be accepted as valid until:

Signed: .....  
(Signature of authorized official)  
Place: .....  
Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**Endorsement for advancement of anniversary date where regulation I/14(h) applies.**



In accordance with regulation I/14(h) of the Convention, the new anniversary date is:

Signed: .....  
 (Signature of authorized official)  
 Place: .....  
 Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

In accordance with regulation I/14(h) of the Convention, the new anniversary date is:

Signed: .....  
 (Signature of authorized official)  
 Place: .....  
 Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

\*4 Delete as appropriate.

**RECORD OF EQUIPMENT FOR THE CARGO SHIP SAFETY CERTIFICATE (FORM E)**

(Форма за свидетелство за сигурност на оборудването на товарен кораб)

This record shall be permanently attached to the Cargo Ship Safety Certificate

**RECORD OF EQUIPMENT FOR COMPLIANCE WITH THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1988 RELATING THERETO**

I. Particulars of ship:

Name of ship .....  
 Distinctive number or letters .....

II. Details of life-saving appliances:

1.	Total number of persons for which life-saving appliances are provided:	.....	
		Port side	Starboard side
2.	Total number of lifeboats		
2.1.	Total number of persons accommodated by them		
2.2.	Number of totally enclosed lifeboats (regulation III/21 and LSA Code, section 4.6)		
2.3.	Number of lifeboats with a self-contained air support system (regulation III/31 and LSA Code, section 4.8)		
2.4.	Number of fire-protected lifeboats (regulation III/31 and LSA Code, section 4.9)		
2.5.	Other lifeboats		
2.5.1	Number		
2.5.2	Type		
2.6.	Number of freefall lifeboats		
2.6.1	Totally enclosed (regulation III/31 and LSA Code, section		

	4.7)		
2.6.2	Self-contained (regulation III/31 and LSA Code, section 4.8)		
2.6.3	Fire-protected (regulation III/31 and LSA Code, section 4.9)		
3.	Number of motor lifeboats (included in the total lifeboats shown above)		
3.1.	Number of lifeboats fitted with searchlights		
4.	Number of rescue boats		
4.1.	Number of boats which are included in the total lifeboats above		
5.	Liferafts		
5.1.	Those for which approved launching appliances are required:		
5.1.1	Number of lifeboats		
5.1.2	Number of persons accommodated by them		
5.2.	Those for which approved launching appliances are not required:		
5.2.1	Number of liferafts		
5.2.2	Number of persons accommodated by them		
5.2.	Number of liferafts required by regulation III/31.1.4		
6.	Number of lifebuoys		
7.	Number of lifejackets		
8.	Immersion suits		
8.1.	Total number		
8.2.	Number of suits complying with the requirements for lifejackets		
9.	Number of thermal protective aids* 1		
10.	Radio installation used in life-saving appliances		
10.1.	Number of radar transponders		
10.2.	Number of two-way VHF radiotelephone apparatus		

\*1 Excluding those required by the LSA Code, paragraphs 4.1.5.1.24; 4.4.8.31 and 5.1.2.2.13

### III. Details of navigational systems and equipment

Item		Actual provision
1.1	Standard magnetic compass*	
1.2	Spare magnetic compass*	
1.3	Gyro-compass*	
1.4	Gyro-compass heading repeater*	
1.5	Gyro-compass bearing repeater*	
1.6	Heading or track control system*	

1.7	Pelorus or compass bearing device*	
1.8	Means of correcting heading and bearings	
1.9	Transmitting heading device (THD)*	
2.1	Nautical charts/Electronic chart display and information system (ECDIS)+	
2.2	Back-up arrangements for ECDIS	
2.3	Nautical publications	
2.4	Back-up arrangements for electronic nautical publications	
3.1	Receiver for a global navigation satellite systems/terrestrial radionavigation system*+	
3.2	9 GH radar*	
3.3	Second radar (3 GHz/9 GHz+)*	
3.4	Automatic radar plotting aid (ARPA)*	
3.5	Automatic tracking aid*	
3.6	Second automatic tracking aid*	
3.7	Electronic plotting aid*	
4	Automatic identification system (AIS)	
5	Voyage data recorder (VDR)	
6.1	Speed and distance measuring device (through the water)*	
6.2	Speed and distance measuring device (over the ground in the forward and athwartship direction)	
7	Echo-sounding device*	
8.1	Rudder, propeller, thrust, pitch and operational mode indicator*	
8.2	Rate-of-turn indicator*	
9	Sound reception system*	
10	Telephone to emergency steering position*	
11	Daylight signalling lamp*	
12	Radar reflector*	
13	International Code of Signals	

THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects

Issued at .....

(Place of issue of the Record)

.....

(Date of issue)

.....

Signature of authorized official issuing the certificate)

\* Alternative means of meeting this requirement are permitted under regulation V/19. In case of other means they shall be specified.

+ Delete as appropriate

**Form of Safety Radio Certificate for Cargo Ships**

**CARGO SHIP SAFETY RADIO CERTIFICATE**

This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment of Radio Facilities (Form R)

(Official seal)

(State)

Issued under the provisions of the

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, unther the authority of the Government of

\_\_\_\_\_  
(name of the State)

\_\_\_\_\_  
(person or organization authorized)

Particulars of ship\*3

Name of the ship .....

Distinctive number or letters .....

Port of registry .....

Gross tonnage .....

Sea areas in which ship is certified to operate (regulation IV/2).....

.....

IMO Number\*4 .....

\_\_\_\_\_  
\*3 Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.

\*2 In accordance with IMO ship identification number scheme adopted by the Organization by resolution A.600(15).

\*3 Delete as appropriate.

\*4 Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation I/14 (a) of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date, as defined in regulation I/2 (n) of the Convention, unless amended in accordance with regulation I/14 (h).

\_\_\_\_\_

Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or, where applicable, date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced .....

THIS IS TO CERTIFY:

1 That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of the regulation I/9 of the Convention.

2 That the survey showed that:

2.1 the ship complied with the requirements of the Convention as regards radio instalations;

2.2 the functioning of the radio instalation used in life-saving appliances complied with the requirements of the Convention.

3 That an Exemption Certificate has/has not\*5 been issued.

This certificate is valid until ..... \*4 subject to the periodical surveys in accordance with regulation I/9 of the Convention.

Issued at .....

(Place of issue of certificate)

.....  
(Date of issue)

.....  
Signature of authorized official issuing the certificate)

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

**ENDORSEMENT FOR PERIODICAL SURVEYS**

THIS IS TO CERTIFY that, at a survey required by regulation I/9 of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention

Periodical Survey: Signed: .....  
(Signature of authorized official)  
Place: .....  
Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Periodical Survey: Signed: .....  
(Signature of authorized official)  
Place: .....  
Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Periodical Survey: Signed: .....  
(Signature of authorized official)  
Place: .....  
Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Periodical Survey: Signed: .....  
(Signature of authorized official)  
Place: .....  
Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**Periodical survey in accordance with regulation I/14 (h) (iii).**

THIS IS TO CERTIFY that, at an periodical survey in accordance with regulation I/14 (h) (iii) of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention

Signed: .....  
(Signature of authorized official)  
Place: .....  
Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**Endorsement to extend the certificate if valid for less than 5 years where regulation I/14 (c) applies.**

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall, in accordance with regulation I/14 (c) of the Convention, be accepted as valid until:

Signed: .....  
(Signature of authorized official)  
Place: .....  
Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**Endorsement where the renewal survey has been completed and regulation I/14(d) applies.**

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall, in accordance with regulation I/14 (d) of the Convention, be accepted as valid until:

Signed: .....  
(Signature of authorized official)  
Place: .....  
Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**Endorsement to extend the validity of the certificate until reaching the port of survey or for period of grace where regulation I/14 (e) or I/14 (f) applies.**

This certificate shall, in accordance with regulation I/14(e)/I/14(f)\*3 of the Convention, be accepted as valid until:

Signed: .....  
(Signature of authorized official)  
Place: .....  
Date: .....

(Seal or stamp of the authority; as appropriate)

**Endorsement for advancement of anniversary date where regulation I/14 (h) applies.**

In accordance with regulation I/14 (h) of the Convention, the new anniversary date is:

Signed: .....  
(Signature of authorized official)  
Place: .....  
Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**In accordance with regulation I/14(h) of the Convention, the new anniversary date is:**

Signed: .....  
(Signature of authorized official)  
Place: .....  
Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**RECORD OF EQUIPMENT FOR THE CARGO SHIP SAFETY RADIO CERTIFICATE (FORM R)**

(Форма на свидетелство за сигурност на радио-оборудването на товарен кораб)

This record shall be permanently attached to the Cargo Ship Safety Radio Certificate  
Record of Equipment of Radio Facilities for compliance with  
THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974,

as modified by the Protocol of 1988 relating thereto

Particulars of ship:

Name of ship .....

Distinctive number or letters .....

Minimum number of persons with required qualifications to operate the radio installations .....

I. Details of radio facilities:

	Item	Actual provision
1	Primary systems	
1.1	VHF radio installation	
1.1.1	DSC encoder	
1.1.2	DSC watch receiver	
1.1.3	Radiotelephony	
1.2	MF radioinstallation:	
1.2.1	DSC encoder	
1.2.2	DSC watch receiver	
1.2.3	Radiotelephony	
1.3	MF/HF radio installation:	
1.3.1	DSC encoder	
1.3.2	DSC watch receiver	
1.3.3	Radiotelephony	
1.3.4	Direct - printing telegraphy	
1.4	INMARSAT ship earth station	
2	Secondary means of alerting	
3	Facilities for reception of maritime safety information	
3.1	NAVTEX receiver	
3.2	EGC receiver	
3.3	HF direct - printing radiotelegraphy receiver	
4	Satellite EPIRB	
4.1	COSPAS-SARSAT	
4.2	INMARSAT	
5	VHF EPIRB	
6	Ship's radar transponder	
7	Radiotelephone 2,182 kHz	
8	Radioalarm signal 2,182 kHz	

II. Methods used to ensure availability of radio facilities (reg. IV/15.6 and 15.7)

- 3.1 Duplication of equipment
- 3.2 Shore-based maintenance
- 3.3 At sea maintenance capability

THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects

Issued at .....

(Place of issue of certificate)

.....

(Date of issue)

(Signature of authorized official issuing the certificate)

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

**Form of Safety Certificate for Cargo Ships**

**CARGO SHIP SAFETY CERTIFICATE**

This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment (Form C)

(Official seal)

(State)

Issued under the provisions of the  
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE  
AT SEA, 1974, as modified by the Protocol of 1988 relating thereto  
under the authority of the Government of

\_\_\_\_\_  
(name of the State)

\_\_\_\_\_  
by (person or organization authorized)

Particulars of ship\*1

Name of the ship .....

Distinctive number or letters .....

Port of registry .....

Gross tonnage .....

Deadweight of ship (metric tons)\*2 .....

Length of ship (regulation III/3.12) .....

Sea areas in which ship is certified to operate (regulation IV/2) .....

IMO Number\*3 .....

\*1 Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.

\*2 In accordance with IMO ship identification number scheme adopted by the Organization by resolution A.600(15).

\*3 Delete as appropriate.

\*4 Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation I/I4 (a) of the Contention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date, as defined in regulation I/2 (n) of the Contention, unless amended in accordance with regulation I/14 (h).

\_\_\_\_\_  
Type of ship\*4

Oil tanker

Chemical tanker



Gas carrier

Cargo ship other than any of the above

Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or, where applicable, date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced .....

THIS IS TO CERTIFY:

- 1 That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of the regulation I/8, I/9 and I/10 of the Convention
- 2 That the survey showed that:
  - 2.1 the condition of the structure, machinery and equipment as defined in regulation I/10 was satisfactory and the ship complied with the relevant requirements of chapter II-1 and II-2 of the Convention (other than those relating to the fire safety systems and appliances and fire control plans).
  - 2.2 That the last two inspections of the outside of the ship's bottom took place on ..... and ..... (dates)
  - 2.3 the ship complied with the requirements of the Convention as regards fire safety systems and appliances and fire control plans;
  - 2.4 the life-saving appliances and the equipment of the lifeboats, liferafts and rescue boats were provided in accordance with the requirements of the Convention;
  - 2.5 the ship was provided with a line-throwing appliance and radio installations used in life-saving appliances in accordance with the requirements of the Convention;
  - 2.6 the ship complied with the requirements of the Convention as regards radio installation;
  - 2.7 the functioning of the radio installations used in life-saving appliances complied with the requirements of the Convention;
  - 2.8 the ship complied with the requirements of the Conventions as regards shipborne navigational equipment, means of embarkation for pilots and nautical publications;
  - 2.9 the ship was provided with lights, shapes, means of making sound signals and distress signals, in accordance with the requirements of the Convention and the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force;
  - 2.10 in all other respects the ship complied with the relevant requirements of the Convention.
- 3 That an Exemption Certificate has/has not\*4 been issued.

\*4 Delete as appropriate

\*5 Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation I/14 (a) of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date as defined in regulation I/2 (n) of the Convention, unless amended in accordance with regulation I/14 (h).

This certificate is valid until ..... \* 5 subject to the annual, intermediate and periodical surveys and inspections of the outside of the ship's bottom in accordance with regulation I/8, I/9 and I/10 of the Convention

Issued at .....

(Place of issue of certificate)

.....  
(Date of issue)

.....  
(Signature of authorized official issuing the certificate)

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

**Endorsement for annual and intermediate surveys relating to structure, machinery and equipment referred to in paragraph 2.1 of this certificate**

THIS IS TO CERTIFY that, at a survey required by regulation I/10 of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention

Annual Survey: Signed: .....  
(Signature of authorized official)  
Place: .....  
Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/Intermediate\*4 Survey: Signed: .....  
(Signature of authorized official)  
Place: .....  
Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/Intermediate\*4 Survey: Signed: .....  
(Signature of authorized official)  
Place: .....  
Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual Survey: Signed: .....  
(Signature of authorized official)  
Place: .....  
Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

\_\_\_\_\_  
\*4 Delete as appropriate  
\_\_\_\_\_

**Annual/Intermediate survey in accordance with regulation I/14 (h) (iii).**

THIS IS TO CERTIFY that, at an annual/intermediate\*4 survey in accordance with regulation I/10 and I/14 (h) (iii) of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention

Signed: .....  
(Signature of authorized official)  
Place: .....  
Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**Endorsement for inspections of the outside of the ship's bottom\*6**

THIS IS TO CERTIFY that, at an inspection required by regulation I/10 of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

First inspection: Signed: .....  
(Signature of authorized official)

Place: .....

Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Second inspection:

Signed: .....

(Signature of authorized official)

Place: .....

Date: .....

(Seal or stamp of the authority,

as appropriate)

\*4 Delete as appropriate

\*6 Provision may be made for additional inspections

**Endorsement for annual and periodical surveys relating to life-saving appliances and other equipment referred to in paragraphs 2.3, 2.4, 2.5, 2.8 and 2.9 of this certificate**

THIS IS TO CERTIFY that, at a survey required by regulation I/8 of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

Annual Survey:

Signed: .....

(Signature of authorized official)

Place: .....

Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/Periodical\*4 Survey:

Signed: .....

(Signature of authorized official)

Place: .....

Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/Periodical\*4 Survey:

Signed: .....

(Signature of authorized official)

Place: .....

Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual Survey:

Signed: .....

(Signature of authorized official)

Place: .....

Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**Annual/periodical survey in accordance with regulation I/14 (h) (iii).**

THIS IS TO CERTIFY that, at an annual/periodical\*4 survey in accordance with regulation I/8 and I/14(h) (iii) of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

Signed: .....

(Signature of authorized official)

Place: .....

Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

\*4 Delete as appropriate.

**Endorsement for periodical surveys relating to radio installations referred to in paragraphs 2.6 and 2.7 of this certificate**

THIS IS TO CERTIFY that, at a survey required by regulation I/9 of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention

Periodical Survey: Signed: .....  
(Signature of authorized official)  
Place: .....  
Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Periodical Survey: Signed: .....  
(Signature of authorized official)  
Place: .....  
Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Periodical Survey: Signed: .....  
(Signature of authorized official)  
Place: .....  
Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Periodical Survey: Signed: .....  
(Signature of authorized official)  
Place: .....  
Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**Periodical survey in accordance with regulation I/14 (h) (iii).**

THIS IS TO CERTIFY that at an aperiodical survey in accordance with regulation I/9 and I/14 (h) (iii) of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

Signed: .....  
(Signature of authorized official)  
Place: .....  
Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**Endorsement to extend the certificate if valid for less than 5 years where regulation I/14 (c) applies.**

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall, in accordance with regulation I/14 (c) of the Convention, be accepted as valid until: .....

Signed: .....  
(Signature of authorized official)

Place: .....

Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall, in accordance with regulation I/14 (d) of the Convention, be accepted as valid until:**

.....

Signed: .....

(Signature of authorized official)

Place: .....

Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**Endorsement to extend the validity of the certificate until reaching the port of survey or for period of grace where regulation I/14 (e) or I/14 (f) applies.**

This certificate shall, in accordance with regulation I/14 (e)/I/14 (f)\*4 of the Convention, be accepted as valid until: .....

Signed: .....

(Signature of authorized official)

Place: .....

Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**Endorsement for advancement of anniversary date where regulation I/14 (h) applies.**

In accordance with regulation I/14 (h) of the Convention, the new anniversary date is:

.....

Signed: .....

(Signature of authorized official)

Place: .....

Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**In accordance with regulation I/14 (h) of the Convention, the new anniversary date is:**

.....

Signed: .....

(Signature of authorized official)

Place: .....

Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

\_\_\_\_\_  
\*4 Delete as appropriate  
\_\_\_\_\_

**RECORD OF EQUIPMENT FOR THE CARGO SHIP SAFETY CERTIFICATE (FORM C)**

(Форма на свидетелство за сигурност на оборудването на товарен кораб)

This record shall be permanently attached to the Cargo Ship Safety Certificate

**RECORD OF EQUIPMENT FOR COMPLIANCE WITH THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1988 RELATING THERETO**

**I. Particulars of ship:**

Name of ship .....

Distinctive number or letters .....

Minimum number of persons with required qualifications to operate the radio installation .....

**II. Details of life-saving appliances:**

1.	Total number of persons for which life-saving appliances are provided		
		Port side	Starboard side
2.	Total number of lifeboats		
2.1.	Total number of persons accommodated by them		
2.2.	Number of totally enclosed lifeboats (regulation III/21 and LSA Code, section 4.B)		
2.3.	Number of lifeboats with a self-contained air support system (regulation III/31 and LSA Code, section 4.8)		
2.4.	Number of fire-protected lifeboats (regulation III/31 and LSA Code, section 4.9)		
2.5.	Other lifeboats		
2.5.1	Number		
2.5.2	Type		
2.6.	Number of freefall lifeboats		
2.6.1	Totally enclosed (regulation III/31 and LSA Code, section 4.7)		
2.6.2	Self-contained regulation III/31 and LSA Code, section 4.8)		
2.6.3	Fire-protected (regulation III/31 and LSA Code, section 4.9)		
3	Number of motor lifeboats (included in the total lifeboats shown above)		
3.1.	Number of lifeboats fitted with searchlights		
4	Number of rescue boats		
4.1.	Number of boats which are included in the total lifeboats shown above		
5	Liferafts		
5.1.	Those for which approved launching appliances are required:		
5.1.1	Number of liferafts		
5.1.2	Number of persons accommodated by them		

5.2.	Those for which approved launching appliances are not required:		
5.2.1	Number of liferafts		
5.2.2	Number of persons accommodated by them		
5.3	Number of liferafts required by regulation III/31.1.4		
6	Number of lifebuoys		
7	Number of lifejackets		
8	Immersion suits		
8.1.	Total number		
8.2.	Number of suits complying with the requirements for lifejackets		
9	Number of thermal protective aids*1		
10	Radio installations used in life-saving appliances		
10.1	Number of radar transponders		
10.2	Number of two-way VHF radiotelephone apparatus		

\*1 Excluding those required by the LSA Code, paragraphs 4.1.5.1.24;4.4.8.31 and 5.1.2.2.13

I. Details of radio facilities:

	Item	Actual provision
1	Primary systems	
1.1	VHF radio installation	
1.1.1	DSC encoder	
1.1.2	DSC watch receiver	
1.1.3	Radiotelephony	
1.2	MF radioinstallation:	
1.2.1	DSC encoder	
1.2.2	DSC watch receiver	
1.2.3	Radiotelephony	
1.3	MF/HF radio installation:	
1.3.1	DSC encoder	
1.3.2	DSC watch receiver	
1.3.3	Radiotelephony	
1.3.4	Direct - printing telegraphy	
1.4	INMARSAT ship earth station	
2	Secondary means of alerting	
3	Facilities for reception of maritime safety information	
3.1	NAVTEX receiver	
3.2	EGC receiver	
3.3	HF direct - printing radiotelegraphy receiver	
4	Satellite EPIRB	
4.1	COSPAS - SARTS	
4.2	INMARSAT	

5	VHF EPIRB	
6	Ship's radar transponder	

IV. Methods used to ensure availability of radio facilities (reg.IV/15.6 and 15.7)

4.1	Duplication of equipment	
4.2	Shore - based maintenance	
4.3	At sea maintenance capability	

THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects

Issued at .....

(Place of issue of the Record)

.....

(Date of issue)

.....

(Signature of duty authorized official issuing the Record)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**Form of Exemption Certificate**

**(Форма на свидетелство за освобождаване)**

**EXEMPTION CERTIFICATE**

(Official seal)

(State)

Issued under the provisions of the

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974,

as modified by the Protocol of 1988 relating thereto,

under the authority of the Government of

\_\_\_\_\_

(name of the State)

by \_\_\_\_\_

(person or organization authorized)

Particulars of ship\*7

Name of the ship .....

Distinctive number or letters .....

Port of registry .....

Gross tonnage .....

IMO Number\*8 .....

THIS IS TO CERTIFY:

That the ship is, under the authority conferred by regulation .....

of the Convention, exempt from the requirements of

.....

of the Convention.

Conditions, if any, on which the Exemption Certificate is granted:

.....

.....

.....

Voyages, if any, for which the Exemption Certificate is granted:

.....



.....  
This certificate is valid until ..... subject  
to the ..... Certificate, to which this  
certificate is attached, remaining valid.

Issued at .....  
(Place of issue of certificate)

.....

.....  
(Date of issue)

.....  
(Signature of duty authorized official issuing  
the Record)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

.....  
\*7 Alternately, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.

\*8 In accordance with IMO ship identification number scheme adopted by the Organization by  
resolution A.600(15).

.....

**Endorsement to extend the certificate if valid for less than 5 years where regulation I/14 (c)  
applies.**

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall in  
accordance with regulation I/14 (c) of the Convention, be accepted as valid until ..... subject to  
the ..... Certificate, to which this certificate is attached, remaining valid.

Signed: .....  
(Signature of authorized official)  
Place: .....  
Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**Endorsement where the renewal survey has been completed and regulation  
I/14 (d) applies.**

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall, in  
accordance with regulation I/14 (d) of the Convention, be accepted as valid until ..... subject to  
the ..... Certificate, to which this certificate is attached, remaining valid.

Signed: .....  
(Signature of authorized official)  
Place: .....  
Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**Endorsement to extend the validity of the certificate until reaching the port of survey or for  
period of grace where regulation I/14 (e) or I/14 (f) applies.**

This certificate shall, in accordance with regulation I/14 (e) / I/14 (f)\*3 of the Convention, be accepted  
as valid until ..... subject to the ..... Certificate, to which this certificate is attached,  
remaining valid.

Signed: .....

(Signature of authorized official)

Place: .....

Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

\*3 Deleie as appropriate.

**Form of Nuclear Passenger Ship Safety Certificate**

**(Форма на свидетелство за сигурност на ядрен пътнически кораб)**

**NUCLEAR PASSENGER SHIP SAFETY CERTIFICATE**

(Official seal)

(State)

Issued under the provisions of the

**INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974**

Name of ship	Distinctive number or letters	Port of registry	Gross tonnage	Particulars of voyages, if any, sanctioned under regulation 27(c)(vii) of chapter III*	Date on which keel was laid (see NOTE below)

The

(Name) Government certifies

I, the undersigned

(Name) certify

- I. That the above-menlionet ship has been duly surveyed in accordance with the provisions of the Convention referred to above.
- II. That the ship, being a nuclear ship, complied with all the requirements of chapter VIII of the Convention and conformed to the safety assessment approved for the ship.
- III. That the survey showed that the ship complied with the requirements of the regulations annexed to the said Convention as regards:
  - (1) the structure, main and auxiliary boilers and other pressure vessels and machinery;
  - (2) the watertight subdivision arrangements and details;
  - (3) the following subdivision load lines:

Subdivision load lines assigned and marked on the ship's side at amidships (regulation 11 of chapter II-1)	Freeboard	To apply when the spaces in which passengers are carried include the following alternative spaces
C.1 .....		
C.2 .....		
C.3 .....		

- IV. That the life-saving appliances provide for a total number of .....rsons and no more, viz :
  - .... lifeboats (including .... motor lifeboats) cappable of accommodating .... persons, and .... motor lifeboats fitted with radiotelegraph installation and searchlight (included in the total lifeboats shown

above) and .... motor lifeboats fitted with search lights only (also included in the total lifeboats shown above), requiring .... certificated lifeboatmen;

\* Now regulation III/21.1.2.

- .... liferafts, for which approved launching devices are required, capable of accomodating .... persons, and
  - .... liferafts, for which approved launching devices are not required, cappable of accomodating .... persons;
  - .... buoyant apparatus capable of supporting .... persons;
  - .... lifebuoys;
  - .... lifejackets.
- V. That the lifeboats and the liferafts were equipt in accordance with the provisions of the regulations.
- VI. That the ship was provided with a line-throwing apliance and portable radio apparatus for survival craft, in accordance with the provisions of the regulations.
- VII. VII. That the ship complied with the requirements of the regulations as regards radiotelegraph installations, viz.:

	Requirements of regulations	Actual provision
Hours of listening by operator		
Number of operators		
Whether auto alarm fitted		
Whether main installation fitted		
Whether reserve installation fitted		
Whether main and reserve transmitters electrically separated or combined		
Whether direction-finder fitted		
Whether radio equipment for homing on the radio-telephone distress frequency fitted		
Whether radar fitted		
Number of passengers for which certificated		

- VIII. That the functioning of the radiotelegraph installations for motor lifeboats and/or the portable radio aparatus for survival craft if provided, complied with the provisions of iiiie regulations.
- IX.. That the ship copmlied with the requirements of the regulations as regards fire-detecting and fire-extinguishing appliances, radar, echo-sounding device and gyro-compass and was provided with navigation lights and shapes, pilot ladder, and means of making sound signals, and distress signals in accordance with the provisions of the regulations and also the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force.
- X.. That in all other respects the ship complied with the requirements of the regulations, so far as these requirements apply thereto.

This certificate is issued under the authority of the .....

Government, It will remain in force until .....

Issued at ..... the ..... day of 19 ....

Here follows the seal or signature of the authority entitlet to issue the certificate.

(Seal)

If signed, the following paragraph is to be added:

The undersigned declares that he is duly authorized by the said Government to issue this certificate.

(Signature)

NOTE: In the case of a ship which is converted as provided in regulation

1 (b) (i) of chapter II-1/1.1.3.3. or regulation II-2/1.1.3.3. the date on which the work of conversion was begun should be given.

**Form of Nuclear Cargo Ship Safety Certificate**

**NUCLEAR CARGO SHIP SAFETY CERTIFICATE**

(Official seal)

(State)

Issued under the provisions of the

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974,

Name of ship	Distinctive number or letters	Port of registry	Gross tonnage	Date on which keel was laid

The

(Name) Government certifies

I, the undersigned

(Name) certify

- I. That the above-mentioned ship has been duly surveyed in accordance with the provisions of the Convention referred to above.
- II. That the ship, being a nuclear ship, complied with all the requirements of chapter VIII of the Convention and conformed to the safety assessment approved for the ship.
- III. That the survey showed that the ship satisfied the requirements set out in regulation 10 of chapter I of the Convention as to hull machinery and equipment, and complied with the relevant requirements of chapter II-1 and chapter II-2.
- IV. That the life-saving appliances provide for a total number of ..... persons and no more, viz.:
  - .... lifeboats on port side capable of accommodating .... persons;
  - .... lifeboats on starboard side capable of accommodating .... persons;
  - .... motor lifeboats (included in the total lifeboats shown above) including .... motor lifeboats fitted with radiotelegraph installation and searchlight, and .... motor lifeboats fitted with searchlight only;
  - .... liferafts, for which approved launching devices are required, capable of accommodating .... persons; and
  - .... liferafts, for which approved launching devices are not required, capable of accommodating .... persons;
  - .... Lifebuoys;
  - .... lifejackets.
- V. That the lifeboats and the liferafts were equipped in accordance with the provisions of the regulations annexed to the Convention.
- VI. That the ship was provided with a line-throwing appliance and portable radio apparatus for survival craft, in accordance with the provisions of the regulations.
- VII. That the ship complied with the requirements of the regulations as regards radiotelegraph installations, viz.:

	Requirements of regulations	Actual provision
Hours of listening by operator		
Number of operators		
Whether auto alarm fitted		
Whether main installation fitted		
Whether reserve installation fitted		
Whether main and reserve transmitters electrically separated or combined		
Whether direction-finder fitted		
Whether radio equipment for homing on the radio-telephone distress frequency fitted		
Whether radar fitted		

- VIII. That the functioning of the radiotelegraph installations for motor lifeboats and/or the portable radio apparatus for survival craft, if provided, complied with the provisions of the regulations.
- IX. That the inspection showed that the ship complied with the requirements of the said Convention as regards fire-extinguishing appliances, radar, echo-sounding device and gyrocompass and was provided with navigation lights and shapes, pilot ladder, and means of making sound signals and distress signals in accordance with the provisions of the regulations and the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force.
- X. That in all other respects the ship complied with the requirements of the regulations, so far as these requirements apply thereto.

This certificate is issued under the authority of the .....

Government, It will remain in force until .....

Issued at ..... the ..... day of 19 ....

Here follows the seal or signature of the authority entitled to issue the certificate.

(Seal)

If signed, the following paragraph is to be added:

The undersigned declares that he is duly authorized by the said Government to issue this certificate.

(Signature)

NOTE: In the case of a ship which is converted as provided in regulation I (b) (i) of chapter II-1/1.1.3.3. or regulation II-2/1.1.3.3. the date on which the work of conversion was begun should be given.

**Част 2**

**ПРИЛОЖЕНИЕ 1**

Резолюция А. 883 (21)

Глобално и еднообразно прилагане на хармонизираната система за проверки и освидетелствуване (ХСПО)

АСАМБЛЕЯТА,

ПРИПОМНЯЙКИ член 15 (j) от Конвенцията за Международната морска организация, засягащ функциите на Асамблеята по отношение на правилата и насоките, свързани с безопасността на море и предотвратяването на контрола на замърсяването на морската среда от корабите,

ОТЧИТАЙКИ, че Международната конференция за Хармонизираната система за прегледи и освидетелствуване, 1988 (1998 HSSC Conference) прие Протокол от 1988 г. към Международната конвенция за защита на човешкия живот на море 1974 (1988 SOLAS Protocol) и Протокол от 1988 г. към Международната конвенция за товарните водолинии 1966 (1988 Load Line Protocol), които въвеждат, между другото, хармонизираната система за прегледи и освидетелствуване съгласно Международната конвенция за защита на човешкия живот на море 1974 (1974 SOLAS Convention) и Международната конвенция за товарните водолинии 1966 (1966 Load Line Convention),

ОТЧИТАЙКИ, че 1988 SOLAS and Load Line Protocols ще влязат в сила на 3.02.2000 г., което ще доведе до влизането в сила на хармонизираната система за прегледи и освидетелствуване от тази дата по отношение на корабите, имащи право да вдигат флага на държавите, страни по 1988 SOLAS and Load Line Protocols,

ОТЧИТАЙКИ още, че чрез изброените по-долу резолюции са приети изменения и допълнения, които ще въведат хармонизираната система за прегледи и освидетелствуване, в следните документи:

а) Приложения I и II към Международната конвенция за предотвратяване замърсяването на морската среда от кораби, 1973 г., с измененията и допълненията, въведени с Протокола от 1978 г. (MARPOL 73/78) с резолюция МЕРС.39 (29);

б) Международен кодекс за построяване и оборудване на кораби превозващи опасни химикали наливно (IBC Code) с резолюции МЕРС.40 (29) и

MSC.16 (58);

с) Международен кодекс за построяване и оборудване на кораби превозващи втечнени газове наливно (IGC Code) с резолюция MSC.17 (58); и

д) Международен кодекс за построяване и оборудване на кораби превозващи опасни химикали наливно (BCH Code) с резолюции MEPC.41 (29) и MSC.18 (58).

ОТЧИТАЙКИ СЪЩО, че горепосочените изменения и допълнения към посочените документи също ще влязат в сила на 3.02.2000 г. и че:

а) измененията и допълненията към MARPOL 73/78, IBC Code и BCH Code ще влязат в сила по отношение на корабите, имащи право да вдигат флага на държавите, страни по MARPOL 73/78; и

б) измененията и допълненията към IBC Code и IGC Code ще влязат в сила по отношение на корабите, имащи право да вдигат флага на държавите, чиито правителства са договарящи правителства по SOLAS Convention 1974,

независимо дали са също и страни по 1988 SOLAS and Load Line Protocols или не,

ЖЕЛАЕЙКИ всички държави да прилагат една еднообразна система за прегледи и освидетелствуване към всички видове кораби, имащи право да вдигат техния флаг,

ПРИЗНАВАЙКИ необходимостта от преминаване от съществуващата система за прегледи и освидетелствуване към хармонизираната система по един и същ начин,

ПРИПОМНЯЙКИ резолюция A.718 (17) за ранното въвеждане на хармонизираната система за прегледи и освидетелствуване, което поощрява държавите да въведат хармонизираната система за прегледи и освидетелствуване преди влизането в сила на 1988 SOLAS and Load Line Protocols,

УБЕДЕНА, че хармонизираната система за прегледи и освидетелствуване е най-малкото еквивалентна на системата, предвидена по съществуващите SOLAS and Load Line Конвенции,

СМЯТАЙКИ, че въвеждането на една еднообразна система за прегледи и освидетелствуване може най-добре да бъде осъществено чрез въвеждането на хармонизираната система за прегледи и освидетелствуване също и от държавите,

които не са страни по 1988 SOLAS and Load Line Protocols, като еквивалент на съществуващата система,

СМЯТАЙКИ СЪЩО, че чрез глобалното и еднообразно въвеждане на хармонизираната система за прегледи и освидетелствуване от всички държави биха се избегнали евентуални проблеми или объркване при определянето на срока и валидността на издаваните свидетелства,

СЛЕД КАТО РАЗГЛЕДА препоръката на Комитета по морска безопасност, приета на неговата 71-ва сесия и от Комитета за опазване на морската среда на неговата 43-сесия,

1. ПРИКАНВА държавите да въведат хармонизираната система за прегледи и освидетелствуване по начина, предвиден в Приложение 1 към настоящата резолюция;

2. ПРИЕМА, че държавите, които са договарящи правителства по 1974 SOLAS Convention и 1996 Load Line Convention, но не са страни по 1988 SOLAS and Load Line Protocols, могат да:

a) въведат хармонизираната система за прегледи и освидетелствуване считано от 3.02.2000 г.; и

b) издават свидетелства под формата, предвидена по 1988 SOLAS and Load Line Protocols с техните изменения и допълнения направени в съответствие с Приложение 2 към настоящата резолюция.

3. ПРИКАНВА пристанищните държави, независимо дали са страни по 1988 SOLAS and Load Line Protocols или не, да приемат свидетелствата, издадени в съответствие с параграф 1 по-горе като еквивалентни на свидетелствата, издадени по 1988 SOLAS and Load Line Conventions или Protocols в сила за тези държави;

4. ИЗИСКВА от правителствата, които въвеждат хармонизираната система за



прегледи и освидетелствуване в съответствие с разпоредбите на настоящата резолюция, да уведомят Генералния секретар за своите действия и за датата, на която ще се осъществи въвеждането;

5. ИЗИСКВА също от Генералния секретар постоянно да информира правителствата относно правителствата, въвеждащи хармонизираната система за прегледи и освидетелствуване в съответствие с разпоредбите на настоящата резолюция;

6. ПРИКАНВА държавите, които още не са страни по 1988 SOLAS and Load Line Protocols, да направят това във възможно най-кратък срок.

#### Допълнение 1

Въвеждане на хармонизираната система за прегледи и освидетелствуване

1. Настоящите свидетелства, които са на борда на даден кораб на 3.02.2000 г. остават валидни до изтичане на срока им.

2. Датата за въвеждане на хармонизираната система за прегледи и освидетелствуване след 3.02.2000 г., обикновено е крайната дата на срока на свидетелствата, издадени по SOLAS, Load Line and MARPOL Conventions, освен ако между корабособственика или компанията и Администрацията не е договорена друга удобна дата, напр. датата на изтичане на срока на Свидетелството за безопасна конструкция на товарен кораб, датата на влизане в сух док или датата на ремонт или обновяване.

3. В случаите когато срокът на съществуващо свидетелство е изтекъл преди датата на въвеждане на хармонизираната система за прегледи и

освидетелствуване, може да се издаде ново свидетелство във формата, предвидена по хармонизираната система след извършване на проверка по подновяването. Валидността на новото свидетелство може да бъде ограничена до датата на въвеждане на хармонизираната система за прегледи и освидетелствуване както е предвидено по параграф 2 по-горе.

4. Независимо от това, че някои свидетелства може да са все още валидни към момента на въвеждане на хармонизираната система за прегледи и освидетелствуване на даден кораб, се извършват проверки по подновяването, независимо дали са по график или не, и се издава нов комплект свидетелства по хармонизираната система, като се посочва общата за всички свидетелства дата на издаване. В най-общия случай, проверките по подновяването, извършени до три месеца от датата на въвеждане на хармонизираната система за прегледи и освидетелстване, се считат за валидни, а обхвата на проверките по подновяването, които ще се извършват, се съобразява с датата и обхвата на предходните проверки, ако са извършени неотдавна.

5. Хармонизираната система за прегледи и освидетелствуване се въвежда за всички видове кораби и по отношение на всички документи,

## Допълнение 2

Изменения във формите на свидетелствата предвидени в 1988 SOLAS and Load Line Protocols

Форма на свидетелство за сигурност на пътнически кораб

Форма на свидетелство за сигурност на конструкцията на товарен кораб

Форма на свидетелство за сигурност на оборудването на товарен кораб

Форма на свидетелство за сигурност на радио-оборудването на товарен

кораб

Форма на свидетелство за сигурност на товарен кораб

След думите "issued under the provisions of the International Convention for Safety of Life at Sea, 1974", да се заличи "as modified by the Protocol of 1998 relating thereto" и да се прибави "in accordance with Assembly resolution A.883 (21) relating to the global implementation of the harmonized system of survey and certification".

Данни за оборудването за свидетелството за сигурност на пътнически кораб (Форма Р)

Данни за оборудването за свидетелството за сигурност на оборудването на товарен кораб (Форма Е)

Данни за оборудването за свидетелството за сигурност на радио-оборудването на товарен кораб (Форма R)

Данни за оборудването за свидетелството за сигурност на товарен кораб (Форма С)

След думите "Record of equipment for compliance with the International Convention for Safety of Life at Sea, 1974", да се заличи "as modified by the Protocol of 1998 relating thereto" и да се прибави "in accordance with Assembly resolution A.883 (21) relating to the global implementation of the harmonized system of survey and certification".

Международно свидетелство за товарни линии

Международно свидетелство за освобождаване от товарни линии

След думите "issued under the provisions of the International Convention on Load Lines, 1966", да се заличи "as modified by the Protocol of 1998 relating thereto" и да се прибави "in accordance with Assembly resolution A.883 (21) relating to the global implementation of the harmonized system of survey and certification".

## **ПРИЛОЖЕНИЕ 2**

**Свидетелства и документи, изисквани на борда на корабите**

(Забележка: всички свидетелства, изисквани па борда на кораба, трябва да са оригинали)

1 Всички кораби	Референция
<p><b>Международно свидетелство за тонаж (1969)</b>  Международно свидетелство за тонаж се издава на всеки кораб, чийто бруто и нето тонажи са били определени в съответствие с Конвенцията</p>	<p>Конвенция за тонажното измерване, чл. 7</p>
<p><b>Международно свидетелство за товарни водолинии</b>  Международно свидетелство за товарни водолинии се издава съгласно разпоредбите на Международната конвенция за товарните линии, 1996, на всеки кораб, който е бил прегледан и маркиран в съответствие с Конвенцията, или Конвенцията, изменена и допълнена с 1988 LL Protocol</p>	<p>Конвенция LL, чл. 16; 1988 LL Protocol, чл. 18</p>
<p><b>Международно свидетелство за освобождаване от товарни водолинии</b>  Международно свидетелство за освобождаване от товарни водолинии се издава на всеки кораб, на който е разрешено освобождаване в съответствие с чл. 6 от Конвенцията за товарните линии или конвенцията, изменена и допълнена с 1988 LL Protocol.</p>	<p>Конвенция LL, чл. 6; 1988 LL Protocol, чл. 18</p>
<p><b>Брошура за стабилността на неповреден кораб</b>  Всеки пътнически кораб, независимо от размера му, и всеки товарен кораб с дължина 24 метра и повече, след завършване на строителството му се кренова и се определят елементите на устойчивостта му. На капитана се предоставя брошура за устойчивостта, съдържаща информация, необходима му за получаване чрез бързи и прости операции на точни сведения за устойчивостта на кораба при различни условия на натоварване. За сухотоварните кораби, информацията, която трябва да съдържа брошурата за стабилността на неповреден кораб може да се съдържа в брошурата за устойчивост.</p>	<p>SOLAS 1974, правило II-1/22 и II-1/25-8; 1988 LL Protocol, правило 10</p>
<p><b>Брошура с мерките при повреда на кораба</b>  На пътническите и товарни кораби на видно място се поставят схеми, които ясно показват границите на водонепроницаемите отсеци, отворите в тях, приспособленията за затварянето им и местоположението на контролните устройства за всяка палуба и трюм, както и мерките за коригиране на крена, възникнал в резултат на наводняване Брошури с горепосочената информация се раздават на офицерите на кораба.</p>	<p>SOLAS 1974, правило II-1/23, 3-1, 25-8</p>
<p><b>Документ за минималното окомплектоване на кораба с екипаж</b>  На всеки кораб, за който е в сила глава I от Конвенцията, се осигурява документ за необходимия брой на членове на екипажа или еквивалентен документ, издаден от Администрацията като свидетелство за минималния брой членове на екипажа.</p>	<p>SOLAS 1974, (изменения и допълнения от 1989г.), правило V/13 (Б)</p>
<p><b>Свидетелства за правоспособност на капитани, офицери и матроси</b>  Свидетелствата за правоспособност на капитани, офицери и матроси се издават на тези кандидати, които според Администрацията отговарят на изискванията за стаж, възраст, физическа годност, обучение, квалификация и положени изпити в съответствие с разпоредбите на STCW Code, представляващ приложение към Конвенцията по стандартите на обучение, издаване на свидетелства и носене на вахта за моряци, 1978г. Формата на свидетелствата са дадени в раздел А-I/2 от STCW Code. Свидетелствата се съхраняват в оригинал на борда на кораба, на който служи притежателят им.</p>	<p>STCW 1978 (изменения и допълнения от 1995 г.); чл. VI, правило I/2; STCW Code, раздел А-I/2</p>
<p><b>Международно свидетелство за предотвратяване на замърсяването с нефт</b>  Международно свидетелство за предотвратяване на замърсява правило 4 от Приложение I към MARPOL 73/78 на всеки нефтен танкер с бруто тонаж 150 тона и повече и на всеки друг кораб с бруто тонаж 400 тона и повече, извършващи рейсове до пристанища или офшорни терминали под юрисдикцията на други страни по MARPOL 73/78. Свидетелството се допълва от Опис на конструкцията и оборудването на кораби, които не са нефтени танкери (форма А) или Опис на конструкцията и оборудването на нефтени танкери (форма В), според случая.</p>	<p>MARPOL 73/78, Приложение I, правило 5</p>

<p><b>Дневник за нефтени операции</b></p> <p>Всеки нефтен танкер с бруто тонаж 150 тона и повече и всеки друг кораб с бруто тонаж 400 тона и повече, който не е нефтен танкер, води Дневник за нефтени операции, Част I (Операции в машинно отделение). Всеки нефтен танкер с бруто тонаж 150 тона и повече също така води и Дневник за нефтени операции, Част II (Товарни/баластни операции).</p>	<p>MARPOL 73/78, Приложение I, правило 20</p>
<p><b>Аварийен план при замърсяване с нефт</b></p> <p>Всеки нефтен танкер с бруто тонаж 150 тона и повече и всеки друг кораб с бруто тонаж 400 тона и повече, който не е нефтен танкер, разполагат с Аварийен план при замърсяване с нефт, одобрен от Администрацията.</p>	<p>MARPOL 73/78, Приложение I, правило 26</p>
<p><b>План за управление на отпадъците</b></p> <p>Всеки кораб с бруто тонаж 400 тона и повече и всеки кораб, одобрен за превоз на 15 души и повече, разполага с План за управление на отпадъците, който се съблюдава от екипажа.</p>	<p>MARPOL 73/78, Приложение V, правило 9</p>
<p><b>Дневник за отпадъците</b></p> <p>Всеки кораб с бруто тонаж 400 тона и повече и всеки кораб, одобрен за превоз на 15 души и повече, извършващ рейсове до пристанища или офшорни терминали под юрисдикцията на други страни по Конвенцията и всяка фиксирана и плаваща платформа за проучване и експлоатация на морското дъно, водят Дневник за отпадъците.</p>	<p>MARPOL 73/78, Приложение V, правило 9</p>
<p><b>Наръчник за укрепване на товари</b></p> <p>Товарните единици, вкл. контейнери, се товарят, подреждат и укрепват по време на рейса в съответствие с Наръчника за укрепване на товари, одобрен от Администрацията. Наръчникът за укрепване на товари се изисква на всички видове кораби, наливни товари, които се съставя по стандарти, най-малкото еквивалентни на насоките, разработени от Организацията.</p>	<p>SOLAS 1974, правила VI/5, VII/6; MSC/Circ. 745</p>
<p><b>Документ за съответствие</b></p> <p>Документ за съответствие се издава на всяка компания, която отговаря на изискванията на ISM Code. Копие от документа се съхранява на борда.</p>	<p>SOLAS 1974, правило IX/4; ISM Code, параграф 13</p>
<p><b>Свидетелство за управление на сигурността</b></p> <p>Свидетелство за управление на сигурността се издава на всеки кораб от Администрацията или от организация, призната от Администрацията. Администрацията или от организация, призната от нея, преди издаването на Свидетелство за управление на сигурността, се уверява, че компанията и ръководството на кораба действуват в съответствие с одобрената система за управление на сигурността.</p>	<p>SOLAS 1974, правило IX/4; ISM Code, параграф 13</p>
<p><b>2 Освен свидетелствата, изброени в раздел 1 по-горе, пътническите кораби трябва да имат и следните свидетелства:</b></p>	
<p><b>Свидетелство за сигурност на пътнически кораб*1</b></p> <p>Свидетелство, наречено Свидетелство за сигурност на пътнически кораб, се издава след преглед на пътнически кораб, който отговаря на изискванията на глави II-1, II-2, III и IV и на всички други приложими изисквания на SOLAS 1974. Опис на оборудването за свидетелството за сигурност на пътнически кораб (форма P) е неделима част от него.</p>	<p>SOLAS 1974, правило I/2, с измененията и допълненията от GMDSS; 1988 SOLAS Protocol, правило I/12</p>
<p><b>Свидетелство за освобождаване*2</b></p> <p>Когато на даден кораб се разреши освобождаване според и в съответствие с разпоредбите на SOLAS 1974, в допълнение към горепосочените свидетелства се издава и свидетелство, наречено Свидетелство за освобождаване.</p>	<p>SOLAS 1974, правило I/12; 1988 SOLAS Protocol, правило I/12</p>
<p><b>Пътнически кораби, използвани за специални цели</b></p> <p>Форма на свидетелство за сигурност на пътнически кораби, използвани за специални цели, издаден съгласно разпоредбите на Споразумението за пътнически кораби, използвани за специални цели, 1971 г.</p>	<p>Споразумение STP, правило 6</p>

Свидетелство за помещения на пътнически кораби, използвани за специални цели, издаден в съответствие с Протокола за изискванията към помещенията на пътническите кораби, използвани за специални цели, 1973 г.	Споразумение SSTP, правило 5
План са съдействие при търсене и спасяване Пътническите кораби, за които се прилага глава I от Конвенцията, извършващи рейсове по фиксирани маршрути, разполагат на борда с План са съдействие със съответните услуги при търсене и спасяване в случай на бедствие.	SOLAS 1974 (с измененията и допълненията от Конференцията 1995 г.), правило V/15 (с)
Списък на експлоатационните ограничения пътническите кораби, за които се прилага глава I от Конвенцията, разполагат на борда със списък на всички ограничения по експлоатацията на кораба, включително освобождаванията от коя да е от разпоредбите на SOLAS, ограниченията в зоните на експлоатация, ограниченията във връзка с атмосферните и морски условия, ограниченията по отношение на разрешените товари, подреждането им, скоростта и всякакви други ограничения, независимо дали са наложени от Администрацията или в процеса на проектирането или строителството на кораба.	SOLAS 1974 (с измененията и допълненията от Конференцията 1995 г.), правило V/23
Спомагателна система за взимане на решения от капитана на мостика на всички пътнически кораби се осигурява спомагателна система за взимане на решения от капитана.	SOLAS 1974, Правило III/24-4
<b>3 Освен свидетелствата, изброени в раздел 1 по-горе, товарните кораби трябва да имат и следните свидетелства;</b>	
Свидетелство за сигурност на конструкцията на товарен кораб*3 Свидетелство, наречено Свидетелство за сигурност на конструкцията на товарен кораб, се издава след преглед на товарен кораб с бруто тонаж 500 тона и повече, който удовлетворява изискванията за товарни кораби при преглед, определени в правило I/10 от SOLAS 1974 и отговаря на приложимите изисквания на глави II-1 и II-2, освен отнасящите се до пожарогасителните средства и противопожарните планове.	SOLAS 1974, правило I/12, с измененията и допълненията от GMDSS; 1988 SOLAS Protocol, правило I/12
Свидетелство за сигурност на оборудването на товарен кораб*4 Свидетелство, наречено Свидетелство за сигурност на оборудването на товарен кораб, се издава след преглед на товарен кораб с бруто тонаж 500 тона и повече, който удовлетворява приложимите изисквания на глави II-1, II-2 и III и на всички други приложими изисквания на SOLAS 1974. Опис на оборудването за свидетелството за сигурност на оборудването на товарен кораб (форма E) е неделима част от него.	SOLAS 1974, правило I/12, с измененията и допълненията от GMDSS; 1988 SOLAS Protocol, правило I/12
Свидетелство за сигурност на радио-средствата на товарен кораб*5 Свидетелство, наречено Свидетелство за сигурност на радио-средствата на товарен кораб, се издава след преглед на товарен кораб с бруто тонаж 300 тона и повече, снабден с радиоинсталация, включително радио инсталациите, използвани в спасителните средства, който отговаря на изискванията на глави III и IV и на всички други приложими изисквания на SOLAS 1974. Опис на оборудването за свидетелството за сигурност на радио-средствата на товарен кораб (форма R) е неделима част от него.	SOLAS 1974, правило I/12, с измененията и допълненията от GMDSS; 1988 SOLAS Protocol, правило I/2
Свидетелство за сигурност на товарен кораб Свидетелство, наречено Свидетелство за сигурност на товарен кораб, се издава след преглед на товарен кораб, който отговаря на приложимите изисквания на глави II-1, II-2, III, IV и V и на всички други приложими изисквания на SOLAS 1974, с измененията и допълненията по 1988 SOLAS Protocol, като алтернатива на горепосочените свидетелства за сигурност на товарен кораб.	1988 SOLAS Protocol, правило I/12
Свидетелство за освобождаване*6 Когато на даден кораб се разреши освобождаване според и в съответствие с разпоредбите на SOLAS 1974, в допълнение към	SOLAS 1974, правило I/12; 1988 SOLAS

<p>горепосочените свидетелства се издава и свидетелство, наречено Свидетелство за освобождаване.</p>	<p>Protocol, правило I/12</p>
<p><b>Документ за съответствие на специалните изисквания към кораби, превозващи опасни товари</b> Документ, доказващ съответствието с изискванията към конструкцията и оборудването по настоящото правило.</p>	<p>SOLAS 1974, правило II-2/54.3</p>
<p><b>Манифест за опасни товари или товарен план</b> Всеки кораб, превозващ опасни товари, разполага със специален списък или манифест, в който се изброяват, в съответствие с класификацията по правило VII/2, опасните товари на борда и местоположението им. Вместо такъв специален списък или манифест, може да се използва подробен план за разположението на товара, в който се посочва класа на всички опасни товари на борда и местоположението им. Копие от един от тези документи се представя преди отплаване на лицето или организацията, посочени от пристанищните власти на съответната държава.</p>	<p>SOLAS 1974, правило VII/5 (5); MARPOL 73/78, Приложение III, правило 4</p>
<p><b>Документ за правото на кораба да превозва зърно</b> Документ за правото на кораба да превозва зърно се издава на всеки кораб, натоварен в съответствие с разпоредбите на Международния Кодекс за сигурен превоз на зърно насипно или от Администрацията, или от организация, призната от Администрацията, или от договарящо правителство от името на Администрацията. Документът придружава или е част от наръчника за товарене на зърно, предназначен да даде възможност на капитана да изпълни изискванията за устойчивост предвидени в Кодекса.</p>	<p>SOLAS 1974, правило VI/9; Международен кодекс за сигурен превоз на зърно на насипно, раздел 3</p>
<p><b>Свидетелство за наличие на застраховка или друго финансово обезпечение по отношение гражданската отговорност при щети от замърсяване с нефт</b> Свидетелство, удостоверяващо, че е налице валидна застраховка или друго финансово обезпечение, се издава на всеки кораб, превозващ повече от 2000 тона нефт в наливно състояние като товар. Той се издава или заверява от съответните власти на държавата, под чийто флаг плава корабът, след като се приеме, че са спазени изискванията на чл. VII, параграф 1 от Конвенция CLC.</p>	<p>CLC 69, чл. VII</p>
<p><b>Досие с докладите от засилени проверки</b> Сухотоварните кораби и нефтените танкери разполагат с досие с докладите от засилени проверки и допълнителните документи в съответствие с параграфи 6.2 и 6.3 от Приложение А и Приложение В към резолюция А.744 (18), Насоки за изпълнение на програмата за засилени проверки по време на прегледи на сухотоварни кораби и нефтени танкери.</p>	<p>MARPOL 73/78, Приложение I, правило 13 G; SOLAS 1974, правило XI/2</p>
<p><b>Отчет за действието на системата за наблюдение и контрол върху изхвърлянето на нефт за последния баластен рейс.</b> Съгласно разпоредбите на параграфи (4), (5), (6) и (7) от правило 15 в Приложение I към MARPOL 73/78, всеки нефтен танкер с бруто тонаж 150 тона и повече се оборудва със система за наблюдение и контрол върху изхвърлянето на нефт, одобрена от Администрацията. Системата е снабдена със записващо устройство осигуряващо непрекъснатата информация за изхвърленото в литри на морска миля и общо изхвърленото количество, или за съдържанието на нефт и нормата на изпускане. Този отчет се идентифицира по време и дата и се съхранява в продължение на най-малко три години.</p>	<p>MARPOL 73/78, Приложение I, правило 15 (3)(a);</p>
<p><b>Брошура за сухотоварните кораби</b> За да се даде възможност на капитана да предотврати свръхнапрежението по конструкцията на кораба, на корабите, товарещи или разтоварващи твърди насипни товари, се осигурява брошурата по правило VI/7.2 от SOLAS. Като алтернатива на отделна брошура, необходимата информация може да се съдържа в брошурата за устойчивост на неповреден съд.</p>	<p>SOLAS 1974 (с измененията и допълненията от 1996), правило VI/7; Кодекс за безопасно товарене и разтоварване на сухотоварни кораби</p>

	(BLU Code)
<b>4 Освен свидетелствата, изброени в раздели 1 и 3 по-горе, ако е необходимо, корабите, превозващи вредни течни химични вещества наливно, трябва да имат и следните свидетелства:</b>	
<p><b>Международно свидетелство за предотвратяване на замърсяване на околната среда при превоз на вредни течни вещества в наливно състояние (Свидетелство NLS)</b></p> <p>Международно свидетелство за предотвратяване на замърсяване на околната среда при превоз на вредни течни вещества в наливно състояние ( Свидетелство NLS) се издава след преглед в съответствие с разпоредбите на правило 10 от Приложение II към MARPOL 73/78, на всеки кораб, превозващ вредни течни вещества наливно и който извършва рейсове до пристанища или терминали под юрисдикцията на други страни по MARPOL 73/78. При химикаловози Свидетелството за годност за превоз на опасни химикали в наливно състояние и Международното свидетелство за годност за превоз на опасни химикали в наливно състояние, издадени в съответствие с разпоредбите на Кодекса за наливни химикали и съответно Международния кодекс за наливни химикали, имат същата сила и приемливост като Свидетелството NLS.</p>	MARPOL 73/78, Приложение II, правила 12 и 12a
<p><b>Товарен дневник</b></p> <p>Всеки кораб, за който е в сила Приложение II към MARPOL 73/78, води товарен дневник, независимо дали като част от официалния корабен дневник или отделно, под формата, посочена в Допълнение IV към Приложението.</p>	MARPOL 73/78, Приложение II, правило 9
<p><b>Наръчник с процедури и организационни схеми</b></p> <p>Всеки кораб, одобрен за превоз на вредни течни вещества в наливно състояние носи на борда си Наръчник с процедури и организационни схеми, одобрен от Администрацията.</p>	Резолюция МЕРС.18 (22), глава 2; MARPOL 73/78, Приложение II, правила 5, 5А и 8
<p><b>Аварийен план при замърсяване на морето с вредни течни вещества от кораби</b></p> <p>Всеки кораб с бруто тонаж 150 тона и повече, одобрен за превоз на вредни течни вещества в наливно състояние, разполага с аварийен план при замърсяване на морето с вредни течни вещества от кораби, одобрен от Администрацията. Това изискване следва да изпълнят всички такива кораби не по-късно от 1.01.2003 г.</p>	MARPOL 73/78, Приложение II, правило 16
<b>5 Освен свидетелствата, изброени в раздели 1 и 3 по-горе, ако е необходимо, химикаловозите трябва да имат и следните свидетелства:</b>	
<p><b>Свидетелство за годност за превозване на опасни химикали в наливно състояние</b></p> <p>Свидетелство, наречено Свидетелство за годност за превозване на опасни химикали в наливно състояние, чийто образец е даден в Приложението към Кодекса за наливни химикали, се издава след първоначален или периодичен преглед на всеки химикаловоз, извършващ международни рейсове и който отговаря на съответните изисквания на Кодекса.</p> <p>Забележка: Кодексът е задължителен съгласно Приложение II към MARPOL 73/78 за химикаловози, построени преди 1.07.1986 г. или</p>	Кодекс ВСН, раздел 1.6; Кодекс ВСН, изменен и допълнен с резолюция MSC.18 (58), раздел 1.6
<p><b>Международно свидетелство за годност за превозване на опасни химикали в наливно състояние</b></p> <p>Свидетелство, наречен Международно свидетелство за годност за превозване на опасни химикали в наливно състояние, чийто образец е даден в Приложението към Международния кодекс за наливни химикали, се издава след първоначален или периодичен преглед на всеки химикаловоз, извършващ международни рейсове и който отговаря на съответните изисквания на Кодекса.</p> <p>Забележка: Кодексът е задължителен както съгласие глава VII от SOLAS 1974, така и Приложение II към MARPOL 73/78 за</p>	Кодекс ИВС, раздел 1.5; Кодекс ИВС, изменен и допълнен с резолюции MSC.16 (58) и МЕРС.40 (29), раздел 1.5



химикаловози, построени на или преди 1.07.1986 г.	
<b>6 Освен свидетелствата, изброени в раздели 1 и 3 по-горе, ако е необходимо, газовозите трябва да имат и следните свидетелства:</b>	
<p><b>Свидетелство за годност за превозване на втечнени газове наливно състояние</b></p> <p>Свидетелство, наречено Свидетелство за годност за превозване на втечнени газове в наливно състояние, чийто образец е даден в Приложението към Кодекса за газовози, се издава след първоначален или периодичен преглед на всеки газовоз, който отговаря на съответните изисквания на Кодекса, или</p>	Кодекс GC, раздел 1.6
<p><b>Международно свидетелство за годност за превозване на втечнени газове в наливно състояние</b></p> <p>Свидетелство, наречено Международно свидетелство за годност за превозване на втечнени газове в наливно състояние, чийто образец е даден в Приложението към Международния кодекс за газовози, се издава след първоначален или периодичен преглед на всеки газовоз, който отговаря на съответните изисквания на Кодекса.</p> <p>Забележка: Кодексът е задължителен съгласно глава VII от SOLAS 1974 за газовози, построени на или преди 1.07.1986 г.</p>	Кодекс IGC, раздел 1.5; Кодекс IGC, изменен и допълнен с резолюция MSC.17 (58), раздел 1.5
<b>7 Освен свидетелствата, изброени в раздели 1 и 3 по-горе, ако е необходимо, високоскоростните съдове трябва да имат и следните свидетелства:</b>	
<p><b>Свидетелство за сигурност на високоскоростен съд</b></p> <p>Свидетелство, наречено Свидетелство за сигурност на високо скоростен съд, се издава след извършването на първоначален преглед или преглед за подновяване на съд, който отговаря на изискванията на Кодекса за високоскоростни съдове като цяло.</p>	SOLAS 1974, правило X/З; Кодекс за високоскоростни съдове, параграф 1.8
<p><b>Разрешително за експлоатация на високоскоростен съд</b></p> <p>Свидетелство, наречено Разрешително за експлоатация на високоскоростен съд, се издава на всеки съд, отговарящ на изискванията, посочени в параграфи 1.2.2 до 1.2.7 и 1.8 от Кодекса за високоскоростни съдове.</p>	Кодекс за високоскоростни съдове, параграф 1.9
<b>8 Освен свидетелствата, изброени в раздели 1 и 3 по-горе, ако е необходимо, всеки кораб, превозващ товар от радиоактивно ядрено гориво трябва да има и следните свидетелства:</b>	
<p><b>Международно свидетелство за годност за превозване на радиоактивно ядрено гориво*7</b></p> <p>Всеки кораб, превозващ товар от радиоактивно ядрено гориво, следва да отговаря на изискванията на Международния кодекс за сигурен превоз на опаковано радиоактивно ядрено гориво, плутоний и силно радиоактивни отпадъци на борда на кораби, в допълнение към всички други приложими изисквания, съдържащи се в правилата на SOLAS, като се преглежда и снабдява с Международно свидетелство за годност за превозване на радиоактивно ядрено гориво.</p>	SOLAS 1974 (с измененията и допълненията от 1999 г.); Международен кодекс за сигурен превоз на опаковано радиоактивно ядрено гориво, плутоний и силно радиоактивни отпадъци на борда на кораби (резолюция MSC.88 (71)), параграф 1.3
<b>Други свидетелства</b>	
<b>Кораби със специално предназначение</b>	
<p><b>Свидетелство за сигурност на кораб със специално предназначение</b></p> <p>В допълнение към свидетелствата по SOLAS, посочени в параграф 7 от Преамбюла към Кодекса за сигурност на кораби със специално предназначение, се издава Свидетелство за сигурност на кораб със</p>	Резолюция А.534 (13), изменена и допълнена с

специално предназначение след преглед в съответствие с разпоредбите на параграф 1.6 от Кодекса за сигурност на кораби със специално предназначение. Срокът и валидността на свидетелството се определят от съответните разпоредби за товарни кораби по SOLAS 1974. Ако дадено свидетелство бъде издаден за кораб със специално предназначение с бруто тонаж по-малък от 500 тона, то следва да указва до каква степен са приети облекченията по параграф 1.2	MSC/Circ. 739; SOLAS 1974, правило I/12; 1988 SOLAS Protocol, правило I/12
<b>Офшорни снабдителни кораби</b>	
<b>Свидетелство за годност на офшорни снабдителни кораби</b> При превоз на такива товари, офшорните снабдителни кораби следва да носят на борда си Свидетелство за годност на офшорни снабдителни кораби, издаден в съответствие с Насоките за превоз и обработка на ограничени количества опасни и вредни течни вещества в наливно състояние от офшорни снабдителни кораби. Ако прибрежен снабдителен кораб превозва само вредни течни вещества, вместо горе посоченото Свидетелство за годност, може да се издаде надлежно заверено Международно свидетелство за предотвратяване на замърсяване при превоз на вредни течни вещества в наливно състояние.	<b>Резолюция</b> A.673 (16); MARPOL 73/78, Приложение II, правило 13 (4)
<b>Водолазни системи</b>	
<b>Свидетелство за сигурност на водолазни системи</b> Свидетелството се издава или от Администрацията, или от лице или организация, надлежно упълномощени от нея, след преглед или проверка на водолазна система, която отговаря на изискванията на Кодекса за сигурност на водолазните системи. Във всеки случай, Администрацията носи пълната отговорност за свидетелството.	<b>Резолюция</b> A. 536 (13), раздел 1.6
<b>Динамично поддържани плавателни средства</b>	
<b>Свидетелство за конструкцията и оборудването на динамично поддържани плавателни средства</b> Издава се след преглед, извършен в съответствие с параграфи 1.5.1 (а) от Кодекса за сигурност на динамично поддържаните плавателни средства.	<b>Резолюция</b> A.373 (X), раздел 1.6
<b>Подвижни офшорни сондажни платформи</b>	
<b>Свидетелство за безопасност на подвижни офшорни сондажни платформи</b> Издава се след преглед, извършен в съответствие с разпоредбите на Кодекса за строителство и оборудване на подвижни офшорни сондажни платформи 1979, или, за платформи, построени на или след 1.05.1991 г., Кодекса за строителство и оборудване на подвижни офшорни сондажни платформи 1989 г.	<b>Резолюция</b> A.414 (X1), раздел 1.6; Резолюция A.649 (16), раздел 1.6; Резолюция A.649 (16), изменена и допълнена с резолюция MSC.38 (63), раздел 1.6
<b>Нива на шум</b>	
<b>Отчет за нивото на шума</b> Отчет за нивото на шума се издава за всеки кораб в съответствие с Кодекса за нивата на шум на борда на корабите.	<b>Резолюция</b> A.468 (XII), раздел 4.3

- \*1 Формата на свидетелството и Описа на оборудването могат да се намерят в измененията и допълненията внесени от GMDSS към SOLAS 1974.
- \*2 SLS.14/Circ. 115 и Допълнение 1 се отнасят към издаването на свидетелства за освобождаване.
- \*3 Формата на свидетелството може да се намери в измененията и допълненията внесени от GMDSS към SOLAS 1974.
- \*4 Формата на свидетелството и Описа на оборудването могат да се намерят в измененията и допълненията внесени от GMDSS към SOLAS 1974.
- \*5 Формата на свидетелството и Описа на оборудването могат да се намерят в измененията и допълненията внесени от GMDSS към SOLAS 1974.
- \*6 SLS.14/Circ. 115 и Допълнение 1 се отнасят към издаването на свидетелства за освобождаване
- \*7 Подлежи на очакваното влизане е сила на 1.01.2001г. на измененията и допълненията към SOLAS 1974, приети с резолюция MSC.87 (71) на 27.05.1999 г.

### **ПРИЛОЖЕНИЕ 3**

Списък с резолюциите, приети от Конференциите SOLAS

#### **Международна конференция по сигурността на човешкия живот на море, 1974 г. (октомври 1974)**

- Резолюция 1 - Пълна ревизия на Международната Конвенция за сигурността на човешкия живот на море, 1974;
- Резолюция 2 - Процедура за бързи изменения и допълнения и влизане в сила на Международната конвенция за защита на човешкия живот на море, 1974;
- Резолюция 3 - Право на глас в Комитета по морска безопасност при приемане на изменения и допълнения;
- Резолюция 4 - Препоръки на Конференцията по безопасността 1960 и решения на Асамблеята на Организацията, свързани с правилата на Международната конвенция за сигурността на човешкия живот на море, 1974;
- Резолюция 5 - Препоръки по използването на система от звена на Международната конвенция за сигурността на човешкия живот на море, 1974.

#### **Конференция на договарящите правителства по Международната конвенция за сигурността на човешкия живот на море, 1974**

- Резолюция 1 - Приемане на изменения и допълнения по приложението към Международната конвенция за сигурността на човешкия живот на море, 1974;

- Резолюция 2 - Прилагане на глава IX от Конвенцията SOLAS 1974 за управление на безопасната експлоатация на кораби;
- Резолюция 3 - Прилагане на Международния кодекс за управление на безопасността за товарни кораби с бруто тонаж по-малък от 500 тона;
- Резолюция 4 - Процедура за ускорено подрабичащо се приемане по Конвенцията SOLAS 1974 при изключителни обстоятелства;
- Резолюция 5 - Бъдещи изменения и допълнения по глава XI от Конвенцията SOLAS 1974, касаещи специалните мерки за повишаване сигурността на море.

**Конференция на договарящите правителства по Международната конвенция за сигурността на човешкия живот на море, 1974 (ноември 1995)**

- Резолюция 1 - Приемане на изменения и допълнения към приложението към Международната конвенция за сигурността на човешкия живот на море, 1974;
- Резолюция 2 - Средства за пожарогасене в машинното отделение на пътническите кораби;
- Резолюция 3 - Устройства за напускане на кораба на корабите, построени преди 1.07.1997 г.;
- Резолюция 4 - Максимално време за евакуация за нови пътнически кораби тип ро-ро;
- Резолюция 5 - Изменения и допълнения към глава III от Конвенцията SOLAS 1974;
- Резолюция 6 - Самонасочващи радиосредства с малка мощност за спасителни салове на пътнически кораби тип ро-ро;
- Резолюция 7 - Разработване на изисквания, насоки и норми;
- Резолюция 8 - Съобщения за бедствие; задължения и процедури;
- Резолюция 9 - Транспондерни/приемо-предавателни системи за автоматична идентификация на кораби;
- Резолюция 10 - Установяване на работен език на борда на кораби;
- Резолюция 11 - Експлоатационни ограничения на пътническите кораби;
- Резолюция 12 - Рекордери на данни за рейса;
- Резолюция 13 - Оборудване за укрепване на товари;
- Резолюция 14 - Регионални споразумения за специфичните изисквания за устойчивост на пътническите кораби тип ро-ро.

**Конференция на договарящите правителства по Международната конвенция за сигурността на човешкия живот на море, 1974 (ноември 1997)**

- Резолюция 1 - Приемане на изменения и допълнения към приложението към Международната конвенция за сигурността на човешкия живот на море, 1974;
- Резолюция 2 - Приемане на изменения и допълнения към Насоките по програмата за засилени проверки по време на преглед на сухотоварни кораби и нефтени танкери (резолюция А.744 (18));
- Резолюция 3 - Препоръки по спазването на правило XII/5 от SOLAS;
- Резолюция 4 - Стандарти за оценка на здравината на напречната водонепроницаема вертикално гофрирана преграда между двата предни товарни трюма и за оценка на допустимото натоварване на трюм на предния товарен трюм;
- Резолюция 5 - Препоръки за товарните устройства;
- Резолюция 6 - Тълкуване на дефиницията "сухотоварен кораб", дадена в глава IX от SOLAS 1974, изменена и допълнена през 1994 г.;
- Резолюция 7 - Засилени проверки, извършвани преди влизане в сила на измененията и допълненията;
- Резолюция 8 - По-нататъшна работа върху сигурността на сухотоварните кораби;
- Резолюция 9 - Прилагане на Международния кодекс за управление на безопасността