

# 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 януари 2016 г.)

*Издадени от Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията*

**Обн. ДВ. бр.24 от 21 Март 2017г.**

Комитетът по морска безопасност,

Припомняйки член 28 (б) на Конвенцията за Международната морска организация относно функциите на Комитета,

Припомняйки още член VIII (б) на Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море (SOLAS) от 1974 г., наричана по-долу "Конвенцията", относно процедурите за изменение на Приложението към Конвенцията, с изключение на разпоредбите на глава I от него,

След като разгледа на деветдесет и третата си сесия измененията към конвенцията, предложени и оповестени в съответствие с член VIII (б) (i) от нея,

1. Приема в съответствие с член VIII (б) (iv) от Конвенцията изменения към Конвенцията, текстът на които е даден в Приложението към настоящата резолюция;

2. Определя в съответствие с член VIII (б) (vi) (2) (бб) от Конвенцията, че измененията се считат за приети на 1 юли 2015 г., освен ако преди тази дата повече от една трета от Договарящите се правителства по Конвенцията или Договарящите се правителства, чиито обединен търговски флот съставлява не по-малко от 50 % от брутния тонаж на световния търговски флот, не са изразили своите възражения срещу поправките;

3. Приканва Договарящите се правителства да имат предвид, че в съответствие с член VIII (б) (vii) (2) на Конвенцията измененията влизат в сила на 1 януари 2016 г. с тяхното приемане в съответствие с параграф 2 по-горе;

4. Изисква Генералният секретар в съответствие с член VIII (б) (v) на Конвенцията да изпрати заверени копия на настоящата резолюция и текста на измененията, съдържащ се в Приложението, на всички Договарящи се правителства по Конвенцията;

5. Изисква още Генералният секретар да предаде копия на тази резолюция и нейното Приложение на Членовете на Организацията, които не са Договарящи се правителства по Конвенцията.

**ПРИЛОЖЕНИЕ**

## *ГЛАВА II-1*

**КОНСТРУКЦИЯ - УСТРОЙСТВО, ДЕЛЕНЕ НА ОТСЕЦИ И УСТОЙЧИВОСТ, МАШИНИ И МЕХАНИЗМИ И ЕЛЕКТРИЧЕСКИ УРЕДБИ**

## ЧАСТ С

### МАШИНИ И МЕХАНИЗМИ

#### Правило 29 - Рулево устройство

1. В края на параграф 3.2 се добавя следният текст:

"Когато не е възможно да се докаже съответствие с това изискване по време на ходови изпитания на кораба при максимално експлоатационно газене и движение напред със скорост, съответстваща на броя на максималните постоянни обороти на главния двигател и максималния проектен тангаж, кораби, независимо от датата на построяването им, могат да докажат съответствие с това изискване по един от следните начини:

1. по време на ходови изпитания корабът е на равен кил и перото на руля е изцяло потопено при движение напред със скорост, съответстваща на броя на максималните постоянни обороти на главния двигател и максималния проектен тангаж; или

2. когато не може да се постигне пълно потапяне на перото на руля по време на ходови изпитания на кораба, се изчислява подходяща скорост напред, като се използва площта на потопеното перо на руля в натовареното състояние, предложено за ходовите изпитания. Изчислената скорост напред трябва да води до прилагането на сила и предаването на въртящ момент на основното рулево устройство, които да са поне толкова големи, колкото ако изпитанията на кораба се извършваха при максимално експлоатационно газене и движение напред със скорост, съответстваща на броя на максималните постоянни обороти на главния двигател и максималния проектен тангаж; или

3. приложената сила и предаваният въртящ момент на руля в натоварено състояние при ходовите изпитания са предвидени и екстраполирани надеждно за условия на пълно натоварване. Скоростта на кораба трябва да съответства на броя на максималните постоянни обороти на главния двигател и максималния проектен тангаж на витлото."

2. Думата "и" в края на параграф 4.2 се заличава и се добавя следният текст:

"Когато не е възможно да се докаже съответствие с това изискване по време на ходови изпитания на кораба при максимално експлоатационно газене и скорост на преден ход на кораба, съответстваща на броя на максималните постоянни обороти на главния двигател и максимална стъпка на винта или 7 възела, която стойност е по-голяма, кораби, независимо от датата на построяването им, включително тези, построени преди 1 януари 2009 г., могат да докажат съответствие с това изискване по един от следните методи:

1. по време на ходови изпитания корабът е на равен кил и перото на руля е изцяло потопено при скорост на преден ход на кораба, съответстваща на броя на максималните постоянни обороти на главния двигател и максималния проектен тангаж или 7 възела, която стойност е по-голяма; или

2. когато не може да се постигне пълно потапяне на перото на руля по време на ходови изпитания на кораба, се изчислява подходяща скорост напред, като се използва площта на потопеното перо на руля в натовареното състояние, предложено за ходовите изпитания. Изчислената скорост напред трябва да води до прилагането на сила и предаването на въртящ момент на спомагателното рулево устройство, които да са поне толкова големи, колкото, ако изпитанията на кораба се извършваха при максимално експлоатационно газене и движение напред с половината от скоростта, съответстваща на броя на максималните постоянни обороти на главния двигател и максималния проектен тангаж или 7 възела, която стойност е по-голяма; или

3. приложената сила и предаваният въртящ момент на руля в натоварено състояние при ходовите изпитания са предвидени и екстраполирани надеждно за условия на пълно натоварване; и."

## ГЛАВА II-2

### КОНСТРУКЦИЯ - ПРОТИВОПОЖАРНА ЗАЩИТА, ОТКРИВАНЕ И ГАСЕНЕ НА ПОЖАРИ

#### ЧАСТ А

#### ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

##### Правило 1 - Приложно поле

3. Следните три нови параграфа се добавят след параграф 2.5:

"2.6 Кораби, превозващи моторни превозни средства, построени преди 1 януари 2016 г., включително тези, построени преди 1 юли 2012 г., трябва да спазват разпоредбите на параграф 2.2 от правило 20-1, прието с Резолюция MSC.365(93).

2.7 Танкери, построени преди 1 януари 2016 г., включително тези, построени преди 1 юли 2012 г., трябва да спазват разпоредбите на правило 16.3.3, с изключение на 16.3.3.3.

2.8 Правила 4.5.5.1.1 и 4.5.5.1.3 се отнасят за кораби, построени на или след 1 януари 2002 г., но преди 1 януари 2016 г., а правило 4.5.5.2.1 се отнася за всички кораби, построени преди 1 януари 2016 г."

##### Правило 3 - Определения

4. Следните три нови параграфа се добавят след параграф 53:

"54. За целите на прилагането на правило 9.7, прието с Резолюция MSC.365(93), с поправките и измененията, противопожарна клапа е устройство, монтирано във вентилационен канал, което при нормални условия остава отворено, позволявайки приток на въздух в канала, а в случай на пожар се затваря, като по този начин спира притока на въздух и ограничава разпространението на огъня. Използването на горепосоченото определение може да е свързано със следните термини:

1. *автоматична противопожарна клапа* е противопожарна клапа, която се затваря сама при наличието на пожар;

2. *ръчна противопожарна клапа* е противопожарна клапа, която се отваря и затваря ръчно от членовете на екипажа; и

3. *дистанционно задвижвана противопожарна клапа* е противопожарна клапа, която се затваря от членовете на екипажа с помощта на дистанционно управление, намиращо се на разстояние от противопожарната клапа.

55. За целите на прилагането на правило 9.7, прието с Резолюция MSC.365(93), с поправките и измененията, *противодимна клапа* е устройство, монтирано във вентилационен канал, което при нормални условия остава отворено, позволявайки приток на въздух в канала, а в случай на пожар се затваря, като по този начин спира притока на въздух и ограничава разпространението на дима и горещите газове. Не се очаква противодимната клапа да допринася за непроницаемостта на стандартна огнеупорна разделителна повърхност, през която преминава вентилационният канал. Използването на горепосоченото определение може да е свързано със следните термини:

1. *автоматична противодимна клапа* е противодимна клапа, която се затваря сама при

възникването на дим и горещи газове;

2. *ръчна противодимна клапа* е противодимна клапа, която се отваря и затваря ръчно от членовете на екипажа; и

3. *дистанционно задвижвана противодимна клапа* е противодимна клапа, която се затваря от членовете на екипажа с помощта на дистанционно управление, намиращо се на разстояние от противодимната клапа.

56. *Кораб за превоз на моторни превозни средства* е товарен кораб с многопалубни ро-ро помещения, проектиран за превоз на празни автомобили и камиони като товар."

## ЧАСТ В

### ПРЕДОТВРАТЯВАНЕ НА ПОЖАРИ И ЕКСПЛОЗИИ

#### Правило 4 - Вероятност за възпламеняване

5. Параграф 5.5 се заменя със следния:

"5.5 Системи за инертен газ

5.5.1 Приложение

5.5.1.1 На танкери с дедеуейт 20 000 тона и по-голям, построени на или след 1 юли 2002 г., но преди 1 януари 2016 г., 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, приет с Резолюция MSC.98(73), като по изключение Администрацията може да разреши използване на други еквивалентни системи или уредби, описани в параграф 5.5.4.

5.5.1.2 На танкери с дедеуейт 8000 тона и по-голям, построени на или след 1 януари 2016 г., по време на превоз на товари, описани в правила 1.6.1 или 1.6.2, 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, приет с Резолюция MSC.98(73), като по изключение Администрацията може да разреши използване на други еквивалентни системи или уредби, описани в параграф 5.5.4.

5.5.1.3 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. Системите за инертен газ обаче, оборудвани на танкери, построени на или след 1 юли 2002 г., но преди 1 януари 2016 г., трябва да бъдат в съответствие с изискванията на Кодекса за системите за пожарна безопасност, приет с Резолюция MSC.98(73).

5.5.1.4 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 въгледородни газове от товарните танкове в пространства в двойния корпус чрез тази система; и

3. когато такива пространства не са постоянно 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

5.5.2.1 Изискванията към системите за инертен газ, съдържащи се в Кодекса за системите за пожарна безопасност, могат да не се прилагат за танкери-химикаловози, построени преди 1 януари 2016 г., включително тези, построени преди 1 юли 2012 г., и всички газовози:

1. превозващи товари, 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\*; или

\* Вж. Правилата относно системи за инертен газ на танкери-химикаловози, приети от Организацията с Резолюция А.567(14), и Сог.1.

2. превозващи възпламеними товари, различни от суров нефт или нефтопродукти като например товари, изброени в глави 17 и 18 на Международния кодекс за превоз на химикали в насипно състояние, при условие че вместимостта на танковете, използвани за техния превоз, не надвишава 3000 m<sup>3</sup> и 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 в даден товарен танк в който и 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 необходимото съдържание на кислород.

5.5.3.2 Танкерите, оборудвани със стационарна система за инертен газ, трябва да бъдат снабдени със затворена система за измерване на улидж.

5.5.4 Изисквания към еквивалентни системи

5.5.4.1 Имайки предвид устройството и оборудването на кораба, Администрацията може да разреши използване на други стационарни системи или уредби в съответствие с правило I/5 и параграф 5.5.4.3.

5.5.4.2 За танкери с дедует 8000 тона и по-голям, но по-малък от 20 000 тона, построени на или след 1 януари 2016 г., във връзка със стационарните системи или уредби, упоменати в параграф 5.5.4.1, Администрацията може да разреши използване на други еквивалентни системи или уредби в съответствие с правило I/5 и параграф 5.5.4.3.

5.5.4.3 Еквивалентните системи или уредби трябва:

1. да осигуряват 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 необходими операции в танковете; и

2. да имат конструкция, свеждаща до минимум опасността от възпламеняване вследствие на образуване на статично електричество от самата система."

## ЧАСТ С

### ПОТИСКАНЕ НА ПОЖАРИ

#### Правило 9 - Задържане разпространението на пожар

6. Параграф 7 се заменя със следния:

"7. Вентилационни системи

(Настоящият параграф се отнася за кораби, построени на или след 1 януари 2016 г.)

7.1 Общи положения

7.1.1 Вентилационните канали, включително тези с единични и двойни стени, трябва да

са изработени от стомана или еквивалентен материал с изключение на късите гъвкави връзки, които не са по-дълги от 600 mm, които се използват за свързване на вентилаторите към вентилационните канали в помещения с климатични инсталации. Освен ако изрично е указано друго в параграф 7.1.6, всеки друг материал, използван при изграждането на вентилационни канали, включително изолацията, трябва също да бъде незапалим. Не е необходимо обаче по-късите канали, които обикновено не са по-дълги от 2 m и имат свободно напречно сечение\* не по-голямо от 0,02 m<sup>2</sup>, да са изработени от стомана или еквивалентен материал, при условие че са изпълнени следните изисквания:

1. каналите се изработват от незапалим материал, който може да бъде покрит от вътрешната или външната страна с мембрани, ограничаващи разпространението на пламъка и във всички случаи с топлина на изгаряне\*\*, по-малка от 45 MJ/m<sup>2</sup> от повърхността им за използваната дебелина;

\* Понятието *свободно напречно сечение* означава, дори в случая на предварително изолирани канали, площта, изчислена на базата на вътрешния диаметър на канала без изолацията.

\*\* Вж. Препоръките, публикувани от Международната организация по стандартизация, в частност публикация ISO 1716:2002, Изпитвания за реакция на огън на строителни продукти - Определяне на топлината на изгаряне.

2. каналите се използват само в края на вентилационната система; и

3. каналите не трябва да са разположени на разстояние, по-малко от 600 mm, измерено по тяхното протежение, от отвор в преграда клас "А" или клас "В", включително при непрекъснати тавани клас "В".

7.1.2 Следните елементи подлежат на изпитване съгласно Кодекса с процедури за противопожарно изпитване:

1. противопожарните клапи, включително съответните им устройства за управление. Такова изпитване обаче не се изисква за противопожарни клапи, които се намират в долния край на канала в изходящи вентилационни канали на камбузите, които трябва да бъдат от стомана и трябва да могат да спират въздушния приток в канала; и

2. каналите, преминаващи през прегради клас "А". Такова изпитване обаче не се изисква, когато към вентилационните канали директно са свързани стоманени ръкави посредством нитови или винтови фланци или чрез заварка.

7.1.3 Противопожарните клапи трябва да са леснодостъпни. В случай че са разположени зад тавани или облицовки, тези тавани или облицовки се оборудват с отвор за извършване на проверки, на който е маркиран идентификационният номер на съответната противопожарна клапа. Идентификационният номер на противопожарната клапа се маркира и на всяко дистанционно устройство.

7.1.4 Вентилационните канали трябва да са снабдени с отвори за проверка и почистване. Отворите се разполагат в близост до противопожарни клапи.

7.1.5 Входните и изходните отвори на вентилационните системи трябва да могат да се затварят от външната страна на помещенията, в които осигуряват вентилация. Затварящите механизми трябва да са лесно достъпни, да имат ясна и трайна маркировка, която да указва и работното положение на механизма за затваряне.

7.1.6 Не се допуска наличието на запалими уплътнения във фланцови връзки на вентилационни канали на разстояние, по-малко от 600 mm, от отвори в преграда клас "А" или клас "В", и в канали, чиято конструкция се изисква да бъде от клас "А".

7.1.7 Не се допуска наличието на вентилационни отвори или канали за стабилизиране на въздуха между две вътрешни пространства освен в случаите, разрешени съгласно параграфи 4.1.2.1 и 4.2.3.

## 7.2 Разположение на каналите

7.2.1 Вентилационните системи за машинни помещения категория "А", помещения за автомобили, ро-ро помещения, камбузи, 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 камбузи на товарни кораби с бруто тонаж, по-малък от 4000 тона, и на пътнически кораби, превозващи не повече от 36 пътници, не е необходимо да бъдат напълно отделени от другите вентилационни системи, а могат да се обслужват от отделни канали от вентилационното съоръжение, обслужващо друго помещение. Във всички случаи на вентилационните канали в камбузи се монтира автоматична противопожарна клапа в близост до вентилационното съоръжение.

7.2.2 Вентилационните канали за машинни помещения категория "А", помещения за автомобили, ро-ро помещения, камбузи или помещения специална категория не трябва да преминават през жилищни помещения, служебни помещения или постове за управление, освен ако не отговарят на изискванията на параграф 7.2.4.

7.2.3 Вентилационните канали за жилищни помещения, служебни помещения или постове за управление не трябва да преминават през машинни помещения категория "А", помещения за автомобили, ро-ро помещения, камбузи или помещения специална категория, освен ако не отговарят на изискванията на параграф 7.2.4.

7.2.4 Съгласно изискванията на параграфи 7.2.2 и 7.2.3 каналите трябва да бъдат или:

1. изработени от стомана с дебелина най-малко 3 mm за каналите със свободно напречно сечение, по-малко от 0,075 m<sup>2</sup>, най-малко 4 mm за каналите със свободно напречно сечение между 0,075 m<sup>2</sup> и 0,45 m<sup>2</sup>, и най-малко 5 mm за каналите със свободно напречно сечение, по-голямо от 0,45 m<sup>2</sup>;

2. каналите са с подходящи подпори и закрепване;

3. каналите са снабдени с автоматични противопожарни клапи в близост до преградите, през които преминават; и

4. каналите са с изолация клас "А-60" от страната на помещенията, които обслужват, до точка на разстояние най-малко 5 m след всяка противопожарна клапа;

или

1. каналите са изработени от стомана в съответствие с изискванията на параграфи 7.2.4.1.1 и 7.2.4.1.2; и

2. каналите са с изолация клас "А-60" във всички помещения, през които преминават, с изключение на случаите, когато преминават през помещения от категории (9) или (10), определени в параграф 2.2.3.2.2.

7.2.5 За целите на параграфи 7.2.4.1.4 и 7.2.4.2.2 каналите се изолират по цялата външна повърхност по тяхното сечение. Канали, които са външни, но са в близост до определено пространство и имат една или повече общи повърхности с него, се считат за преминаващи през определеното пространство и се изолират по повърхността, която е обща с пространството, на разстояние 450 mm от канала\*.

---

\*Схеми на тези разположения се съдържат в Единните тълкувания в глава II-2 на Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море (SOLAS) (MSC.1/Circ.1276).

7.2.6 Когато е необходимо вентилационният канал да преминава през прегради на главна вертикална зона, непосредствено до преградата се монтира автоматична противопожарна клапа. Тя трябва да може да се затваря и ръчно от всяка страна на преградата. Мястото, от което се управлява клапата, трябва да е леснодостъпно и да е обозначено ясно и забележимо. Каналът между преградата и клапата се изработва от стомана в съответствие с параграфи 7.2.4.1.1 и

7.2.4.1.2 и се изолира поне до същата степен на противопожарна цялост като тази на преградата, през която преминава. Клапата се оборудва поне от едната страна на преградата с индикаторно устройство, което ясно указва работното ѝ положение.

### 7.3 Детайли относно противопожарните клапи и преминаването на тръби

7.3.1 Тръбите, преминаващи през прегради клас "А", трябва да отговарят на следните изисквания:

1. когато канал с тънко галванично покритие и свободно напречно сечение, равно на или по-малко от  $0,02 \text{ m}^2$ , преминава през прегради клас "А", отворът му се облицова с ръкави от стоманена ламарина с дебелина най-малко 3 mm и дължина най-малко 200 mm, за предпочитане разделени на две части от по 100 mm от всяка страна на преградата или в случая на палуби, изцяло лежащи върху долната част на палубата, през която преминават;

2. когато вентилационни канали със свободно напречно сечение, по-голямо от  $0,02 \text{ m}^2$ , но не по-голямо от  $0,075 \text{ m}^2$ , преминават през прегради клас "А", отворите им се облицоват с ръкави от стоманена ламарина. Каналите и ръкавите трябва да са с дебелина най-малко 3 mm и дължина поне 900 mm. При преминаването през вертикални прегради е препоръчително тази дължина да бъде разделена на по 450 mm от всяка страна на вертикалната преграда. Тези канали или ръкавите, които ги обхващат, трябва да са с противопожарна изолация. Изолацията трябва да е най-малко със същата пожароустойчивост като тази на преградата, през която преминава каналът; и

3. всички канали със свободно напречно сечение, по-голямо от  $0,075 \text{ m}^2$ , които преминават през прегради клас "А", се оборудват с автоматични противопожарни клапи. Всяка противопожарна клапа се монтира в близост до преградата, през която преминава канал, като каналът между клапата и преградата, през която преминава, се изработва от стомана в съответствие с параграфи 7.2.4.2.1 и 7.2.4.2.2. Противопожарните клапи действат автоматично, но трябва също така да могат да се затварят и ръчно от двете страни на преградата. Клапите се оборудват с индикатор, който ясно да показва работното положение на клапата. Противопожарни клапи не се изискват обаче, 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. Канал със свободно напречно сечение, по-голямо от  $0,075 \text{ m}^2$ , не може да се разделя на по-малки канали при преминаването през прегради клас "А", които след това преминаване да се съединят с продължението на първоначалния канал с цел да се избегне монтирането на клапата, изисквана съгласно настоящата разпоредба.

7.3.2 Вентилационни канали със свободно напречно сечение, по-голямо от  $0,02 \text{ m}^2$ , преминаващи през прегради клас "В", се облицоват с ръкави от стоманена ламарина с дължина 900 mm, разделена на две части от по 450 mm от всяка страна на преградата, освен ако каналът не е от стомана в частта на тази дължина.

7.3.3 Трябва да е възможно ръчното управление на всички противопожарни клапи. Клапите трябва да са оборудвани с механично устройство за пряко задействане или алтернативно с електрическо, хидравлично или пневматично управление за затваряне. Трябва да е възможно управлението на всички клапи и от двете страни на преградата. Автоматичните противопожарни клапи, включително тези, които могат да бъдат управлявани дистанционно, трябва да са оборудвани с безотказен механизъм, който да затвори клапата при пожар, дори в случай на прекъсване на електрическото захранване или намаляване на хидравличното или пневматичното налягане. Трябва да е възможно дистанционно управляемите противопожарни клапи да бъдат ръчно отваряни на място отново.

### 7.4 Вентилационни системи за пътнически кораби, превозващи повече от 36 пътници

7.4.1 В допълнение към изискванията от параграфи 7.1, 7.2 и 7.3 вентилационните системи на пътнически кораби, превозващи повече от 36 пътници, трябва да 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 Стълбищните клетки трябва да се вентилират и да се обслужват от отделна вентилационна система (за отвеждане на въздуха от тях и подаване на свеж въздух), която не обслужва никое друго пространство.

7.4.4 Канали независимо от тяхното сечение, обслужващи повече от едно междупалубно жилищно помещение, сервизно помещение или пункт за управление, се оборудват в близост до преминаването им през всяка палуба към такива помещения с автоматична противодимна клапа, която също така трябва да може да бъде затваряна ръчно от защитената палуба над клапана. Когато един вентилатор обслужва повече от едно междупалубно пространство чрез отделни канали в главна вертикална зона, като всеки от тях е предназначен за отделно междупалубно пространство, всеки канал трябва да е снабден с ръчно управляема противодимна клапа, монтирана в близост до вентилатора.

7.4.5 Вертикалните канали при необходимост се изолират съгласно изискванията в таблици 9.1 и 9.2. Каналите се изолират съгласно изискванията за палубите между пространството, което обслужват, и съответното пространство според случая.

7.5 Изходящи вентилационни канали от камбузи

7.5.1 Изисквания за пътнически кораби, превозващи повече от 36 пътници

7.5.1.1 В допълнение към изискванията от параграфи 7.1, 7.2 и 7.3 изходящите вентилационни канали от камбузите се изграждат в съответствие с параграфи 7.2.4.2.1 и 7.2.4.2.2 и се изолират до стандартен клас "А-60" във всички жилищни помещения, сервизни помещения или пунктове за управление, през които преминават. Освен това те се оборудват със:

1. уловител на мазнини, който лесно се сменя за почистване, освен ако не е предвидена друга система за почистване на мазнини;

2. противопожарна клапа, разположена в долната част на канала, при връзката между канала и абсорбатора в камбуза, която се управлява дистанционно и автоматично, и в допълнение, дистанционно управляема противопожарна клапа, разположена в горния край на канала в близост до неговия изход;

3. стационарни средства за гасене на пожар вътре във вентилационния канал\*;

4. средства за дистанционно спиране на изпускателните и нагнетателните вентилатори, за управление на противопожарните клапи, упоменати в параграф 7.5.1.1.2, и за управление на пожарогасителната система, които се разполагат в близост до входа на камбуза. 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; и

5. подходящо разположени отвори за проверка и почистване, включително един, разположен в близост до изпускателния вентилатор, и един, монтиран в долния край, където се натрупват мазнини.

7.5.1.2 Изходящите вентилационни канали от готварско оборудване, инсталирано на открити палуби, трябва да отговарят на изискванията на параграф 7.5.1.1, според случая, когато преминават през жилищни помещения или помещения, в които се намират запалими материали.

7.5.2 Изисквания за товарни и пътнически кораби, превозващи не повече от 36 пътници

Когато изходящите канали от камбузи преминават през жилищни помещения или помещения, в които се намират запалими материали, те се изграждат в съответствие с параграфи 7.2.4.1.1 и 7.2.4.1.2. Всеки изходящ канал се оборудва със следното:

1. уловител на мазнини, който лесно се сменя за почистване;

2. противопожарна клапа, разположена в долната част на канала, при връзката между канала и абсорбатора в камбуза, която се управлява дистанционно и автоматично, и в допълнение,

дистанционно управляема противопожарна клапа, разположена в горния край на канала в близост до неговия изход;

3. средства за спиране на изпускателните и захранващите вентилатори, които се задействат от кухнята; и

4. стационарни средства за гасене на пожар вътре във вентилационния канал\*.

---

\* Вж. Препоръките, публикувани от Международната организация по стандартизация, в частност публикация ISO 15371:2009, Кораби и морски технологии - пожарогасителни системи, предназначени за защита на фритюрниците и уредите за варене и печене в камбузите.

7.6 Вентилационни помещения, обслужващи машинни отделения категория "А", в които има двигатели с вътрешно горене

7.6.1 Когато вентилационно помещение обслужва само такова съседно машинно отделение и не е отделено от него чрез противопожарна преграда, механизмите за затваряне на вентилационния канал или каналите, обслужващи машинното отделение, се разполагат извън вентилационното помещение и машинното отделение.

7.6.2 Когато вентилационно помещение обслужва такова машинно отделение, както и други помещения, и е отделено от машинното отделение чрез преграда клас "А-0", включително отворите, механизмите за затваряне на вентилационния канал или каналите за машинното отделение могат да бъдат разположени във вентилационното помещение.

7.7 Вентилационни системи за перални помещения на пътнически кораби, превозващи повече от 36 пътници

Изходящите вентилационни канали от пералните и сушилните помещения от категория 13, определени в параграф 2.2.3.2.2, се оборудват със:

1. филтри, които лесно се снемат за почистване;

2. противопожарна клапа, разположена в долния край на канала, която се управлява автоматично и дистанционно;

3. механизми за дистанционно управление за спиране на изпускателните и захранващите вентилатори от самото помещение и задействане на противопожарната клапа, посочена в параграф 7.7.2; и

4. подходящо разположени отвори за проверка и почистване."

## Правило 10 - Гасене на пожари

7. Параграф 1 се заменя със следния:

"1. Цел

1.1 Целта на настоящото правило е ограничаването и бързото потушаване на пожари на мястото на възникване, с изключение на правило 1.2. 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; и

2. осигуряват се пожарогасителни средства, които се поддържат в постоянна готовност.

1.2 За отворените контейнерни хамбари\* и местата за поддръждане на контейнери на палубата на кораби, построени на или след 1 януари 2016 г., се осигуряват противопожарни средства с цел ограничаване на пожара в помещението или района на възникването му и охлаждане на съседните пространства, за да се предотврати разпространението на огъня и съответни повреди на конструкцията."

---

\* За определението на това понятие вж. Практическо ръководство за контейнерни кораби с отворени хамбари (MSC/Circ.608/Rev.1).

8. В параграф 2.1.3 думите "различни от тези, включени в параграф 7.3.2," се добавят между думите "товарни кораби" и "диаметърът".

9. В параграф 2.2.4.1.2 думите "различни от тези, включени в параграф 7.3.2," се добавят между думите "товарни кораби" и "необходимо".

10. Следният нов параграф се добавя след параграф 7.2:

"7.3 Противопожарно оборудване на кораби, построени на или след 1 януари 2016 г., проектирани за превоз на контейнери на или над откритата палуба.

7.3.1 В допълнение към оборудването и средствата, изисквани от параграфи 1 и 2, корабите трябва да бъдат оборудвани с най-малко един пробивен водоструйник (тип "копие").

7.3.1.1 Пробивният водоструйник (тип "копие") се състои от тръба с остър накрайник, който може да пробие стената на контейнер и да впръска водна струя в затворено пространство (контейнер и т.н.), когато е свързан към пожарната магистрала.

7.3.2 Кораби, проектирани за превоз на пет или повече реда контейнери на или над откритата палуба, са снабдени в допълнение към изискванията на параграф 7.3.1 с подвижни лафетни струйници (монитори)\*\* , както следва:

\*\* Вж. Насоките за устройството, оперативните характеристики, изпитването и одобрението на подвижни лафетни струйници (монитори), използвани за защита от пожар на палубните пространства на кораби, проектирани и построени за превоз на пет или повече реда от контейнери на или над откритата палуба (MSC.1/Circ.1472).

1. кораби с максимална широчина, по-малка от 30 m: най-малко два подвижни лафетни струйника; или

2. кораби с максимална широчина 30 m или по-голяма: най-малко четири подвижни лафетни струйника.

7.3.2.1 Лафетните струйници, всички необходими пожарни шлангове, пожарна арматура и фитинги се поддържат готови за употреба на места извън товарните помещения, за да бъдат леснодостъпни в случай на пожар в товарните отсеци.

7.3.2.2 Трябва да се осигури достатъчен брой пожарни хидранти, така че:

1. всички налични подвижни лафетни струйници да могат да работят едновременно, за да се получат ефективни водни бариери пред и зад всеки бей от контейнери;

2. двете струи вода, изисквани от параграф 2.1.5.1, могат да се получат при налягането съгласно изискванията на параграф 2.1.6; и

3. всеки от необходимите подвижни лафетни струйници да бъде свързан с отделен пожарен хидрант при нужното налягане, което да осигури струя до най-горния ред контейнери, подредени на палубата.

7.3.2.3 Подвижните лафетни струйници могат да бъдат свързани към пожарната магистрала, при условие че диаметърът на пожарната магистрала е достатъчен за ефективното разпределение на максимално изисквания дебит от двата струйника, функциониращи едновременно, и двете струи вода от пожарните шлангове при необходимото налягане. При превоз на опасни товари дебитът на пожарните помпи и диаметърът на пожарната магистрала трябва също да отговарят на изискванията на правило 19.3.1.5, доколкото са приложими за палубните товарни пространства.

7.3.2.4 Оперативните характеристики на всеки подвижен лафетен струйник се изпитват по време на първоначалния преглед на борда на кораба, за да се провери съответствието им на изискванията на Администрацията. Изпитването гарантира, че:

1. подвижният лафетен струйник може безпроблемно да се монтира към корабната конструкция и да функционира безопасно и ефективно; и
2. струята на подвижния лафетен струйник достига до най-горния ред контейнери, като всички необходими струйници и водните струи от шланговете се използват едновременно."

## ЧАСТ D

### ЕВАКУАЦИЯ

#### Правило 13 - Пътища за евакуация

11. Следните два нови параграфа се добавят след параграф 4.1.4:

##### "4.1.5 Наклонени трапове и стълбища

На кораби, построени на или след 1 януари 2016 г., всички наклонени трапове/стълбища, оборудвани в съответствие с параграф 4.1.1, в машинните помещения, представляващи част от или осигуряващи достъп до пътища за евакуация, но разположени извън защитено ограждение, са изработени от стомана. От долната си страна такива трапове/стълбища са изолирани от топлината или пламъците със стоманена обшивка с цел предпазване на преминаващия по тях екипаж по време на евакуация.

##### 4.1.6 Евакуация от основни работни места в машинните помещения

На кораби, построени на или след 1 януари 2016 г., се осигуряват два пътя за евакуация от основни работни места в машинното помещение. Поне един от тях трябва да бъде изцяло безопасен срещу пожар, осигуряващ достъп до безопасно място извън машинното помещение."

12. Следните три нови параграфа се добавят след параграф 4.2.3:

##### "4.2.4 Наклонени трапове и стълбища

На кораби, построени на или след 1 януари 2016 г., всички наклонени трапове/стълбища, оборудвани в съответствие с параграф 4.1.1, в машинните помещения, представляващи част от или осигуряващи достъп до пътища за евакуация, но разположени извън защитено ограждение, са изработени от стомана. От долната си страна такива трапове/стълбища са изолирани от топлината или пламъците със стоманена обшивка с цел предпазване на преминаващия по тях екипаж по време на евакуация.

##### 4.2.5 Евакуация от машинни контролни зали в машинните помещения категория "А"

На кораби, построени на или след 1 януари 2016 г., се осигуряват два пътя за евакуация от основни работни места в машинното помещение. Поне един от тях трябва да бъде изцяло безопасен срещу пожар, осигуряващ достъп до безопасно място извън машинното помещение.

##### 4.2.6 Евакуация от основни работни места в машинните помещения категория "А"

На кораби, построени на или след 1 януари 2016 г., се осигуряват два пътя за евакуация от основни работни места в машинното помещение. Поне един от тях трябва да бъде изцяло безопасен срещу пожар, осигуряващ достъп до безопасно място извън машинното помещение."

## ЧАСТ E

### ЕКСПЛОАТАЦИОННИ ИЗИСКВАНИЯ

#### Правило 16 - Операции

13. Следният нов параграф се добавя след параграф 3.2:

##### "3.3 Операции със системите с инертен газ

3.3.1 Системата с инертен газ на танкери съгласно изискванията на правило 4.5.5.1 трябва да се използва с цел поддържане на незапалима атмосфера в товарните танкове, освен когато се налага дегазиране на тези танкове.

3.3.2 Независимо от изискванията на горния параграф използването на инертен газ на борда на химикаловози може да се осъществи след натоварване на товарния танк, но преди започване на разтоварването и ще продължи да се използва до момента, когато товарният танк е продухан от всички запалими пари преди дегазирането. Съгласно това правило само азотът е приемлив като инертен газ.

3.3.3 Независимо от изискванията на параграф 1.2.2.2 разпоредбите на настоящия параграф се прилагат само за танкери, построени на или след 1 януари 2016 г. Ако съдържанието на кислород в инертния газ надвишава по обем 5 %, трябва да се предприемат незабавни действия за подобряване на качеството на инертния газ. В случай че не се подобри качеството на инертния газ, всички операции в товарните танкове, до които се подава инертен газ, се прекратяват, така че да се избегне навлизането на въздух в товарните танкове; газ регулиращият вентил, ако има такъв, трябва да бъде затворен и некачественият газ да се изпусне в атмосферата.

3.3.4 В случай че системата с инертен газ не е в състояние да отговори на изискването на параграф 16.3.3.1 и е преценено, че не е възможно да се извърши ремонт, разтоварването от танковете и почистването на тези товарни танкове, изискващи подаване на инертен газ, се възобновява само при условие че се изпълняват съответните процедури при аварийни ситуации, като се вземат предвид насоките, разработени от Организацията\*.

---

\* Вж. Разясненията на изискванията към системите с инертен газ съгласно Конвенцията (MSC/Circ.485) и Ревизираните насоки за системите с инертен газ (MSC/Circ.353) с поправките и измененията от MSC/Circ.387."

## ЧАСТ Е

### СПЕЦИАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ

#### Правило 20 - Защита на помещения за моторни превозни средства, помещения специална категория и ро-ро помещения

14. В параграф 3.1.4.2 думите "9.7.2.1.1 и 9.7.2.1.2" се заменят с "9.7.2.4.1.1 и 9.7.2.4.1.2".

15. Следното ново правило 20-1 се добавя след правило 20:

"Правило 20-1 - Изисквания към кораби, превозващи като товар моторни превозни средства със сгъстен водород или природен газ в резервоарите им, използван за тяхното задвижване

#### 1. Цел

Целта на настоящото правило е да осигури допълнителни мерки за безопасност във връзка с целите за пожарна безопасност на настоящата глава за кораби с помещения за моторни превозни средства и ро-ро помещения, превозващи като товар моторни превозни средства със сгъстен водород или природен газ в резервоарите им, използван за тяхното задвижване.

#### 2. Приложение

2.1 В допълнение към спазването на изискванията на правило 20 в зависимост от случая помещенията за моторни превозни средства на кораби, построени на или след 1 януари 2016 г., превозващи като товар моторни превозни средства със сгъстен водород или сгъстен природен газ в резервоарите им, използван за тяхното задвижване, трябва да отговарят на изискванията в параграфи 3 и 5 от настоящото правило.

2.2 В допълнение към спазването на изискванията на правило 20 в зависимост от случая корабите за превоз на моторни превозни средства, построени преди 1 януари 2016 г., включително тези, построени преди 1 юли 2012 г.\*, трябва да отговарят на изискванията в параграф 5 от настоящото правило.

---

\* Вж. Препоръките относно мерките за безопасност за кораби, превозващи като товар моторни превозни средства със сгъстен водород или природен газ в резервоарите им, използван за тяхното задвижване (MSC.1/Circ.1471).

3. Изисквания към пространствата, предназначени за превоз като товар на моторни превозни средства със сгъстен природен газ в резервоарите им, използван за тяхното задвижване

#### 3.1 Електрическо оборудване и кабели

Електрическото оборудване и кабелите трябва да бъдат от сертифициран безопасен тип, подходящ за използване в среда от експлозивни смеси от метан и въздух\*\*.

---

\*\* Вж. Препоръките на Международната електротехническа комисия, в частност публикация IEC 60079.

#### 3.2 Вентилационни системи

3.2.1 Електрическото оборудване и кабелите, инсталирани във вентилационни канали, трябва да бъдат от сертифициран безопасен тип, подходящ за използване в среда от експлозивни смеси от метан и въздух.

3.2.2 Вентилаторите трябва да бъдат такива, че да предотвратяват възможността от възпламеняване на смеси от метан и въздух. На входните и изходните отвори на вентилационните канали трябва да бъдат монтирани подходящи предпазни метални мрежи.

#### 3.3 Други източници на възпламеняване

Не се разрешава друго оборудване, което може да представлява източник на възпламеняване на смеси от метан и въздух.

4. Изисквания към пространствата, предназначени за превоз като товар на моторни превозни средства със сгъстен водород в резервоарите им, използван за тяхното задвижване

#### 4.1 Електрическо оборудване и кабели

Електрическото оборудване и кабелите трябва да бъдат от сертифициран безопасен тип, подходящ за използване в среда от експлозивни смеси от водород и въздух\*.

---

\* Вж. Препоръките на Международната електротехническа комисия, в частност публикация IEC 60079.

#### 4.2 Вентилационни системи

4.2.1 Електрическото оборудване и кабелите, инсталирани във вентилационни канали, трябва да бъдат от сертифициран безопасен тип, подходящ за използване в среда от експлозивни смеси от водород и въздух, а изходът на тези канали трябва да се намира на безопасно място по отношение на други възможни източници на възпламеняване.

4.2.2 Вентилаторите трябва да бъдат такива, че да предотвратяват възможността от възпламеняване на смеси от водород и въздух. На входните и изходните отвори на вентилационните канали трябва да бъдат монтирани подходящи предпазни метални мрежи.

#### 4.3 Други източници на възпламеняване

Не се разрешава друго оборудване, което може да представлява източник на възпламеняване на смеси от водород и въздух.

#### 5. Откриване на газ

Когато кораб за моторни превозни средства превозва като товар едно или повече моторни превозни средства със сгъстен водород или сгъстен природен газ в резервоарите им, използван за тяхното задвижване, той трябва да бъде снабден с най-малко два преносими газдетектора. Детекторите трябва да бъдат подходящи за откриване на газово гориво и да бъдат от сертифициран безопасен тип, подходящ за използване в среда от експлозивни газови смеси и въздух."