

# НАРЕДБА № 21 ОТ 5 ЮЛИ 2005 г. ЗА БЕЗОПАСНОСТТА НА РИБОЛОВНИТЕ КОРАБИ

*Издадена от министерство на транспорта. В сила от 01.01.2007 г.  
Обн. ДВ. бр.84 от 21 Октомври 2005г.*

## Глава първа. ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

Чл. 1. С тази наредба се определят техническите и организационните мерки с оглед осигуряване на безопасността на морските риболовни кораби, плаващи под българско знаме.

Чл. 2. (1) Наредбата се прилага за нови риболовни кораби с дължина 24 m и повече, плаващи под българско знаме.

(2) Наредбата се прилага и за нови риболовни кораби с дължина 24 m и повече, плаващи под знамето на трети страни или на държава - член на Европейския съюз, ако корабите:

1. извършват риболов във вътрешните морски води и териториалното море на Република България, или

2. разтоварват улова си в пристанище на Република България.

(3) Наредбата се прилага и за съществуващи кораби дотолкова, доколкото това е изрично посочено в съответната глава.

(4) Наредбата се прилага и за риболовни кораби по чл. 178.

Чл. 3. Наредбата не се прилага за риболовни кораби, които се използват само за преработка на риба и други морски ресурси.

## Глава втора. ИЗИСКВАНИЯ КЪМ РИБОЛОВНИТЕ КОРАБИ Раздел I.

### Общи изисквания

Чл. 4. (1) Когато риболовен кораб, плаващ под българско знаме, извършва риболов в специфичен район, той трябва да отговаря и на изискванията за този район.

(2) Изискванията за специфичните райони се определят след влизане в сила на наредбата.

Чл. 5. При инсталиране на риболовните кораби на оборудване, за което се изисква оценяване на съответствието, то се приема за съответстващо на техническите изисквания, когато е изпитано съгласно посочените международни и европейски стандарти за изпитване, приети от международните и европейските стандартизационни организации и Международната морска организация и е включено в списъка по приложение № 1 на Наредба № 54 за техническите изисквания и оценяване на съответствието на оборудването на морските кораби, както е изменено и допълнено.

## Раздел II.

### Специфични изисквания

Чл. 6. Изпълнителна агенция "Морска администрация" (ИА "МА") освобождава риболовен кораб, извършващ риболов само в близост до бреговете на

Република България, от някои от изискванията на наредбата, в случай че прилагането им е необосновано, като взема предвид:

1. разстоянието на района за риболов от пристанището, в което корабът домува;

2. типа на кораба;

3. климатичните условия;

4. липсата на съществени навигационни опасности.

Чл. 7. (1) Изпълнителна агенция "Морска администрация" може да освободи риболовен кораб с технически нововъведения от някои от изискванията, когато прилагането на тези изисквания би могло сериозно да затрудни научните изследвания за усъвършенстване на тези технически нововъведения и внедряването им на риболовните кораби.

(2) Всеки освободен в съответствие с ал. 1 кораб трябва да отговаря на изискванията за безопасност, дадени в писмена форма от ИА "МА", които счете за необходими с цел постигане на необходимата безопасност.

(3) Когато приема действия по освобождаване от някои от изискванията, допустими в съответствие с разпоредбите на тази наредба, ИА "МА" прилага процедурата по чл. 10.

Чл. 8. Когато наредбата предвижда риболовен кораб да бъде оборудван или снабден със специфични апарати, устройства, фитинги или материали, ИА "МА" може да разреши тяхната замяна с други такива.

Чл. 9. (1) Изпълнителна агенция "Морска администрация" издава писмено разрешение за еквивалентна замяна, след като се убеди чрез изпитване или по друг начин, че заменящите апарати, устройства, фитинги или материали са поне толкова ефективни, колкото изискваните такива.

(2) Когато издава разрешение за извършване на еквивалентна замяна, ИА "МА" прилага процедурата по чл. 10.

Чл. 10. (1) При предприемане на мерки за освобождаване на риболовни кораби от някои от разпоредбите на наредбата или при действия по чл. 6 министърът на транспорта и съобщенията чрез ИА "МА" писмено информира Комисията на Европейските общности за мерките, които възнамерява да предприеме.

(2) В срок шест месеца от датата на предаване на информацията комисията може да поиска изменение или неприлагане на мерките.

(3) При одобрение или непроизнасяне на комисията в срока по ал. 2 министърът на транспорта и съобщенията предприема съответните действия, за които уведомява комисията.

## Раздел III.

### Правила за проектиране, строеж и поддръжка

Чл. 11. (1) За съществуващи риболовни кораби правилата за проектиране, строеж и поддръжка на корпуса, главните и спомагателните машини, електрическата система и автоматизацията на риболовните кораби трябва да съответстват на правилата на призната организация, които са в сила към датата на проектирането.

(2) Призната организация е организация по смисъла на Наредба № 4 от 2004 г. за признаване на организации за извършване на прегледи на кораби и корабоприитежатели (ДВ, бр. 7 от 2004 г.)

Чл. 12. За нови кораби правилата за проектиране, постройка и поддръжка съответстват на Директива 94/57 ЕС.

Чл. 13. (1) Риболовен кораб, на който се извършва ремонт или изменения

или ремонт или изменения на оборудването му, продължава да отговаря най-малко на изискванията, които са били приложими към кораба преди ремонта или измененията или ремонта или измененията на оборудването му.

(2) Риболовен кораб, на който се извършва значителен ремонт или значителни изменения или значителен ремонт или значителни изменения на оборудването му, отговаря на изискванията, приложими към нови кораби.

## Раздел IV.

### Прегледи и свидетелства

Чл. 14. (1) На риболовните кораби, плаващи под знамето на Република България и отговарящи на изискванията на наредбата, ИА "МА" издава или потвърждава издадено свидетелство за съответствие.

(2) Свидетелството за съответствие се придружава от списък на оборудването, а когато е необходимо - и от свидетелство за освобождаване.

(3) Свидетелството за съответствие, списъкът на оборудването и свидетелството за освобождаване се издават във формата и със срок на валидност съгласно Наредба № 5 от 2004 г. за корабните документи (обн., ДВ, бр. 88 от 2004 г.; доп., бр. 109 от 2004 г.).

Чл. 15. Прегледите за издаване на свидетелството за съответствие се извършват в съответствие с Наредба № 11 от 2004 г. за прегледите на корабите и корабоприетелите (обн., ДВ, бр. 52 от 2004 г.; изм., бр. 101 от 2004 г.).

Чл. 16. Прегледите се извършват от ИА "МА" или от признати по реда на Наредба № 4 от 2004 г. за признаване на организации за извършване на прегледи на кораби и корабоприетатели (ДВ, бр. 7 от 2004 г.) организации.

## Раздел V.

### Непреодолима сила

Чл. 17. (1) Риболовен кораб може да не отговаря на изискванията на наредбата, ако:

1. към момента на отплаване от него не се е изисквало да отговаря на разпоредбите ѝ или да притежава свидетелство за съответствие, и

2. се е отклонил от планирания рейс поради лоши метеорологични условия или друга непреодолима сила.

(2) При извършване на контрол на риболовен кораб за установяване на съответствието му с разпоредбите на наредбата не се вземат предвид лицата, които се намират на борда поради непреодолима сила или вследствие на задължението да се спасяват корабокрушенци или други лица.

## Глава трета.

### КОНСТРУКЦИЯ, ВОДОНЕПРОНИЦАЕМОСТ И ОБОРУДВАНЕ

Чл. 18. (1) Здравината и конструкцията на корпуса, надстройките, рубките, машинните шахти, стълбищата и всяка друга конструкция, както и на корабното оборудване трябва да са достатъчни, за да издържат всички предвидими условия при експлоатацията им по предназначение.

(2) По отношение на новите риболовни кораби, построени след 1 януари 2003 г., здравината и конструкцията на корпуса, надстройките, рубките, машинните шахти, стълбищата и всяка друга конструкция, както и на корабното оборудване трябва да са достатъчни, за да издържат всички предвидими условия при

експлоатацията им по предназначение и да са в съответствие с правилата на призната организация.

(3) Корпусът на кораби, предназначени за експлоатация в ледови райони, се усилва в съответствие с очакваните условия за навигация и район на плаване.

(4) Преградите, затварящите устройства и закритията на отворите в тези прегради, както и методите за тяхното изпитание са в съответствие с действащото законодателство.

(5) На корабите, построени от материал, различен от дърво, се монтират таранна преграда и най-малко водонепроницаеми прегради, ограждащи помещението на главната машина и достигащи до работната палуба.

(6) На кораби, построени от дърво, се монтират водонепроницаеми прегради, доколкото е възможно.

(7) На тръбите, преминаващи през таранната преграда, се монтират подходящи клапани, задвижвани от работната палуба, а клапанната кутия се монтира на преградата от вътрешната страна на форпика под работната палуба.

(8) В таранната преграда под работната палуба не се монтират врати, гърловини, вентилационни канали и други отвори.

(9) Броят на отворите в таранната преграда над работната палуба се свежда до минимум съобразно проектирането на кораба и нормалната му експлоатация. Тези отвори се затварят водонепроницаемо.

(10) Когато е монтирана дълга предна надстройка, таранната преграда продължава като водонепроницаема до следващата палуба, която се намира над работната палуба. Продължението не е необходимо да бъде непосредствено продължение на преградата под работната палуба, при условие че е разположено в границите на таранната преграда, определени в § 28, и частта от палубата, формираща стъпката, е ефективно водонепроницаема.

(11) На кораби с дължина 75 m и повече между таранната преграда и преградата на ахтерпика, доколкото е възможно, се изгражда водонепроницаемо двойно дъно.

Чл. 19. (1) Броят на отворите във водонепроницаемите прегради се намалява до минимум в съответствие с общото устройство и експлоатационните нужди на кораба. Отворите се снабдяват с водонепроницаеми затварящи устройства. Водонепроницаемите врати са с якост, еквивалентна на съседната ненарушена конструкция.

(2) На кораби с дължина, по-малка от 45 m, водонепроницаемите врати могат да бъдат окачен тип врати, които се отварят на място и от двете страни и се държат затворени, когато корабът е на море. От двете страни на вратата се поставя надпис, който указва, че вратата трябва да се държи затворена по време на преход.

(3) При кораби с дължина 45 m и повече водонепроницаемите врати са от плъзгащ се тип, ако са във:

1. помещения, където е предвидено отварянето им на море, и ако техните комингси са разположени под водолинията на най-голямото експлоатационно газене;

2. долната част на машинно помещение, ако има изход от него към тунел на гребен вал.

(4) В останалите случаи водонепроницаемите врати на корабите по ал. 3 могат да бъдат окачен тип.

(5) Изпълнителна агенция "Морска администрация" може да освободи корабите от изискването по ал. 3, отчитайки типа и експлоатацията на кораба.

(6) Плъзгащите се водонепроницаеми врати се отварят и затварят при крен на кораба до 15° към всеки борд.

(7) Плъзгащите се водонепроницаеми врати се отварят и затварят от всяка страна на вратата. На кораби с дължина 45 m и повече тези врати се задвижват и дистанционно от достъпно място над работната палуба, освен когато вратите са монтирани в жилищните помещения на екипажа.

(8) На местата за дистанционно задвижване на вратите се монтират индикатори, които показват дали вратата е отворена или затворена.

Чл. 20. (1) Външните отвори, през които може да проникне вода в кораба, трябва да могат да бъдат затваряни така, че да се предотврати проникване на вода в кораба.

(2) Палубни отвори, които по време на риболов могат да бъдат отворени, се разполагат близо до диаметралната равнина.

(3) Изпълнителна агенция "Морска администрация" може да одобри различно разположение от посоченото в ал. 2, ако приеме, че безопасността на кораба няма да бъде застрашена.

(4) Рибните клапи на траулери с кърмово тралене са с механично задвижване, което се управлява от място, осигуряващо безпрепятствено наблюдение на работата с клапите.

Чл. 21. (1) Всички отвори за достъп в прегради на закрити надстройки и други външни конструкции, през които може да проникне вода, се оборудват с врати, постоянно прикрепени към преградите, които:

1. са оребрени и усилены така, че цялата конструкция има якост, еквивалентна на ненарушената конструкция;

2. осигуряват водоплътност в затворено състояние чрез уплътнения и притискащи устройства или други равностойни устройства, постоянно закрепени към преградата или към самите врати;

3. са снабдени с устройство, позволяващо отварянето и затварянето им от всяка страна на преградата.

(2) Изпълнителна агенция "Морска администрация" може да разреши монтиране на врати с едностранно отваряне само за хладилните помещения, ако е инсталирано подходящо алармено устройство.

(3) Височината на комингсите над палубата на входове, конструкции и машинни шахти, които осигуряват пряк достъп до части от палуба, изложена на влиянието на морето и атмосферата, е най-малко 600 mm, когато са разположени на работната палуба, и най-малко 300 mm, когато са разположени на палубата на надстройката.

(4) Изпълнителна агенция "Морска администрация" може да разреши височините по ал. 3, с изключение на входовете за непосредствен достъп до машинни помещения, да се намалят съответно до 380 и 150 mm при доказана ефективност в процеса на експлоатация.

Чл. 22. (1) Височината над палубата на комингса на товарни отвори, затваряни с дървени капаци, е най-малко 600 mm на откритите части на работната палуба и най-малко 300 mm на палубата на надстройката.

(2) Дебелината след обработка на капаци, затварящи товарните отвори, е 4 mm за всеки 100 mm междуопорно разстояние, като минимумът дебелина е 40 mm, а широчината на носещата повърхност е най-малко 65 mm и включва запас за износване поради тежък режим на работа.

(3) Водоплътността на дървените капаци, затварящи товарните отвори, се осигурява с приспособления и устройства, одобрени от ИА "МА".

(4) По отношение на новите риболовни кораби, построени на или след 1 януари 2003 г., водозащитеността на товарните отвори с дървени капаци се

осигурява с устройства и приспособления в съответствие със стандартите, дадени в правила 14 и 15 на Приложение I на Международната конвенция за товарните водолинии 1966.

Чл. 23. (1) Височината над палубата на комингса на товарни отвори, затварящи се с капаци, които не са от дърво, е в съответствие с чл. 22, ал. 1.

(2) Изпълнителна агенция "Морска администрация" може да разреши намаляване на височините или да освободи изцяло кораба от изискванията по ал. 1 при условие, че:

1. товарните отвори са възможно най-малки и капациите са постоянно прикрепени с панти или равностойни средства, които позволяват бързо затваряне и осигуряване;

2. товарните отвори са осигурени по друг ефективен начин, удовлетворяващ изискванията на ИА "МА".

(3) С цел извършване на изчисления за здравина се приема, че капациите на товарните отвори са подложени на по-голямото по стойност натоварване измежду тежестта на товара, който ще се превозва върху тях, и на следното статичното натоварване:

1. за кораби с дължина 24 m - 10,0 kN/m<sup>2</sup>;

2. за кораби с дължина 100 m и повече - 17,0 kN/m<sup>2</sup>.

(4) За кораби с дължина между 24 и 100 m стойностите на статичното натоварване по ал. 3 се определят посредством линейна интерполация.

(5) За капаци на товарните отвори, разположени назад от точката, отстояща на 0,25L от носовия перпендикуляр, ИА "МА" може да намали стойностите на статичното натоварване до не повече от 25 % от стойностите по ал. 3 и 4.

(6) Ако капациите на товарните отвори са изработени от мека стомана, максималното натоварване, изчислено по реда на ал. 4 и 5, умножено по 4,45, не може да превишава минималната стойност на опън на материала. При прилагане на това максимално натоварване огъването на капака не трябва да надвишава 0,0028 от междуопорното разстояние.

(7) Капаци, изработени от материал, различен от мека стомана, са със здравина най-малко равностойна на здравината на тези от мека стомана и конструкцията им има достатъчна твърдост, която осигурява водоплътност при натоварванията, определени в ал. 4, 5 и 6.

(8) Капациите се съоръжават с притискащи устройства и уплътнения, които осигуряват водоплътност или други равностойни устройства.

Чл. 24. (1) Отворите на машинното отделение се ограждат и защитават от шахти, които имат якост, равностойна на тази на прилежащата надстройка. Външните отвори за достъп в шахтите се снабдяват с врати, отговарящи на изискванията по чл. 21.

(2) Всички отвори, с изключение на отворите за достъп, се съоръжават с капаци с якост, равностойна на тази на непрекъснатата конструкция. Отворите са постоянно прикрепени към непрекъснатата конструкция и могат да се затварят водоплътно.

Чл. 25. (1) Когато е от съществено значение за риболовните операции, на кораба могат да се монтират палубни гърловини от винтов тип, тип байонет или равностоеен на тях тип, когато гърловините:

1. могат да се затварят водонепроницаемо; и

2. са постоянно прикрепени към прилежащата конструкция.

(2) Изпълнителна агенция "Морска администрация" може да разреши монтиране на закрития от типа метал-метал, когато те ефективно осигуряват

водонепроницаемост, като вземе предвид размера и разположението на отворите по ал. 1 и вида на затварящите устройства.

(3) Отвори в работната палуба и палубата на надстройката, различни от товарни отвори, отвори за машинни помещения и гърловини, се защитават със затворена конструкция, съоръжена с водоплътни врати или равностойни закрития. Междупалубните стълбища се разполагат доколкото е практически възможно близо до диаметралната равнина на кораба.

Чл. 26. (1) На кораби с дължина 45 m и повече височината над палубата на комингсите на вентилатори, с изключение на тези на машинни помещения, е най-малко 900 mm на работната палуба и най-малко 760 mm - на палубата на надстройката.

(2) На кораби с дължина, по-малка от 45 m, височината на комингсите по ал. 1 е съответно 760 и 450 mm.

(3) Височината над палубата на вентилационните отвори на машинни помещения се одобрява от ИА "МА".

(4) Комингсите на вентилаторите са със здравина, равностойна на тази на прилежащата конструкция, и могат да се затварят водонепроницаемо чрез затварящи приспособления, които са постоянно прикрепени към вентилатора или прилежащата конструкция. Когато височината на комингса на вентилатора е повече от 900 mm, той допълнително се укрепва.

(5) Изпълнителна агенция "Морска администрация" може да разреши да не се монтират затварящи приспособления на вентилатори на машинно помещение, при условие че не е възможно проникване на вода в кораба през вентилаторите.

(6) На кораби с дължина 45 m и повече, чиито комингси продължават на височина повече от 4,5 m над работната палуба или 2,3 m над палубата на надстройката, не е необходимо да се монтират затварящи приспособления на вентилаторите.

(7) Алинея 6 се прилага и за кораби с дължина по-малка от 45 m, чиито комингси продължават на височина повече от 3,4 m над работната палуба и 1,7 m над палубата на надстройката.

Чл. 27. (1) Когато отдушните тръби на танкове и кофердами продължават над работната палуба или над палуби на надстройката, откритите части на отдушните тръби са със здравина, равностойна на прилежащата конструкция, и са подходящо защитени.

(2) Отворите на отдушните тръби се снабдяват със средства за затваряне, трайно прикрепени към отворите или прилежащата конструкция.

(3) Височината на отдушните тръби над палубата до точката, откъдето вода може да проникне през тях в кораба, е най-малко 760 mm за работната палуба и най-малко 450 mm за палубата на надстройката. Изпълнителна агенция "Морска администрация" може да разреши намаляване на тези височини, за да се избегнат затруднения при риболовните дейности.

Чл. 28. (1) Към танковете и кофердамите, както и към санините на помещенията, които не са лесно достъпни по всяко време на рейса, се монтират средства за измерване.

(2) Горните краища на мерителни тръби продължават до лесно достъпно място и доколкото е възможно - над работната палуба. Отворите на мерителните тръби се снабдяват с трайно прикрепени средства за затваряне. Мерителните тръби, които не продължават над работната палуба, се съоръжават с автоматично самозатварящи се приспособления.

Чл. 29. (1) Бордовите илюминатори на помещения под работната палуба и на

затворени помещения на тази палуба са отварящи се и снабдени с окачени метални капаци, които могат да се затварят водоплътно.

(2) Илюминаторите се монтират така, че височината на техните комингси да е над 500 mm над водолинията на най-голямото експлоатационно газене.

(3) Бордови илюминатори, чиито комингси са разположени на по-малко от 1000 mm над пределната линия на потъване, са неотварящи се.

(4) Конструкцията на бордовите илюминатори, както и тяхното остъкляване и метални капаци са от одобрен тип.

(5) За прозорците на рулевата рубка се употребява закалено и обезопасено стъкло или равностойно на него.

(6) Изпълнителна агенция "Морска администрация" може да разреши да се монтират бордови илюминатори и прозорци без метални капаци на бордовете и на кърмовата стена на рубки, които са разположени на или над работната палуба, когато това няма да застраши безопасността на кораба.

Чл. 30. (1) Отливните отвори от помещения под работната палуба, както и от затворени надстройки или рубки на работната палуба, които са снабдени с водонепроницаеми врати, се оборудват с достъпни средства за предотвратяване проникването на вода в кораба, когато отворите преминават през обшивката.

(2) Отливният отвор се съоръжава с автоматичен невъзвратен клапан със средства за принудително задействане от достъпно място. Приспособлението за принудително задействане на клапана се снабдява с индикатор, показващ дали клапанът е отворен или затворен.

(3) Изпълнителна агенция "Морска администрация" може да разреши да не се монтира клапан по ал. 2, когато няма вероятност проникването на вода в кораба през отвора да доведе до опасно наводняване и дебелината на тръбопровода е достатъчна.

(4) Управлението на клапаните на приемните и отливните тръбопроводи, които са от съществено значение за главните и спомагателните механизми, може да се осъществява от местни постове, когато тези тръбопроводи са разположени в машинните помещения с вахтено обслужване. Средствата за управление са достъпни и снабдени с индикатор, показващ дали клапанът е отворен или затворен.

(5) Монтажните елементи, прикрепени към обшивката и клапаните, са от стомана, бронз или друг одобрен ковък метал.

(6) Тръбите между обшивката и клапаните са от стомана. На кораби, направени от материал, различен от стомана, ИА "МА" може да разреши използването на други материали, освен за тръбите, намиращи се в машинните помещения.

Чл. 31. (1) Когато фалшбордът на откритата част на работната палуба образува "кладенци", минималната площ на водоотливните отвори (A) в квадратни метри на всеки борд за всеки "кладенец" на работната палуба се определя по отношение на дължината (l) и височината на фалшборда в "кладенеца", както следва:

1.  $A = 0,07 l$  (не е необходимо за l да се приема стойност, по-голяма от 0,7L);

2. ако средната височина на фалшборда е по-голяма от 1200 mm, площта на водоотливните отвори се увеличава с  $0,004 m^2$  за всеки метър дължина на кладенеца на всеки 100 mm разлика във височината;

3. ако средната височина на фалшборда е по-малка от 900 mm, площта на водоотливните отвори може да бъде намалена с  $0,004 m^2$  за всеки метър дължина на кладенеца на всеки 100 mm разлика във височината.

(2) Изпълнителна агенция "Морска администрация" може да изиска увеличаване на площта на водоотливните отвори, изчислена съгласно ал. 1, когато



седловатостта на кораба не е достатъчна, за да позволява палубата да се освобождава бързо и ефективно от вода.

(3) Площта на водоотливните отвори за всеки кладенец на палуба на надстройката е не по-малко от половината от площта (A), определена в съответствие с ал. 1, и се одобрява от ИА "МА".

(4) Водоотливните отвори се разполагат по фалшборда така, че да осигуряват освобождаване от водата по възможно най-бързия и ефективен начин. Долните краища на водоотливните отвори се разполагат възможно най-близко до палубата.

(5) Дъските на огражденията за съхраняване на риба и средствата за съхраняване на риболовното оборудване се разполагат така, че да не възпрепятстват ефективността на водоотливните отвори. Дъските на огражденията за съхраняване на риба са така конструирани, че при употреба да могат да се фиксират неподвижно и да не възпрепятстват оттичането на водата от палубата.

(6) Водоотливните отвори с височина, по-голяма от 300 mm, се защитават с решетки, разположени на разстояние не по-голямо от 230 mm и не по-малко от 150 mm една от друга, или имат други защитни устройства.

(7) Капаците за водоотливните отвори се използват, ако са с одобрена конструкция. Когато се изисква капаците да имат устройства за застопоряване по време на риболовните операции, тези устройства могат лесно да се управляват от достъпно място и се одобряват от ИА "МА".

(8) На кораби, предназначени да оперират в райони, където е възможно обледеняване, капаците и защитните устройства на водоотливните отвори са с конструкция, която позволява лесното им снемане с цел ограничаване натрупването на лед. Размерът на отворите и средствата за снемане се одобряват от ИА "МА".

Чл. 32. (1) Котвеното устройство на кораба се състои от котвено оборудване, котвени вериги или стоманени въжета, стопори и брашпил или друго устройство за отдаване, убиране и стоене на котва. Котвеното устройство следва да осигурява бързо и безопасно опериране.

(2) Корабът се снабдява с подходящо вързално устройство за безопасно швартоване при всички експлоатационни състояния.

(3) Котвените и вързалните устройства отговарят на изискванията на призната организация.

Чл. 33. (1) Работните палуби в закритата надстройка се оборудват с ефикасна водоотливна система с капацитет, подходящ за изхвърляне на миячни води и рибни вътрешности.

(2) Всички отвори, необходими за изпълнение на риболовни операции, се снабдяват със средства за бързо и ефикасно затваряне от един човек.

(3) Когато уловът се обработва на палубата по ал. 1, той се разполага в съоръжение за съхранение, което отговаря на изискванията по чл. 42 и е оборудвано с дренажна система и защита срещу наводняване на работната палуба.

(4) Палубите по ал. 1 отговарят на следните изисквания:

1. осигурени са с най-малко два изхода;

2. височината на работното пространство във всички точки да е най-малко 2 m;

3. осигурена е стационарна система за вентилация с най-малко шесткратен обмен на въздуха за час.

Чл. 34. На всички кораби задължително се поставят маркировки за газенето в дециметри, които се нанасят на двата борда на носа и на кърмата възможно най-близо до перпендикулярите.

Чл. 35. (1) Танковете за студена или охладена морска вода се оборудват с отделно стационарно устройство за пълнене и изпразване на морска вода.

(2) Ако танковете по ал. 1 се използват и за превозване на сухи товари, те се оборудват със сантинна система и подходящи средства за предотвратяване нахлуването на вода в танковете през сантинната система.

## Глава четвърта.

### УСТОЙЧИВОСТ И СЪОТВЕТСТВАЩА МОРЕХОДНОСТ

Чл. 36. (1) Риболовните кораби се проектират и строят така, че да отговарят на изискванията на тази глава при експлоатационните състояния, определени в чл. 42.

(2) Изчисленията на кривата на изправящото рамо се извършват съгласно Кодекса за устойчивост в неповредено състояние за всички видове кораби на Международната морска организация.

Чл. 37. (1) Риболовните кораби отговарят на следните минимални критерии за устойчивост:

1. площта под кривата на изправящото рамо (кривата  $GZ$ ) е не по-малка от 0,055  $m.rd$  до ъгъл на накренияване  $30^\circ$  и не по-малка от 0,090  $m.rd$  до ъгъл на накренияване  $40^\circ$  или до ъгъла на заливане  $\theta_f$  - ако този ъгъл е по-малък от  $40^\circ$ ;

2. площта под кривата на изправящото рамо (кривата  $GZ$ ) между ъглите на накренияване  $30^\circ$  и  $40^\circ$  или между  $30^\circ$  и ъгъла на заливане  $\theta_f$ , ако този ъгъл е по-малък от  $40^\circ$ , трябва да бъде не по-малка от 0,030  $m.rd$ ; ъгъл  $\theta_f$  е ъгълът на накренияване, при който започват да се потапят отворите в корпуса, надстройката и рубките, които не могат бързо да се затварят устойчиво на метеорологични въздействия; при прилагането на този критерий не е необходимо да се считат за отворени малките отвори, през които не може продължително да нахлува вода;

3. изправящото рамо  $GZ$  не е по-малко от 200 mm при ъгъл на накренияване, равен или по-голям от  $30^\circ$ ;

4. максималната стойност на изправящото рамо  $GZ_{max}$  настъпва при ъгъл на накренияване, препоръчително над  $30^\circ$ , но не по-малък от  $25^\circ$ ;

5. началната метацентрична височина  $GM$  е най-малко 350 mm за еднопалубни кораби; за кораби с цяла надстройка или за кораби с дължина 70 m и повече метацентричната височина може да се намали до 150 mm.

(2) Когато на кораб са осигурени средства за ограничаване ъгъла на бордово клатене, различни от фалш-килове, те следва да осигуряват изпълнение на критериите за устойчивост по ал. 1 при всички условия на експлоатация.

(3) На нови кораби, построени на или след 1.I.2001 г., когато за постигане на критериите за устойчивост по ал. 1 е предвиден баласт, неговото естество и разположение се одобряват от ИА "МА" и:

1. на кораби с дължина, по-малка от 45 m, този баласт трябва да е постоянен;
2. баластът е твърд и сигурно закрепен за кораба.

(4) В случаите по ал. 3 ИА "МА" може да приеме течен баласт, съхраняван в изцяло пълни танкове, които не са свързани към някоя от помпените системи на кораба.

(5) В случаите по ал. 3, когато за постоянен баласт се използва течен баласт за постигане изискванията по ал. 1, данни за този баласт се включват в Свидетелството за съответствие и в информацията за устойчивост на кораба.

(6) Без разрешение от ИА "МА" не се разрешава сваляне на постоянния баласт от кораба.

(7) Изпълнителна агенция "Морска администрация" може да разреши отклонение от изискванията по този член, при условие че експлоатационният опит оправдава такова отклонение.

Чл. 38. Ъгълът на накреняване, при който се появява продължително наводняване на трюмовете за съхраняване на риба през люкове, които остават отворени по време на риболовни операции и не могат бързо да бъдат затворени, е най-малко 20°, освен ако критериите за устойчивост по чл. 37, ал. 1 могат да бъдат удовлетворени при частично или изцяло наводняване на съответните трюмове.

Чл. 39. (1) Корабите, извършващи риболов по специфични методи, при които по време на риболовните операции корабът е изложен на допълнителни външни сили, отговарят на критериите за устойчивост по чл. 37, ал. 1, завишени до стойности, удовлетворяващи изискванията на ИА "МА".

(2) Корабите, построени на или след 1.1.2001 г. и извършващи риболов по специфични методи, при които по време на риболовните операции корабът е изложен на допълнителни външни сили, трябва да отговарят на критериите за устойчивост по чл. 37, ал. 1, завишени до стойности, удовлетворяващи изискванията на ИА "МА". Корабите, заети с бордово тралене, трябва да отговарят на следните завишени критерии:

1. с 20 % критерия по чл. 37, ал. 1, т. 1;

2. критерият по чл. 37, ал. 1, т. 5 да е не по-малко от 500 mm.

(3) Критерият по ал. 2, т. 1 се прилага само за кораби с инсталирана пропульсивна мощност в киловати и ако не надвишава определената по следните формули:

1.  $N = 0,6L_s^2$  за кораби с дължина 35 m и по-малко, и

2.  $N = 0,7L_s^2$  за кораби с дължина 37 m и повече,

3. за междинните дължини, коефициентът се получава чрез интерполация между 0,6 и 0,7, а  $L_s$  е най-голямата дължина, вписана в свидетелството за тонажа.

(4) Когато инсталираната пропульсивна мощност надвишава определената по формулите по ал. 3 стойност, критерият по ал. 2, т. 1 се увеличава право пропорционално на по-високата мощност.

(5) Изпълнителна агенция "Морска администрация" проверява дали увеличеният критерий за устойчивост на траулери с бордово тралене е спазен при всички експлоатационни състояния, изложени в чл. 42, ал. 1.

(6) За изчисляване устойчивостта на траулери с бордово тралене се приема, че стрелите са вдигнати на ъгъл 45° спрямо хоризонта.

Чл. 40. (1) Корабите се конструират и поддържат по начин, който да им позволи да издържат на въздействието на силен вятър и бордово тралене в съпътстващите условия на море.

(2) За изпълнението на изискването по ал. 1 ИА "МА" определя правила, като взема предвид:

1. сезонните метеорологични условия;

2. състоянията на морето, при които ще работи корабът;

3. типа на кораба и методите на работа.

(3) Изчисленията за устойчивостта на кораба се извършват в съответствие с Кодекса за устойчивост на корабите в неповредено състояние на Международната морска организация.

Чл. 41. (1) Корабите трябва да могат да издържат съгласно изискванията на ИА "МА" на последствията от наличието на вода на палубата, като се отчитат сезонните метеорологични условия, състоянията на морето, при които ще оперира корабът, типът на кораба и методите на работа.

(2) При оценка на въздействието на събраната на палубата вода ИА "МА" прилага метода, изложен в Резолюция А.685(17) на Международната морска организация, съдържаща препоръка за климатичния критерий за риболовни кораби с дължина 24 m и повече.

Чл. 42. (1) Броят и видът на експлоатационните състояния, които се вземат предвид при проектиране и постройка на кораба, следва да удовлетворяват изискванията на ИА "МА" и да включват следните случаи:

1. отплаване към риболовния район с пълен запас гориво, провизии, лед, риболовно оборудване и др.;

2. отплаване от риболовния район с пълен улов;

3. пристигане в пристанището на домуване с пълен улов и 10 % запаси, гориво и др.; и

4. пристигане в пристанището на домуване с 10 % запаси, гориво и др. и минимален улов, който:

а) е 20 % от пълния улов, в общия случай; или

б) до 40 % от пълния улов, ако ИА "МА" приеме, че начинът на работа оправдава такава стойност.

(2) Изпълнителна агенция "Морска администрация" е задължена да установи, че минималните критерии за устойчивост по чл. 37 се спазват и при експлоатационните състояния, които довеждат до най-ниски стойности на параметрите за устойчивост на критериите, както и при всички други експлоатационни състояния. Тя проверява дали са взети предвид особените състояния, свързани с промяната на метода и района за експлоатация, които влияят на устойчивостта.

(3) По отношение на състоянията по ал. 1 изчисленията вземат предвид:

1. запаса за тежестта на мокри риболовни мрежи, оборудване и др. на палубата;

2. запаса за натрупването на лед, ако се очаква, в съответствие с разпоредбите на чл. 43;

3. равномерното разпределение на улова, освен ако това е несъвместимо с практиката;

4. запаса за теглото на улов на палубата, ако се предвижда такъв, в експлоатационните състояния по ал. 1, т. 2 и 3 и ал. 2;

5. водния баласт, ако се приема в специално предвидени за това танкове, или в други танкове, също съоръжени за приемане на воден баласт; и

6. запаса за влиянието на свободни повърхности на течности и ако е приложимо, на превозвания улов.

Чл. 43. (1) При изчисленията за устойчивост за корабите, работещи в области, където е възможно обледеняване на кораба, се вземат предвид следните запаси за обледеняване:

1. 30 kg/m<sup>2</sup> за открити палуби и трапове;

2. 7,5 kg/m<sup>2</sup> от площта на страничната проекция на двата борда на кораба над повърхността на водата;

3. проектираната странична площ на непрекъснатата повърхност на леери, греди (с изключение на мачти) и текелаж на кораби без платна, както и проектираната странична площ на други малки предмети се изчислява, като общата проектирана площ на непрекъснатата повърхност се увеличи с 5 %, а статичният момент на тази площ - с 10 %.

(2) Корабите, предназначени за експлоатация в области, за които се знае, че се наблюдава натрупване на лед:

1. се проектират така, че да се свежда до минимум натрупването на лед; и
2. се снабдяват с такива средства за отстраняване на лед, каквито ИА "МА" счете за необходими.

(3) За кораби, построени на или след 1.1.2001 г., изискванията по ал. 1 и 2 се прилагат, с изключение на случаите, когато промяна на поправката за обледеняване, оставена за преценяване от ИА "МА", не се разрешава.

Чл. 44. (1) След завършване на строителството всеки кораб се подлага на опитно креноване за определяне на действителното водоизместване и мястото на центъра на тежестта при условията на празен кораб.

(2) Когато са направени промени по кораба, засягащи състоянието му празен и мястото на центъра на тежестта, ако ИА "МА" счете за необходимо, корабът се кренова отново и информацията за устойчивостта се коригира. Ако теглото на кораба, когато е празен, се променя с повече от 2 % от първоначалното и чрез изчисления не може да се докаже, че продължава да отговаря на критериите за устойчивост, корабът се кренова отново.

(3) Изпълнителна агенция "Морска администрация" може да освободи конкретен кораб от прилагане на изискването по ал. 1, при условие че основните данни за устойчивостта му могат да се получат от опитно креноване на еднотипен кораб, ако ИА "МА" установи, че данни с достатъчна точност за устойчивостта на освободения кораб могат да се получат от посочените данни на еднотипния кораб.

(4) Опитно креноване и определяне на данните, предвидени по ал. 1, се извършва на всеки 10 години.

Чл. 45. (1) Капитанът на кораба се осигурява с необходимата информация, чрез която по бърз и прост начин може да определи устойчивостта на кораба при различни експлоатационни условия. Информацията е в писмена форма и включва инструкции към капитана, посочващи експлоатационните състояния на кораба, които могат да повлияят на устойчивостта и диферента на кораба. Копие от документа с информацията за устойчивост се представя на ИА "МА" за одобрение.

(2) Одобреният документ с информация за устойчивост се съхранява на борда на кораба. Изпълнителна агенция "Морска администрация" проверява документа при периодичните прегледи и удостоверява, че документът е одобрен за действителните експлоатационни състояния на кораба.

(3) При извършване на промени на кораба, които засягат устойчивостта му, се правят нови изчисления на устойчивостта и се предават на ИА "МА" за одобрение. Ако ИА "МА" прецени, че информацията за устойчивостта трябва да се ревизира, на капитана се предава новият документ с информация, а старият се остроява.

Чл. 46. Уловът се укрепва, за да не се мести, по начин, който да причини опасен за кораба диферент или крен. Преградите на подвижните хранилища за риба отговарят на изискванията на ИА "МА".

Чл. 47. (1) За кораби, опериращи в ограничени райони на не повече от 10 мили от брега, се поддържа височина на носовата част на корабите, достатъчна за предотвратяване прекомерното загребване на вода.

(2) Изпълнителна агенция "Морска администрация" определя височината по ал. 1, като се вземат предвид:

1. сезонните метеорологични условия;
2. състоянието на вълнението, при което корабът ще работи;
3. типът на кораба и начинът му на експлоатация.

(3) За кораби, които работят в райони извън района по ал. 1:

1. когато по време на риболов уловът се съхранява в трюмове и рибата се

вкарва в трюмовете през люкове, разположени на външна работна палуба пред надстройката или рубка, минималната височина на носовата част се изчислява в съответствие с метода, изложен в Препоръка 4 към Приложение 3 на Заключителния акт на конференцията в Торемолинос;

2. когато уловът се съхранява в трюмове и рибата се вкарва в трюмовете през люкове, разположени на външна работна палуба, които са защитени от надстройка или рубка, минималната височина на носовата част се изчислява в съответствие с разпоредбите на правило 39 от Анекс II на Международната конвенция за товарните водолинии, 1966 г., но не може да бъде по-малка от 2000 mm.

(4) При изчисленията по ал. 3, т. 2 вместо определеният летен надводен борд се взема максимално допустимото експлоатационно газене.

Чл. 48. (1) Максимално допустимото експлоатационно газене е такова, че при свързаните с него експлоатационни условия се удовлетворяват критериите за устойчивост по чл. 37.

(2) Максимално допустимото експлоатационно газене се одобрява от ИА "МА".

Чл. 49. (1) Корабите с дължина 100 m и повече и със 100 или повече лица на борда трябва да са в състояние да останат на вода с положителна устойчивост след наводняване на който и да е отсек, приет за повреден, като се отчитат видът на кораба, предвидените дейности и районът на експлоатация.

(2) При извършване на изчисленията за разделяне кораба на отсеци и устойчивост в повредено състояние се прилага Ръководството за разделяне на отсеци и пресмятане устойчивостта в повредено състояние, съдържащо се в Препоръка 5 към Приложение 3 на Заключителния акт на конференцията в Торемолинос.

## Глава пета.

# МАШИННИ, ЕЛЕКТРИЧЕСКИ УРЕДБИ И МАШИННИ ОТДЕЛЕНИЯ С ПЕРИОДИЧНО БЕЗВАХТЕНО ОБСЛУЖВАНЕ

## Раздел I.

### Общи разпоредби

Чл. 50. Разпоредбите по тази глава се прилагат за нови риболовни кораби с дължина 24 m и повече, с изключение на разпоредбите, които изрично предвиждат приложение за кораби с дължина, различна от тази.

Чл. 51. (1) Главният пропульсивен комплекс, управлението, паропроводът, горивната система, системата за сгъстен въздух, електрическата система и хладилната система, спомагателните механизми, котлите и другите съдове под налягане, тръбопроводите и помпените устройства, рулевите устройства и механизми, валовете и муфите за предаване на мощност се проектират, изработват, изпитват, монтират и обслужват в съответствие с правилата на призната организация.

(2) Механизмите и оборудването по ал. 1, както и товароподемните устройства, винчовете, оборудването за риболов и обработка на риба се защитават така, че да се намалява до минимум рискът от опасност за лицата на борда.

(3) Машинните помещения се проектират така, че да осигуряват свободен достъп до всички машини и механизмите им за управление, както и до всички други части, изискващи обслужване.

(4) На помещенията по ал. 3 се монтират вентилатори.

(5) За поддържане или възстановяване на работата на главния пропульсивен

комплекс, включително когато едно от главните спомагателни устройства не работи, се осигуряват средства, чрез които да се подsigури работата му, включително да може да се приведе в работно състояние без външна помощ.

(6) С оглед осигуряване работата на главния пропульсивен комплекс се извършват редовни проверки на:

1. устройствата, които осигуряват налягане на горивото за главния пропульсивен комплекс;
2. обикновените източници на налягане на смазочно масло;
3. хидравличните, пневматичните и електрическите средства за управление на механизмите на главния пропульсивен комплекс, включително тези за управление на гребните винтове с управляема крачка;
4. източниците за налягане на водата в охладителната система на главния пропульсивен комплекс;
5. въздушните компресори и въздухохранителните устройства, необходими за стартиране и управление.

(7) Главният пропульсивен комплекс и всички спомагателни механизми от съществено значение за него и безопасността на кораба се монтират по начин, позволяващ им да работят независимо дали корабът е в изправено или в накрено състояние до  $15^\circ$  на който и да е борд при статично положение и до  $22,5^\circ$  на всеки борд при динамично накреняване, т. е. при едновременно килово и бордово клатене (динамично накреняване) и при диферент до  $7,5^\circ$  към носа или на кърмата.

(8) Изпълнителна агенция "Морска администрация" може да позволи отклонение от ъглите по ал. 7, отчитайки вида, размера и работните условия на кораба.

(9) Електрическите уредби се проектират и изработват така, че да осигуряват:

1. дейностите, необходими да поддържат кораба в нормални експлоатационни и обитаеми условия, без да е необходимо да се прибегва до аварийен източник на енергия;
2. дейностите, които са от съществено значение за безопасността при авария в главния източник на електрическо захранване; и
3. защитата на екипажа и кораба от опасности, свързани с електрическата енергия.

(10) Изпълнителна агенция "Морска администрация" осъществява контрол за прилагането на разпоредбите по чл. 65, 66 и 67 и на правилата на призната организация.

(11) Кораби с периодично безвахтено машинно отделение в допълнение на изискванията по чл. 52 - 67, включително и разпоредбите на глава пета, трябва да съответстват и на изискванията по чл. 68 - 73.

(12) Корабопритежателите предприемат всички необходими мерки за гарантиране на правилното и надеждното функциониране на цялостното оборудване на кораба при всички експлоатационни състояния, включително при маневриране, в съответствие с действащото законодателство и правилата на призната организация, включително за извършване на редовни прегледи и изпитвания за осигуряване на непрекъснатата надеждна експлоатация.

(13) На корабите се съхраняват документи, издадени от призната организация за годността им да бъдат експлоатирани с периодично безвахтени машинни помещения.

## Раздел II. Машини

Чл. 52. (1) Главните и спомагателните механизми, имащи съществено значение за задвижването и безопасността на кораба, се осигуряват със средства за управление.

(2) Двигателите с вътрешно горене с диаметър на цилиндъра, по-голям от 200 mm, или обем на картера, по-голям от 0,6 m<sup>3</sup>, се снабдяват с клапани на картера от одобрен тип и с достатъчна площ за предпазване от взрив.

(3) Главните или спомагателните механизми, включително съдовете под налягане или части от тях, които са подложени на вътрешно налягане и в тях би могло да се появи опасно свръхналягане, се оборудват със средства, които ги предпазват от такова свръхналягане.

(4) Всички устройства, валове и муфи, използвани за предаване на мощност до механизмите, които имат съществено значение за задвижването и безопасността на кораба и лицата на борда, се проектират и изработват така, че да могат да издържат на максималните работни натоварвания, на които е възможно да бъдат подложени при всички работни състояния.

(5) Главният двигател и, ако е възможно, спомагателните механизми се оборудват с автоматично изключващи устройства в случай повреда на устройствата и системите, като се осигуряват със сигнална система за предупреждаване преди автоматичното изключване.

(6) Като вземе предвид типа на кораба или особеностите на неговата експлоатация, ИА "МА" може да разреши освобождаване на кораба от изискванията по ал. 5.

Чл. 53. (1) Корабите трябва да имат достатъчна мощност за движение на заден ход за осигуряване необходимото управление на кораба при всички нормални обстоятелства.

(2) Механизмите на кораба трябва да са в състояние да обръщат направлението на упора на винта за достатъчно време с цел довеждане на кораба в състояние на покой от движение напред с нормална експлоатационна скорост в границите на разумно разстояние.

Чл. 54. (1) Парните котли и утилизационните парогенератори се оборудват с не по-малко от два клапана за безопасност с достатъчен капацитет. Изпълнителна агенция "Морска администрация", като отчита мощността или някоя друга характеристика на парния котел или на утилизационен парогенератор, може да разреши оборудване само с един клапан за безопасност, ако счете, че това осигурява адекватна защита от свръхналягане в съответствие с правилата на призната организация.

(2) Всеки парен котел, работещ с течено гориво и предназначен за експлоатация без наблюдение и ръчно управление, се оборудва с обезопасяващи устройства, които прекъсват подаването на горивото и подават алармен сигнал в случай на ниско ниво на водата, прекъсване в подаването на въздух или угасване на пламъка.

(3) Изпълнителна агенция "Морска администрация" осъществява контрол над инсталациите на парните котли, включително над захранващата система, уредите за наблюдение и устройствата за безопасност за осигуряване на безопасността на котлите, съдовете под налягане и паропроводите.

Чл. 55. Връзката между командния мостик и мястото за управление на главната машина в машинното помещение се осигурява чрез две отделни средства, едното от които е машинен телеграф. Изпълнителна агенция "Морска



администрация" може да освободи от изискването за оборудване с машинен телеграф кораби с дължина по-малка от 45 m, когато пропульсивният комплекс се управлява пряко от командния мостик и е осигурено друго средство за връзка.

Чл. 56. (1) Когато корабът е оборудван с дистанционно управление на пропульсивния комплекс от командния мостик, при всички експлоатационни условия, включително маневриране, скоростта, направлението на упора на гребния винт, и когато е приложимо, крачката на гребния винт трябва напълно да се управляват с дистанционното управление от командния мостик.

(2) Функциите по ал. 1 на дистанционното управление се осъществяват от устройства, отговарящи на правилата на призната организация, и когато е необходимо тези устройства да имат средства за предотвратяване претоварване на пропульсивния комплекс, се изисква:

1. главният пропульсивен комплекс да е снабден със средства за аварийно спиране, разположени на командния мостик, които са независими от системата за дистанционно управление;

2. дистанционното управление на пропульсивния комплекс да може да се осъществява само от един пост за управление във всеки един момент;

3. във всеки пост за дистанционно управление да бъде допуснато наличието на устройство, блокиращо прехвърлянето на управлението между отделните постове;

4. всеки пост за управление е оборудван с индикатор, показващ от кой пост за дистанционно управление се контролира пропульсивният комплекс;

5. прехвърлянето на управлението между мостика и машинното помещение е възможно само от мястото за управление в машинното помещение или пулта за управление в същото.

(3) На кораби с дължина, по-малка от 45 m, ИА "МА" може да разреши пулта за управление в машинното помещение да бъде само аварийен пулт, при условие че проследяването и управлението от мостика са подходящи.

(4) Командният мостик се оборудва с индикатори, показващи следните параметри:

1. оборотите и посоката на въртене - при винт с постоянна крачка;

2. оборотите на винта и положението на перата на винта - при винт с променлива крачка;

3. сигнализация от системата, изисквана по чл. 53, ал. 5.

(5) Пропульсивният комплекс се управлява на място дори в случай на повреда на която и да е част от системата за дистанционно управление.

(6) Проектът на системата за дистанционно управление се проектира така, че да осигурява подаването на сигнали при излизане от строй и да поддържа предварително зададените скорост и направление на упора, докато влезе в действие управлението на място.

(7) Устройствата, които не позволяват на автоматичното стартиране да изчерпи възможността за стартиране, се монтират на кораба.

(8) Корабът се съоръжава и със сигнално устройство, което показва ниското налягане на стартовия въздух, настроено на такова ниво, при което е все още възможно стартиране на главната машина.

(9) Когато главният пропульсивен комплекс и свързаните с него механизми, включително главното електрическо захранване, са съоръжени с различни степени на автоматизация и дистанционно управление и се намират под постоянно наблюдение от пост за управление, постът за управление се проектира, разполага и оборудва така, че експлоатацията на механизмите е толкова безопасна и ефективна,

както при пряко наблюдение.

(10) В автоматичните стартиращи, изпълнителни и управляващи системи се включват средства за тяхното ръчно изключване дори в случай на повреда в която и да е част на автоматичните и дистанционните системи за управление.

Чл. 57. (1) В частите на системите за сгъстен въздух, както и на водна риза или корпус на въздушен компресор и охладител, които биха могли да бъдат подложени на опасно свръхналягане поради пропуск в тях от частите под въздушно налягане, се осигуряват средства за предотвратяване на свръхналягане и за освобождаване на налягането.

(2) Основните устройства за стартиране със сгъстен въздух на двигателите с вътрешно горене на главния пропульсивен комплекс се осигуряват със защита от огън и вътрешна експлозия в тръбите за стартовия въздух.

(3) Всички изходящи тръби от въздушни компресори за стартов въздух водят директно до стартовите въздушни бутилки, а всички тръби за стартов въздух от въздушните бутилки към главните или спомагателните машини изцяло се разделят от тръбите на изходящата система на компресора.

Чл. 58. Системите за сгъстен въздух се защитават от влизането на масло в тях, както и от дренажето им.

Чл. 59. (1) Гориво с точка на възпламеняване, по-ниска от  $60^{\circ}$  (тест закрит тигел), определена чрез одобрена апаратура за определяне на точката на възпламеняване, не се използва, освен при аварийни генератори, като точката на възпламеняване не е по-ниска от  $43^{\circ}$ .

(2) Изпълнителна агенция "Морска администрация" може да разреши използване на гориво с точка на възпламеняване не по-малка от  $43^{\circ}$ , при положение че се вземат допълнителни предпазни мерки и при условие, че температурата на помещението, където се съхранява или използва горивото, не се покачва с повече от  $10^{\circ}$  под точката на възпламеняване на горивото.

(3) На кораба се държат средства, с които се установява количеството гориво, което се съдържа във всеки горивен танк. Ако са монтирани мерителни тръби, техните горни краища завършват на безопасни места и се снабдяват с подходящи средства за затваряне. Датчици, покрити със стъкло със значителна дебелина и защитени от метален кожух, могат да бъдат използвани, при условие че са снабдени с автоматично затварящи се клапани. Други средства за определяне на количеството гориво във всеки горивен танк могат да бъдат разрешени, при условие че при тяхната повреда или при препълването на танковете няма да се допусне изпускане на гориво.

(4) Горивните танкове, всички части на горивната система, включително тръбопроводите за напълване, се защитават срещу свръхналягане. Клапаните за предотвратяване на свръхналягане и отдушните тръби или тръбите за препълване се разполагат на място и по начин, който осигурява безопасност.

(5) Ако повреда в горивна тръба може да доведе до изпускане на гориво от танкове за съхранение, утаечни или разходни танкове, разположени над двойното дъно, тръбата се оборудва с клапан или кран на танка, които в случай на пожар в помещението, в което е разположен танкът, могат да бъдат затваряни от безопасно място извън това помещение. В специални случаи на дип-танкове, разположени в тунели на валове и тръбопроводи или в подобни помещения, се поставят клапани за танковете, като затварянето им в случай на пожар се извършва посредством допълнителен клапан на тръбата или тръбите извън тунела или помещението. Ако е монтиран такъв допълнителен клапан в машинното помещение, той се задейства извън машинното помещение.

(6) Помпи, част от горивната система, се отделят от другите системи, а свързващите части на такива помпи се осигуряват с ефикасен предпазен клапан, който е в затворената система. Там, където горивните танкове се използват алтернативно като танкове за течен баласт, се осигуряват подходящи средства за изолация на горивната от баластната система.

(7) Горивни танкове не се разполагат на места, където разливане или теч от тях могат да създадат опасност чрез попадане на гориво върху нагрети повърхности. Вземат се предпазни мерки за предотвратяване влизането в контакт с нагрети повърхности на всякакво гориво, което може да изтече под налягане от помпа, филтър или нагревател.

(8) Горивните тръби, техните клапани и части се изработват от стомана или друг равностоен материал, като гъвкави тръби могат да се използват минимално. Използването на гъвкави тръби е допустимо, ако те и крайните им съединения са с достатъчна здравина и са изработени от огнеустойчив материал или имат огнеустойчиви покрития, удовлетворяващи изискванията на ИА "МА", а за кораби, построени на или след 1.1.2001 г. - в съответствие с правилата на призната организация. Съединенията съответстват на изискванията на "Ръководство за намаляване на течовете от системи за запалителни течности" (разпространено с циркуляр IMO, MSC.Circ.647 на Международната морска организация).

(9) Където е необходимо, тръбопроводите за гориво и смазочни масла се екранират или защитават по друг подходящ начин, за да се избегне, доколкото практически е възможно, горивни пръски или теч да попаднат върху нагрети повърхности или във въздухозаборните канали на механизмите. Броят на съединенията по тръбопроводните системи се свежда до минимум.

(10) Доколкото е възможно, горивните танкове се конструират като част от корабната конструкция извън машинни помещения от категория А. Когато по необходимост горивните танкове, различни от танковете в двойното дъно, се намират в съседство или вътре в машинни помещения от категория А, поне една от техните вертикални стени е прилежаща към граница на машинното помещение. За предпочитане е такива танкове да имат обща граница с танковете на двойното дъно, при наличие на такива, а общата гранична площ на танка с машинното помещение е сведена до минимум и:

1. когато горивните танкове са разположени в границите на машинни помещения от категория А, в тях не се съхранява гориво с точка на възпламеняване, по-ниска от 60° (тест закрит тигел);

2. по принцип използването на свободно стоящи горивни танкове се избягва в пожароопасни райони и в частност в машинни помещения категория А;

3. когато свободно стоящи горивни танкове са разрешени, те се поставят в колекторни тави с достатъчен размер, снабден с подходяща дренажна тръба, водеща до събирателен танк с подходяща големина.

(11) В машинните помещения се осигурява вентилация, достатъчна да предотврати натрупване на нефтени изпарения при обичайни условия.

(12) Устройствата на системите за смазване под налягане, съхранението, подаването и използването на маслото удовлетворяват изискванията на ИА "МА", а за кораби, построени на или след 1.1.2001 г. - на призната организация, и допълнително:

1. устройствата и системите, разположени в машинните помещения от категория А, и доколкото е практически възможно - в другите машинни помещения, отговарят най-малко на изискванията на разпоредбите по ал. 1, 4, 7 - 9, и

2. доколкото се счете за необходимо на изискванията на призната

организация за разпоредбите по ал. 3 и 5.

(13) Изискванията по ал. 12 не изключват възможността да се използва наблюдателно стъкло за потока в смазочните системи, при условие че то е с доказана посредством изпитвания подходяща пожароустойчивост.

(14) Устройствата за съхранение, подаване и използване на възпламенени нефтопродукти под налягане в системи за предаване на енергия, различни от нефтопродуктите по ал. 12, в управляващи, изпълнителни и подгриващи системи отговарят на изискванията на ИА "МА", а за кораби, построени на или след 1.I.2001 г. - на правилата на призната организация. На места, където са налице условия за възпламеняване, тези устройства отговарят най-малко на изискванията на разпоредбите по ал. 3 и 7, както и по ал. 4 и 8 по отношение здравината и конструкцията.

(15) Гориво, смазочно масло и други горими нефтопродукти не се пренасят в танкове във форпика.

Чл. 60. (1) Корабите се снабдяват със сантинна система, годна да изпомпва и осушава всяко водонепроницаемо отделение, освен танк, определен само за гориво или вода, независимо дали корабът е накренен или изправен. За тази цел при необходимост се осигуряват бордови смукатели и възможност водата лесно да достига до смукателните тръби. При осигурена безопасност на кораба ИА "МА" може да разреши освобождаване от задължението да се монтира сантинна система в някои отделения.

(2) Сантинната система отговаря на следните изисквания:

1. осигурени са най-малко две независимо задвижвани механични помпи, едната от които може да се задвижва от главната машина; като механично задвижвана сантинна помпа може да се използва баластна помпа или друга помпа за общи нужди с достатъчен капацитет;

2. баластните помпи осигуряват скорост на водата не по-малка от 2 m/s в главната сантинна магистрала, която е с вътрешен диаметър не по-малък от определения по формулата  $d = 25 + 1,68\sqrt{L(V+D)}$ , където "d" е вътрешният диаметър в mm, а L, V и D са главните размери на кораба в m;

3. действителният вътрешен диаметър може да бъде закръглен до най-близкия стандартен размер, който е приемлив за ИА "МА";

4. всяка сантинна помпа е снабдена с директно засмукване, като един смукател засмуква от левия борд, а друг смукател засмуква от десния борд на машинното помещение, с изключение на корабите с дължина, по-малка от 75 m, където се изисква само една отливна помпа с директно засмукване;

5. никой смукател не е с вътрешен диаметър, по-малък от 50 mm; устройството и оразмеряването на сантинната система са такива, че определеният капацитет на помпата да може да бъде прилаган за всяко едно водонепроницаемо отделение, разположено между таранната и ахтерпиковата преграда.

(3) Ежектор в комбинация с независимо задвижвана помпа за морска вода под високо налягане може да бъде монтиран като заместител на помпа с независимо задвижване, посочена в ал. 2, при условие че такова устройство удовлетворява изискванията на ИА "МА".

(4) На риболовни кораби, където обработката на улова може да предизвика натрупване на вода в затворени помещения, в такива помещения се осигурява дренаж.

(5) Тръбите на сантинната система не преминават през горивни и баластни танкове и през танковете в двойното дъно, освен ако тези тръби не са изработени от тежка инструментална стомана.

(6) Сантинната и баластната система се устройват така, че:

1. да предотвратяват преминаването на вода от морето или баластните танкове в трюмове или машинни помещения или от един водонепроницаем отсек в друг;

2. връзката на всяка помпа, която засмуква вода от морето или от баластен танк, е оборудвана с невъзвратен клапан или с кран, който не може да се отваря едновременно към санините и морето или към санините и баластен танк;

3. крановете на разпределителната кутия за санините са от невъзвратен тип.

(7) Всяка тръба от санинната система, преминаваща през таранната преграда, се съоръжава със сигурни средства за затваряне при преградата посредством дистанционно управление от работната палуба и с индикатор, показващ положението на клапана. Дистанционно управление може да не се изисква, ако клапанът е монтиран на задната част на преградата и е лесно достъпен при всички работни състояния.

Чл. 61. За намаляване ефекта от шума върху персонала, работещ в машинните помещения, се вземат мерки за привеждането му до нива, удовлетворяващи изискванията на ИА "МА", а за кораби, построени на или след 1.1.2001 г., указани в Кодекса за нивата на шума на борда на корабите на Международната морска организация, приет с резолюция А.468(XII).

Чл. 62. (1) Корабите се оборудват с главно рулево устройство и спомагателни средства за задвижване на перото на руля, удовлетворяващи изискванията на ИА "МА", а за кораби, построени на или след 1.1.2001 г. - в съответствие с изискванията на правилата на призната организация. Главното рулево устройство и спомагателните средства за задвижване на перото на руля се устройват така, че доколкото е практически възможно и целесъобразно, повреда в едното от тях да не извежда от експлоатация другото.

(2) Когато главното рулево устройство се състои от два или повече еднакви силови агрегата, монтирането на спомагателно рулево устройство не е задължително, ако главното рулево устройство е в състояние да задвижи руля съгласно изискванията по ал. 10, когато който и да е от двата силови агрегата не работи. Всеки агрегат се охранява от отделен кръг.

(3) Ако перото на руля се задвижва механично, положението му се показва на мостика. Индикаторът за ъгъла на перото на руля на механично задвижвано рулево устройство е независим от системата за управление на рулевото устройство.

(4) В случай на повреда в който и да е агрегат на рулевото устройство се включва алармена сигнализация на мостика.

(5) На командния мостик се монтират уреди, показващи работата на двигателите на електрическите и електрохидравличните рулеви устройства. За тези двигатели и мрежи се осигурява защита от късо съединение, алармена сигнализация за претоварване и липса на напрежение. Ако тези двигатели са снабдени с максимална токова защита, тя изключва при сила на тока не по-малка от два пъти тока при пълно натоварване на защитения двигател или на защитените мрежи и е така устроена, че позволява преминаване на съответните пускови токове.

(6) Главното рулево устройство се осигурява с достатъчна мощност, за да може да управлява кораба при максимална експлоатационна скорост. Главното рулево устройство и балерът се изработват така, че да не се повреждат при максимална скорост назад при маневриране за извършване на риболовни дейности.

(7) Главното рулево устройство е с конструкция, позволяваща при максимално допустимото експлоатационно газене да премества перото на руля от 35° на единия борд до 35° на другия борд при движението на кораба напред с

максимално допустимата експлоатационна скорост. Перото на руля трябва да може да се премества за 28 s от 35° на единия борд до 30° на другия борд при същите условия. Главното рулево устройство се задвижва механично, когато е необходимо да се изпълнят тези условия.

(8) След прекъсване на захранването агрегатът на главното рулево устройство е в състояние да се пусне в действие ръчно от мостика или автоматично, когато се възстанови захранването.

(9) Спомагателните средства за задвижване на перото на руля са с достатъчна мощност, за да управляват кораба при експлоатационна скорост и бързо да се задействат в случай на авария.

(10) Спомагателните средства за задвижване на перото на руля са в състояние да преместват руля от 15° на единия борд до 15° на другия борд за не повече от 60 s при движение на кораба с половината от максималната експлоатационна скорост напред или при скорост от 7 възела, като се приема по-голямата от двете стойности. Ако не могат да бъдат изпълнени тези условия, спомагателните средства за задвижване на перото на руля се задвижват механично. Ако механичното задвижване се осъществява чрез електрическа енергия, аварийният източник на електрическа енергия трябва да може да обслужва спомагателното средство за период от време не по-малък от 10 min.

(11) Електрическото или електрохидравличното рулево устройство на кораби с дължина 75 m и повече се захранва най-малко от две електрически линии, захранвани от главното разпределително табло, като линиите се разполагат на възможно най-голямо разстояние една от друга.

Чл. 63. Кораби с дължина 75 m и повече се оборудват с алармена сигнализация за механиците, която се задейства от мястото на управление на машината или от платформата за маневриране, така че сигналът да се чува ясно в жилищните помещения на механиците.

Чл. 64. (1) Хладилните системи се проектират, конструират, инсталират и изпитват по такъв начин, че да отчетат сигурността на системата, а също така и емисиите на хладилния агент от фреони или други вещества, разрушаващи озоновия слой, който съдържат, в количества и концентрации, застрашаващи човешкото здраве или околната среда, и да удовлетворяват изискванията на ИА "МА".

(2) В хладилните системи се използва хладилен агент от тип, удовлетворяващ изискванията на ИА "МА". Метилхлорид или фреони, чийто увреждащ озона потенциал е по-висок от 5 % от този на фреон 11, не се използват като хладилен агент.

(3) Хладилната инсталация:

1. се защитава от вибрации, удари, разширения и свивания и др. и се снабдява с автоматични устройства за управление и безопасност, които предотвратяват опасно покачване на температурата и налягането;

2. се снабдява с устройства за дрениране, когато в нея като хладилен агент се използват отровни или запалими вещества; устройството за дрениране отвежда тези вещества до място, където те не представляват опасност за кораба или лицата на борда.

(4) Всяко помещение, съдържащо хладилни механизми, включително кондензатори и съдове за хладилен агент, който е токсичен, се отделя от всяко съседно помещение посредством газонепроницаеми прегради и се:

1. оборудва със система за откриване на теч, снабдена с индикатор, монтиран отвън на помещението в съседство с входа му;

2. снабдява с независима вентилационна и водооросителна система.

(5) Когато хладилната система не може да се монтира в отделно помещение, тя се разполага в машинното помещение, при условие че:

1. цялото количество хладилен агент, който се използва в системата, при изтичане в машинното помещение няма да причини опасност за лицата в него, и
2. е монтирана сигнализацията, която предупреждава при опасна концентрация на газ в случай на теч в помещението.

(6) В хладилните помещения и хладилните камери известителните системи са свързани с мостика или пултовете за управление или тези отделения и камери са свързани с аварийни изходи, за да се предотврати затварянето на лица в тях. Поне един изход от такова място следва да може да се отваря от вътрешната страна. Където е практически осъществимо, изходи от помещения, съдържащи хладилни механизми, използващи токсични или възпламеними газове, не водят пряко до жилищни помещения.

(7) Когато в хладилната система се използва вреден за хората хладилен агент, се осигуряват най-малко два комплекта дихателни апарата, единият от които е поставен на място, малко вероятно да стане недостъпно в случай на изтичане на хладилния агент. За дихателен апарат, осигурен като част от противопожарното оборудване, може да се приеме, че отговаря изцяло или частично на това изискване, при условие че местоположението му удовлетворява и двете цели. Там, където се използва автономен дихателен апарат, се осигуряват резервни бутилки.

(8) Корабите се снабдяват с подходящо ръководство за безопасна експлоатация и за действия при аварийни ситуации за хладилните системи и с поставени по кораба подходящи надписи и предупреждения.

### Раздел III.

#### Електрически уредби

Чл. 65. (1) Когато електрическата енергия е единствена за поддържане работата на спомагателните системи, които имат съществено значение за осигуряване хода на кораба и неговата безопасност, корабът се оборудва с основен източник на електрическа енергия, който включва най-малко два комплекта генератора. Един от тези генератори може да бъде задвижван от главния двигател. Изпълнителна агенция "Морска администрация" може да разреши друго устройство, което осигурява равна електрическа мощност, а за кораби, построени на или след 1.1.2001 г., то е в съответствие с правилата на призната организация. Основният източник на електрическа енергия е така устроен, че:

1. енергията от тези генератори осигурява изпълнение на дейностите, описани в чл. 51, ал. 9, т. 1, с изключение на енергията, необходима за осъществяване на риболовната дейност и дейността по обработка и съхранение на улова, дори в случай на спиране на който и да е от тези генератори;

2. на кораби с дължина, по-малка от 45 m, в случай на спиране работата на който и да е от генераторите електрическата енергия е достатъчна за осигуряване само на съществените дейности, необходими за работата на пропульсивния комплекс и безопасността на кораба;

3. дейностите по чл. 51, ал. 9, т. 1 могат да продължат да бъдат изпълнявани независимо от промяната на оборотите и посоката на въртене на главните двигатели на пропульсивния комплекс или валове.

(2) Когато трансформатори представляват съществена част от пропульсивния комплекс или валове, системата за захранване с електрическа енергия е така проектирана, че осигурява непрекъснатост на захранването.

(3) Устройството на главната осветителна система е такова, че при пожар или при друго бедствие в помещението или помещенията, в които е разположен основният източник на електрическо захранване, включително и трансформаторите, ако има такива, не поставя аварийната осветителна система в неработещо състояние.

(4) Устройството на аварийната осветителна система е такова, че при пожар или при друго бедствие в помещението или помещенията, в които е разположен аварийният източник на електрическо захранване, включително и трансформаторите, ако има такива, не поставя главната осветителна система в неработещо състояние.

(5) Ако навигационните светлини са само електрически, те се захранват посредством собствено и отделно електрическо табло и се снабдяват с подходящи средства за следене на тяхната работа.

Чл. 66. (1) Автономният аварийен източник на електрическа енергия се разполага извън машинните помещения на място, одобрено от ИА "МА", и е устроен така, че да е осигурено функционирането му в случай на пожар или други причини за повреда на основните електрически уредби.

(2) Като се отчитат пусковите токове и преходният характер на някои товари, аварийният източник на електрическа енергия трябва да може да захранва за период от време не по-малък от три часа следните устройства:

1. изискваната по чл. 161, ал. 1, т. 1 УКВ радиоинсталация и УКВ радиоинсталацията по чл. 161, ал. 1, т. 2 и допълнително, когато е приложимо:

а) радиоинсталацията, работеща на СВ по чл. 163, ал. 1, т. 1 и 2 и чл. 164, ал. 1, т. 2 и 3;

б) корабната земна станция по чл. 164, ал. 1, т. 1;

в) радиоинсталацията, работеща на КВ и СВ по чл. 164, ал. 2, т. 1 и 2 и чл. 165, ал. 1;

2. оборудването за вътрешнокорабна комуникация, пожарооткриващата система и пожарната сигнализация, които могат да бъдат необходими при аварийни случаи;

3. навигационните светлини, когато са само електрически, и аварийното осветление във:

а) местата за напускане на кораба и борда в този район;

б) всички коридори, стълбища и изходи;

в) помещенията, в които се намират механизмите и аварийният източник на електрическа енергия;

г) постове за управление;

д) местата за осъществяване и обработка на улова;

4. работата на аварийната пожарна помпа, ако има такава.

(3) Аварийният източник на електрическо захранване е генератор или акумулаторна батерия.

(4) Когато аварийният източник на електрическо захранване е генератор, той има:

1. независимо снабдяване с гориво и ефикасно устройство за стартиране, одобрено от ИА "МА";

2. устройство, което предотвратява пълното изчерпване на източника за стартиране от системата за автоматичното стартиране, ако не е осигурен вторичен независим източник за стартиране.

(5) Когато аварийният източник на електрическа енергия е акумулаторна батерия, тя трябва да може:

1. да понася аварийния товар без презареждане, като поддържа напрежението за определения период от време в границите на +/- 12 % от



номиналното напрежение;

2. да се включи автоматично в аварийното разпределително табло и захрани най-малко уредите по ал. 2, т. 2 и 3 в случай на прекъсване снабдяването с електрическа енергия от основния източник;

3. да се включва ръчно - аварийното разпределително табло се снабдява с превключвател за ръчно включване на батерията в случай, че системата за автоматично включване излезе от строя.

(6) Аварийното разпределително табло се монтира възможно най-близко до аварийния източник на захранване и се разполага в съответствие с изискванията по ал. 1. Където аварийният източник на захранване е генератор, то аварийното разпределително табло е разположено в същото помещение, освен когато такова монтиране би могло да наруши неговата работа.

(7) Акумулаторната батерия по ал. 5, която не захранва приемника и предавателя на радиоинсталацията на кораби с дължина, по-малка от 45 m, се монтира в добре вентилирано помещение, различно от помещението, където е монтирано аварийното разпределително табло.

(8) На подходящо място на главното разпределително табло или в контролния пост на машинното отделение се монтира индикатор, показващ кога батерията, представляваща аварийен източник на захранване, е разредена.

(9) Аварийното разпределително табло при нормална работа се захранва от главното разпределително табло чрез свързващ фидер, който при главното разпределително табло се защитава от претоварване и късо съединение.

(10) Устройството на аварийното разпределително табло е такова, че в случай на авария на основния източник на електрическа енергия е осигурено автоматично свързване към аварийния източник.

(11) Когато системата е устроена така, че да може да захранва главното разпределително табло от аварийния източник на електрическа енергия, свързващият фидер се защитава най-малко от късо съединение при аварийното разпределително табло.

(12) Аварийният генератор, неговият задвижващ двигател и всяка акумулаторна батерия се устройват така, че могат да функционират с максималното си натоварване, когато корабът е в изправено състояние, когато се накрениява до ъгли  $22,5^\circ$  на който и да е от двата борда, едновременно с диферент на кораба  $10^\circ$  на носа или кърмата или при всяка комбинация на ъгли в тези граници.

(13) Аварийният източник на електрическо захранване и устройството за автоматичното стартиране се проектират и устройват така, че позволяват на екипажа да извършва необходимите проверки, когато корабът се намира в експлоатация.

(14) За кораби с дължина 45 m и повече аварийният източник на електрическо захранване трябва да е в състояние да обслужва съоръженията по ал. 1 - 12 за период от време не по-малък от осем часа.

Чл. 67. (1) Откритите постоянно закрепени метални части на електрическите машини или съоръжения, които не са под напрежение, но поради неизправности могат да се окажат под напрежение, се заземяват, освен ако:

1. се захранват с постоянен ток, чието напрежение не превишава 55 V, или с променлив ток, чиято средно квадратична стойност на напрежението между проводниците не превишава 55 V, като 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.

(2) Преносимото електрическо оборудване е такова, че работи при безопасно напрежение, като откритите метални части на такова оборудване, които не са под напрежение, но поради неизправности могат да се окажат под напрежение, се заземяват.

(3) Изпълнителна агенция "Морска администрация" може да изиска допълнителни предпазни мерки за преносими електрически лампи, ръчни инструменти и други подобни апарати за използване в оградени или изключително влажни помещения, където може да има определен риск от електропроводимост.

(4) Всички електрически апарати се конструират и инсталират по такъв начин, че при нормалното им обслужване или допир с тях не предизвикват травми.

(5) Главното и аварийното разпределително табло са така устроени, че осигуряват лесен достъп до апарати и оборудване без опасност за обслужващите ги лица. Двете странични и задната част, а ако е необходимо, и лицевата част на разпределителните табла, се ограждат подходящо. Откритите токопроводящи части с напрежение спрямо корпуса или земята, надвишаващо напрежението, определено от ИА "МА", не се монтират на лицевата страна на такива разпределителни табла. Когато е необходимо, пред лицевата и задната страна се поставят токоизолиращи матове.

(6) Система за разпределяне на ток, в която корпусът на кораба се използва като втори проводник, не се използва на кораби с дължина 75 m и повече за силови, отоплителни или осветителни вериги.

(7) Изискванията по ал. 6 не изключват възможността ИА "МА" да освободи кораб от нейното прилагане при:

1. система за катодна защита;
2. ограничени или местни системи за заземяване, или
3. устройства за следене на нивото на изолация, при условие че токът в утечката при най-неблагоприятни условия не превишава 30 mA.

(8) Когато корпусът на кораба се използва като втори проводник, всички крайни разклонения на веригите, т. е. всички вериги, включени след последното защитно устройство, са двупроводни и се вземат предпазни мерки, одобрени от ИА "МА".

(9) В случаите, когато се използва незаземена първична или вторична система за разпределяне на ток за силови, отоплителни или осветителни вериги, на кораба се монтира устройство, показващо непрекъснато нивото на изолация спрямо земята.

(10) Когато се използва система за електроразпределение по ал. 6 и напрежението надвишава 55 V прав ток или променлив ток, чиято средно квадратична стойност на напрежението между проводниците превишава 55 V, системата се оборудва с уред за непрекъснато контролиране на нивото на изолацията спрямо земята, който подава звукова или визуална индикация за ненормално ниски стойности на изолацията.

(11) Системите за електроразпределение, захранвани с напрежение, ненадвишаващо 250 V постоянен ток или променлив ток, чиято средно квадратична стойност на напрежението между проводниците не надвишава 250 V и които са с ограничени размери, могат да отговарят на изискванията по ал. 9, при условие че това удовлетворява ИА "МА".

(12) Всички обвивки и брони на кабелите са електрически непрекъснати и са заземени, освен ако ИА "МА" не освободи кораба от това изискване.

(13) Кабелите, тяхната инсталация и връзките отговарят на следните

изисквания:

1. електрическите кабели и електропроводници са от тип, който не разпространява пламък и се прекарват така, че да не се влошат първоначалните им свойства по отношение на неразпространяване на пламък. Когато е необходимо за определени цели, ИА "МА" може да разреши използване на специални типове кабели, като радиочестотни кабели, които не отговарят на това изискване;

2. кабелите и електропроводниците, които обслужват съществено важни или аварийни силови вериги, както и осветление и вътрешнокорабна връзка или сигнализация, се прекарват, доколкото е възможно, така че да заобикалят камбузи, перални помещения, машинни помещения от категория А и други зони с висока опасност от пожари и пространствата за риболов и обработка на улова с висока влажност;

3. кабели, съединяващи пожарни помпи с аварийното разпределително табло, когато преминават през зони, в които може да възникне пожар, са от пожароустойчив тип и когато това е възможно, се прекарват така, че да не се повредят поради нагряване на прегради, заради пожар в съседно помещение;

4. за кабели, прекарани в зони, където съществува опасност от пожар или взрив в случай на повреда заради електрически системи, се предприемат мерки, определени от ИА "МА";

5. кабелите и проводниците се поставят и закрепят по начин, предпазващ ги от повреда;

6. включванията и съединенията на всички проводници се изпълняват 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 пожароустойчивостта му;

7. кабелите, инсталирани в хладилни помещения, са със свойства, подходящи за ниска температура и висока влажност.

(14) Всяка електрическа верига се защитава от късо съединение и претоварване, освен в случаите по чл. 62, когато ИА "МА" може по изключение да допусне отклонение.

(15) Номиналната стойност или съответната настройка на устройството за защита от претоварване за всяка верига трябва да бъде постоянно указана на мястото на разполагане на защитното устройство.

(16) Елементите на осветителната система се устройват така, че да предотвратяват повишаване на температурата до ниво, което би могло да повреди проводниците, както и прекомерното нагряване на околните материали.

(17) Всички осветителни и силови вериги, които завършват в помещения, където съществува опасност от пожар или взрив, се снабдяват с изолиращи прекъсвачи, които се монтират извън тези помещения.

(18) Мястото за разполагане на акумулаторната батерия се изгражда и вентилира съгласно изисквания, удовлетворяващи ИА "МА", и допълнително:

1. електрическото или другото оборудване, което може да представлява източник за запалване на възпламеними изпарения, не се инсталира в тези отделения, ако това не е разрешено при условията на ал. 19;

2. акумулаторната батерия се разполага в жилищните помещения, освен ако не е инсталирана в херметично затворен контейнер.

(19) Не се инсталира електрическо оборудване в помещения, в които е възможно натрупване на лесно възпламеними смеси, включително помещения, които са предназначени основно за разполагане на акумулаторни батерии, освен ако ИА "МА" установи, че оборудването е:

1. необходимо за експлоатационни цели;
2. от такъв тип, който изключва възможност за възпламеняване на дадената смес;
3. пригодно за даденото помещение; и
4. надлежно освидетелствано за безопасно използване в очакваните условия на прах, пари или газове.

(20) На всички дървени мачти или топ-мачти се монтират гръмоотводи. На кораби, построени от непровеждащи електричество материали, гръмоотводите се свързват посредством подходящ проводник към медна пластина, фиксирана към корпуса на кораба и на достатъчно разстояние под водолинията.

## Раздел IV.

### Машинни помещения с периодично безвахтено обслужване

Чл. 68. (1) Системите от горивни тръбопроводи за високото налягане се контролират от екипажа и ако е възможно, течовете от тях се събират в подходящи дренажни танкове, снабдени с предупредителна система за високо ниво.

(2) Където разходните горивни танкове се пълнят автоматично или чрез дистанционно управление, се осигуряват средства за предотвратяване разлив от препълване. Горивните сепаратори, когато е възможно, се инсталират в специално помещение, предназначено за сепаратори и техните нагреватели.

(3) В случаите, когато разходните горивни танкове или утаечните танкове са съоръжени с нагревателни устройства, те се оборудват със сигнализация за висока температура, ако чрез тях може да се надвиши температурата на възпламеняване на горивото.

(4) В машинните помещения се инсталира одобрена система за откриване на пожар, работеща на принципа за самоконтрол и включваща устройства за периодична проверка.

(5) Системата по ал. 4 трябва да задейства звуковата и визуалната сигнализация на мостика и на достатъчен брой подходящи места, където могат да бъдат чути или видяни от лицата на борда, когато корабът е в пристанище.

(6) Системата за откриване на пожар се запазва автоматично от аварийен източник на енергия, ако основният източник на захранване излезе от строя.

(7) Двигателите с вътрешно горене с мощност 2500 kW и повече се снабдяват с детектори за маслените пари в картера или със сензори, отчитащи температурата на лагерите на двигателя, или с равностойни устройства.

(8) Корабът се осигурява със стационарна пожарогасителна система, удовлетворяваща изискванията на ИА "МА" и изискванията по чл. 94 и 113.

(9) На кораби с дължина 75 m и повече се вземат мерки за незабавно осигуряване на вода от главната противопожарна система посредством:

1. дистанционно запускане на една от главните пожарни помпи от мостика и от поста за борба с пожар, при наличие на такъв; или

2. поддържане на постоянно налягане на водата в главната противопожарна система, като се отчита възможността от замръзване.

(10) Поддържането на противопожарната цялост на машинните помещения, местоположението и централизирането на управлението на пожарогасителната система, устройствата за прекъсване по чл. 73, вентилационните, горивните помпи и др. удовлетворяват изискванията на ИА "МА", като агенцията може да изисква средствата за гасене и другото оборудване за борба с пожар, както и дихателните апарати в допълнение към съответните изисквания на глава пета.

Чл. 69. (1) Сантините в машинни помещения се оборудват със сигнализация за високо ниво, така че да се открива натрупването на течности при нормални ъгли на диферент и крен. Системата за откриване задейства звукова и светлинна сигнализация на местата, където се поддържа непрекъснатата вахта.

(2) Управлението на всеки клапан, обслужващ входящ или изходящ тръбопровод, който завършва под водолинията, или сантинен ежектор, се разполага така, че предоставя достатъчно време за задействане при влизане на вода в помещението.

Чл. 70. На кораби с дължина 75 m и повече едно от двете независими средства за комуникация, изисквани по чл. 55, е надеждна гласова свръзка. Осигурява се допълнително надеждно средство за гласова свръзка между мостика и жилищните помещения на механиците.

Чл. 71. (1) На кораба се монтира известителна система, която сигнализира за всяка повреда.

(2) Известителната система:

1. е в състояние да подава звуков сигнал в машинното помещение и да дава визуална индикация за всяка отделна алармена функция на подходящо място, но ИА "МА" може да разреши за кораби с дължина по-малка от 45 m системата да подава звуков сигнал и визуална индикация само на командния мостик;

2. на кораби с дължина 45 m и повече има връзка с каютите на механиците посредством селекторен превключвател, за да се осигури връзка с някоя от каютите им или с общите помещения на механиците, ако има такива, като ИА "МА" може да разреши други мерки, които осигуряват равностойна степен на безопасност;

3. на кораби с дължина 45 m и повече включва алармен сигнал за механиците и алармен сигнал на мостика за вахтените, ако за определен съгласно изискванията на ИА "МА" период от време не се обърне внимание на даден алармен сигнал;

4. подава на мостика звуков и визуален сигнал за всяка ситуация, която изисква действие от отговорното лице на вахта или на която трябва да бъде обърнато внимание;

5. е проектирана на принципа на безотказност на действие;

6. е непрекъснато захранена през устройство за автоматично превключване към резервно захранване в случай на прекъсване на нормалното захранване и устройството се задейства при прекъсване на нормалното захранване;

7. може едновременно да показва повече от една повреда и потвърждаване на приемането на която и да е сигнализация не изключва останалите;

8. е проектирана така, че потвърждаване на приемането на която и да е сигнализация на едно от местата, определени в т. 1, да бъде показано на всички места;

9. продължава звуковата сигнализация, докато бъде потвърдено нейното приемане, а визуалната сигнализация - докато повредата бъде отстранена;

10. връща автоматично в изходно състояние сигнализацията, когато повредата бъде отстранена.

Чл. 72. (1) На кораби с дължина 75 m и повече основният източник на електрическа енергия се захранва, както следва:

1. когато захранването се осигурява от един генератор, се предвиждат съответните устройства за намаляване на натоварването, за да се гарантира непрекъснатост на захранването на устройствата и системите, необходими за осигуряване движението, управляемостта и безопасността на кораба; при повреда на генератор се вземат мерки за автоматично пускане и включване към главното

разпределително табло на резервен генератор с мощност, достатъчна за осигуряване движението, управляемостта и безопасността на кораба, с автоматично включване на спомагателни механизми със съществено важно предназначение, като при това се спазва последователността на тяхното включване; могат да се допуснат устройства, одобрени от ИА "МА", които позволяват дистанционно (ръчно) запускане и свързване на резервния генератор към главното разпределително табло, както и устройства, позволяващи повтарящо се запускане на спомагателни механизми от съществено важно значение;

2. когато захранването се осигурява от няколко генератора, които работят едновременно, се вземат мерки (например намаляване на натоварването), които в случай на излизане от строя на един от тези генератори гарантират продължаване на работата на останалите генератори без претоварване за осигуряване движението, управляемостта и безопасността на кораба.

(2) Когато се изисква дублиране на други спомагателни механизми, които са от съществено важно значение за осигуряване движението на кораба, те се снабдяват с автоматични превключващи устройства, позволяващи прехвърляне към резервния механизъм. При автоматичното превключване се подава сигнализация.

(3) Основният източник на електрическа енергия се снабдява със системи за автоматично управление и известяване.

(4) Системата за автоматично управление е така устроена, че посредством необходимите автоматични устройства обезпечава системите, необходими за работата на главния пропульсивен комплекс и неговите спомагателни устройства. Когато в главния пропульсивен комплекс се използват двигатели с вътрешно горене, в системата за автоматично управление се осигуряват средства за поддържане на налягането на пусковия въздух на необходимото ниво.

(5) Системата за известяване сигнализира за всички важни налягания, температури, нива на течностите и др.

(6) Където е уместно, на подходящо централно място се създава пулт с необходимите известителни панели и прибори, показващи всяка повреда, за която е подаден сигнал.

Чл. 73. (1) На кораба се осигурява такава система за безопасност, че при сериозни неизправности в работата на механизми и котли, представляващи непосредствена опасност, да се задейства автоматично изключване на тази част от уредбата и да се подаде алармен сигнал.

(2) Изключването на пропульсивния комплекс не се активира автоматично, с изключение на случаите, които биха могли да доведат до сериозни щети, пълно разрушаване или до експлозия. Когато са монтирани устройства за отменяне на автоматичното изключване на главния пропульсивен комплекс, те не позволяват активирането им по невнимание. Осигуряват се визуални средства, които показват дали устройството за автоматично изключване е активирано, или не е.

## Глава шеста.

# ПРОТИВОПОЖАРНА ЗАЩИТА, ОТКРИВАНЕ И ГАСЕНЕ НА ПОЖАРИ

## Раздел I.

### Общи разпоредби

Чл. 74. (1) В жилищните и служебните помещения се приема един от следните методи на защита:

1. метод IF - конструкцията на всички вътрешни разделителни прегради се

състои от негорящи прегради клас "В" или "С" по принцип без монтирани системи за откриване и оросяване в жилищните и служебните помещения;

2. метод ИФ - монтиране на автоматична оросителна и пожароизвестителна система за откриване и гасене на пожар във всички помещения, в които може да възникне пожар по принцип без ограничения относно вида на вътрешните разделителни прегради;

3. метод ИИФ - монтиране на автоматична пожароткриваща и пожароизвестителна система във всички помещения, в които може да възникне пожар, по принцип без ограничения относно вида на вътрешните разделителни прегради, при положение че площта на което и да е жилищно помещение или помещение, оградено с прегради клас "А" или "В", не надвишава 50 m<sup>2</sup>; ИА "МА" може да увеличи тази площ за обществените помещения до не повече от 75 m<sup>2</sup>.

(2) Изискванията за използване на негорящи материали в конструкцията и изолацията на граничните прегради на машинните помещения, пултовете за управление и др. и за защита на стълбищните заграждения и коридори са общи за всички методи по ал. 1.

## Раздел II.

### Мерки за осигуряване пожарната безопасност на кораби с дължина 60 m и повече

Чл. 75. (1) Корпусът, надстройката, конструктивните прегради, палубите и рубките се изработват от стомана или друг равностоен материал, освен ако не е определено друго.

(2) Изолацията на частите от алуминиева сплав на преградите от класове "А" или "В", с изключение на конструкции, които по преценка на ИА "МА" не носят натоварване, е такава, че температурата във вътрешността на конструкцията не се покачва повече от 200° над температурата на обкръжаващата среда по всяко време на прилагане на стандартния тест за пожароустойчивост.

(3) Изолацията на частите от алуминиева сплав в колони, подпори и други конструктивни елементи, изисквани за поддържане на местата за разполагане на спасителните средства, в районите за спускане на вода и за качване в спасителните средства, както и за прегради класове "А" и "В" обезпечават:

1. ограничението за покачване на температурата, определено в ал. 2, за елементи, поддържащи местата за разполагане на спасителните средства и прегради клас "А" след изтичане на един час; и

2. ограничението за покачване на температурата, определено в ал. 2, за елементи, поддържащи прегради клас "В" след изтичане на половин час.

(4) Капаците и шахтите на машинните помещения категория "А" са стоманени конструкции с достатъчна изолация, а отворите в тях се разполагат и защитават така, че предотвратяват разпространение на огъня.

Чл. 76. (1) Преградите от клас "В" в жилищните и служебните помещения се простират от палуба до палуба и до обшивката на корпуса или до други ограждения. Ако от двете страни на преградата са поставени непрекъснати тавани и/или обшивки клас "В", преградата може да завършва при непрекъснатия таван или обшивка.

(2) Където се възприеме метод за защита ИФ, преградите, за които не се изисква да са прегради от класове "А" или "В", са най-малко прегради от клас "С".

(3) Където се възприеме метод за защита ИИФ, няма ограничение конструкцията на прегради извън изискванията на този раздел да е от класове "А" или "В", освен в отделни случаи, когато се изискват прегради клас "С" по таблица 1

на приложение № 1.

(4) Ако се възприеме метод за защита ШФ, няма ограничение за конструкцията на прегради, за които не се изисква от този раздел да бъдат прегради класове "А" или "В". Площта на което и да е жилищно помещение или помещение, оградено с непрекъснати прегради класове "А" или "В", не може да надвишава  $50 \text{ m}^2$ , освен в отделни случаи, когато се изискват прегради клас "С" по таблица 1 на приложение № 1. Изпълнителна агенция "Морска администрация" може да увеличи тази площ за обществените помещения, а за кораби, построени на или след 01.01.2003 г., най-много до  $75 \text{ m}^2$ .

Чл. 77. (1) Стълбищата, преминаващи само през една палуба, се защитават поне на едно ниво с прегради най-малко "В-0" и самозатварящи се врати. Асансьори, преминаващи само през една палуба, се обграждат с прегради клас "А-0" със стоманени врати и на двете нива. Стълбища и асансьорни шахти, които преминават през повече от една палуба, се обграждат с прегради поне клас "А-0" и се защитават със самозатварящи се врати на всички нива.

(2) Стълбищата имат стоманена рамкова конструкция, но ИА "МА" може да разреши използването на друг равностоеен материал.

Чл. 78. (1) Доколкото е възможно, вратите са с устойчивост на огън, равностойна на тази на преградата, в която са вградени.

(2) Вратите и техните рамки се изработват:

1. от стомана - когато са в преградите клас "А";
2. от негорящ материал - когато са в преградите клас "В".

(3) Вратите, монтирани в гранични прегради на машинни помещения категория А, са самозатварящи се и достатъчно газоплътни.

(4) Изпълнителна агенция "Морска администрация" може да разреши използване на горими материали във врати, разделящи каюти от индивидуалните вътрешни санитарни помещения, като душ-кабини, ако те са конструирани по метод ИФ.

(5) Врати, които се изисква да са самозатварящи се, не се съоръжават с куки за задържане. Могат да бъдат използвани устройства за задържане с безотказни механизми за дистанционно освобождаване.

(6) Във и под врати, разположени на коридорни прегради, може да се поставят вентилационни отвори.

(7) Не се разрешава поставянето на отвори по ал. 6 във и под вратите, разположени в ограждения на стълбища.

(8) Вентилационните отвори се разполагат в долната половина на вратите. Където такъв отвор е във или под вратата, общата чиста площ на всеки такъв отвор или отвори не превишава  $0,05 \text{ m}^2$ . Ако такъв отвор е изрязан във врата, той се съоръжава с решетка от негорим материал.

(9) Водонепроницаемите врати могат да не са изолирани.

Чл. 79. (1) Минималната пожароустойчивост на преградите и палубите съответства на посочените стойности в табл. 1 и 2 на приложение № 1.

(2) При прилагане на таблиците по ал. 1 се спазват следните правила:

1. табл. 1 и 2 се прилагат към прегради и палуби, разделящи прилежащи помещения; и

2. за определяне на стандарт за пожароустойчивост, който се прилага към прегради между прилежащи помещения, тези помещения са класифицират в съответствие с риска от пожар в тях, както следва:

а) постове за управление (1):

аа) помещения, в които има аварийни източници за захранване и осветление;



- аб) рулева рубка и щурманска рубка;
  - ав) помещения, в които е разположена корабната радиостанция;
  - аг) помещения, в които са разположени средства за пожарогасене, пултове за управление на борбата с пожар и пултове за регистриране на пожар;
  - ад) помещения за управление на пропульсивния комплекс, когато е разположен извън машинно отделение;
  - ае) помещения, в които е разположено централизирано оборудване за пожарна сигнализация;
  - б) коридори (2) - коридори и фойета;
  - в) жилищни помещения (3) - помещения по § 48, като се изключат коридорите;
  - г) коридори (4) - вътрешни коридори, асансьори, ескалатори, с изключение на тези, които изцяло са разположени в машинни помещения и са оградени от тях; стълбище, което е оградено само на едно ниво, се приема като част от пространството, от което не е разделено с противопожарна врата;
  - д) служебни помещения с малка опасност от пожар (5) - складови и нескладови помещения с площ по-малка от 2 m<sup>2</sup>, сушилни и перални помещения;
  - е) машинни помещения от категория "А" (6) - помещения, както са определени в § 52;
  - ж) други машинни помещения (7) - помещения, както са определени в § 53, включително помещения за производство на рибно брашно, като се изключват машинни помещения от категория "А";
  - з) товарни помещения (8) - всички помещения, използвани за съхраняване на товар, включително товарни танкове и техните люкове и входове;
  - и) служебни помещения с висока опасност от пожар (9) - кухни, килери, съдържащи прибори за готвене, бояджийски помещения, помещения за съхранение на петролни лампи, складове с площ повече от 2 m<sup>2</sup> и работилници, с изключение на онези, които са част от машинното помещение;
  - й) открити палуби (10):
    - йа) открити пространства на палуби и места за разходка, пространства за обработка на риба в сурово състояние, места за миене на риба и пространства подобни на тези, в които не съществува опасност от пожар;
    - йб) открити пространства на надстройки и рубки.
- (3) Категориите, посочени в табл. 1 и 2 на приложение № 1, обхваща всички видове от посочените помещения и не е ограничителна. Номерът в скобите, следващ всяка категория, се отнася за колоната или реда в таблицата, който се прилага.
- (4) Може да се приеме, че непрекъснатите тавани или обшивки клас "В" заедно със съответните палуби или прегради допринасят изцяло или частично за постигане на изискваната изолация и цялост на преградата.
- (5) Прозорците и светлиците на машинните помещения отговарят на следните изисквания:
1. когато светлиците са проектирани да могат да се отворят, те се затварят извън помещението; светлик, който има стъклени панели, се оборудва с външни капаци от стомана или еквивалентен материал, прикрепени постоянно към него;
  2. стъкло или подобен материал не се монтира в ограждения на машинни помещения; това не изключва употребата на усилено със стоманени нишки стъкло за светлици и прозорци в пултове за управление, разположени в машинни пространства; и
  3. на светлиците по т. 1 се използва усилено със стоманени нишки стъкло.
- (6) На външни гранични прегради, които съгласно чл. 75, ал. 1 следва да

бъдат от стомана или еквивалентен материал, може да се монтират прозорци и илюминатори, при условие че в тази глава няма изискване тези външни гранични прегради да бъдат клас "А". В тези гранични прегради вратите са от материал, който удовлетворява изискванията на ИА "МА".

Чл. 80. (1) При прилагане на метод на защита IF всички обшивки, ограничители на въздушни течения, тавани и свързаните с тях основи се изработват от негорими материали.

(2) При прилагането на методи IIF и IIIF в коридорите и огражденията на стълбищата, обслужващи жилищни и служебни помещения, и постове за управление таваните, обшивките и свързаните с тях основи се изработват от негорими материали.

(3) При прилагането на методи IF, IIF и IIIF:

1. изолационният материал на служебните помещения, с изключение на товарните помещения или на хладилните помещения, е негорим и:

а) бариерите срещу изпаряване и лепилата, използвани заедно с изолацията, както и изолацията на арматурата на тръбите от системите за охлаждане може да не са от негорящ материал, но трябва да са сведени до възможно минимално количество и откритите им повърхности имат качества на бавно разпространение на пламък в съответствие с изискванията на ИА "МА", а за кораби, построени на или след 01.01.2003 г., в съответствие с Кодекса за прилагане процедурите за изпитване на пожароустойчивост на Международната морска организация;

б) в помещения, където е възможно проникване на петролни продукти, повърхността на изолацията е непромокаема за нефт или нефтени изпарения;

2. негорящите прегради, обшивки и тавани, монтирани в жилищни и служебни помещения, могат да имат горящ фурнир при условие, че дебелината на този фурнир не превишава 2,0 mm в помещенията, с изключение на коридорите, огражденията на стълбища и постове за управление, където тя не превишава 1,5 mm;

3. въздушните пространства зад тавани, панели или облицовка са разделени с ограничители на въздушно течение, разположени на разстояние не по-голямо от 14 m; във вертикална посока такива пространства, включително и тези зад облицовката на стълбища, шахти и др., се затварят при всяка палуба.

Чл. 81. (1) Вентилационните канали се изграждат от негорим материал. Късите канали, които не превишават 2 m и са с напречно сечение, непревишаващо 0,02 m<sup>2</sup>, могат да бъдат от горим материал, ако:

1. са изработени от материал, който според изискванията на ИА "МА" е с ниска пожароопасност, а за кораби, построени на или след 01.01.2003 г., съответстват на Кодекса за прилагане процедурите за изпитване на пожароустойчивост на Международната морска организация;

2. се използват само в краищата на вентилационната система; и

3. не се разполагат на разстояние, по-малко от 600 mm, измерени по дължината им, от отвори в преграда класове "А" или "В", включително непрекъснатите тавани клас "В".

(2) Където вентилационни канали със свободна площ на напречното сечение, по-голяма от 0,02 m<sup>2</sup>, преминават през прегради или палуби клас "А", отворът се облицова с ръкав от стоманени листове, освен ако каналите в частта си, преминаващи през преградите или палубите, са от стомана и съответстват в тази част на следните изисквания:

1. за канали със свободна площ на напречното сечение, надвишаваща 0,02 m<sup>2</sup>, ръкавите имат дебелина най-малко 3 mm и дължина най-малко 900 mm; при преминаване през прегради се препоръчва тази дължина да бъде равномерно

разпределена от двете страни на преградата; каналите със свободна площ на напречното сечение, надвишаваща  $0,02 \text{ m}^2$ , се осигуряват с противопожарна изолация; изолацията има най-малко същата пожароустойчивост както преградата или палубата, през която преминава; може да бъде осигурена равностойна пожароустойчивост, удовлетворяваща изискванията на ИА "МА", и

2. каналите със свободна площ на напречното сечение, надвишаваща  $0,085 \text{ m}^2$ , се съоръжават с противопожарни клапи в допълнение към изискванията по т. 1; противопожарните клапи се задействат автоматично и могат да се затварят ръчно от двете страни на преградата или палубата, като клапата се съоръжава с индикатор, който показва дали тя е отворена или затворена; клапите не се изискват там, където каналите преминават през помещения, обградени с прегради клас "А", без да обслужват тези помещения, при условие че тези канали имат същата пожароустойчивост както преградите, през които преминават.

(3) Вентилационните канали за машинни помещения категория "А" или за кухни не преминават през жилищни помещения, служебни помещения или постове за управление, но ако ИА "МА" позволи такова разположение, те се изработват от стомана или равностоеен материал и се разполагат така, че да запазват целостта на преградата.

(4) Вентилационните канали на жилищните помещения, служебните помещения или постове за управление не преминават през машинни помещения категория "А" или през кухни, но ако ИА "МА" позволи такова разположение, те се изработват от стомана или равностоеен материал и се разполагат така, че да запазват целостта на преградата.

(5) Отворите на вентилационни канали със свободна площ на напречното сечение, надвишаваща  $0,02 \text{ m}^2$ , и които преминават през прегради клас "В", се облицоват с ръкави от стоманени листове с дължина най-малко 900 mm, освен ако каналите не са направени от стомана за тази дължина, преминаваща през преградата. При преминаване през прегради клас "В" се препоръчва тази дължина да бъде равномерно разпределена от двете страни на преградата.

(6) По отношение на постове за управление, разположени извън машинните помещения, се вземат мерки, които осигуряват поддържането на вентилирането, видимостта и недопускането на задимяване, за да може в случай на пожар намиращите се там машини и съоръжения да се наблюдават и да работят ефективно. Осигуряват се алтернативни и отделни средства за подаване на въздух, като входните отвори за въздух на двата източника за подаване на въздух се разполагат така, че рискът и в двата отвора едновременно да бъде засмукан дим да се сведе до минимум. По преценка на ИА "МА" тези изисквания може да не се прилагат за постове за управление, разположени и излизаци на открита палуба, или там, където местните приспособления за затваряне са също толкова ефикасни.

(7) Където вентилационните канали преминават през жилищни помещения или през помещения, съдържащи горящи материали, смукателните канали от района на кухни се изработват в съответствие с изискванията за прегради клас "А" и се снабдяват със:

1. уловител за мазнини, който лесно да се изважда за почистване;
2. пожарен клапан, поставен в долния край на канала;
3. устройство за изключване на изсмукващия вентилатор, което се задейства от кухнята;
4. стационарно средство за гасене на пожар, монтирано в смукателния канал, освен в случаите, когато ИА "МА" счете такива устройства за непрактични за кораби с дължина, по-малка от 75 m.

(8) Главните входни и изходни отвори на всички вентилационни системи могат да се затварят извън вентилираното помещение и допълнително:

1. механичната вентилация в жилищните помещения, служебните помещения, постове за управление и машинните помещения може да се спира от леснодостъпно място извън помещението, което обслужва;

2. мястото, откъдето се спира механичната вентилация, остава достъпно в случай на пожар в помещението, което обслужва;

3. средствата, осигурени за спиране на механичната вентилация в машинните помещения, са изцяло отделени от средствата, осигурени за спиране на вентилацията в другите помещения.

(9) Осигуряват се средства за затваряне от безопасно място на обхващащите димоходните помещения.

(10) Вентилационните системи, обслужващи машинни помещения, се изграждат като независими системи от системите, обслужващи други помещения.

(11) Складовете, съдържащи значителни количества силно възпламеними продукти, се осигуряват с вентилационни устройства, отделни от другите вентилационни системи. Вентилацията се разполага близко до пода и до тавана на помещението и входните и изходните отвори се съоръжават с искроуловителни устройства.

Чл. 82. (1) Електрическите радиатори за отопление се проектират и монтират така, че рискът от пожар да е сведен до минимум. Радиаторите се монтират така, че намиращи се в близост до тях дрехи, пердета или други подобни материали да не бъдат повредени или запалени от топлината, излъчвана от техни елементи.

(2) Не се разрешава отопление посредством открит огън. Нагревателните печки и други подобни уреди се укрепват здраво и около и под такива уреди, и там, където минават димоходните им канали, се осигурява подходяща изолация и защита против пожар. Допълнително се спазват следните изисквания:

1. димоходните канали на печки на твърдо гориво се разполагат и проектират така, че да се сведе до минимум възможността да бъдат блокирани от газообразните продукти на горенето и се съоръжават с подръчно средство за почистване;

2. в затворено положение клапите за ограничаване на тягата в димните канали оставят подходяща отворена площ;

3. помещенията, където са монтирани печки, се снабдяват с вентилатори с достатъчен капацитет, който осигурява необходимото количество въздух за горене на печката;

4. вентилаторите не се оборудват със средства за затваряне и тяхното местоположение е такова, че затварящи уреди съгласно чл. 84 не се изискват.

(3) Не се разрешава ползването на газови уреди за отопление с открит пламък с изключение на готварски печки и водонагреватели.

(4) Помещенията, в които са разположени печките и водонагревателите, отговарят на следните изисквания:

1. имат подходяща вентилация, която отвежда дима и възможното изтичане на газ на безопасно място;

2. всички тръби, през които преминава газ от бутилката към печка или водонагревател, са от стомана или друг одобрен материал;

3. на всеки уред са монтирани устройства за автоматично прекъсване подаването на газ, които се задействат при загуба на налягане в главната тръба или при угасване на пламъка.

(5) Мястото, съхранението, разпределението и използването на газообразно

гориво за домашни нужди съответстват на чл. 84 и отговарят на изискванията на ИА "МА".

Чл. 83. (1) Откритите повърхности в коридори и ограждения на стълбища и повърхности, включващи площи в скрити и недостъпни пространства в жилищните помещения, в служебните помещения и в постове за управление, имат свойства на бавно разпространение на огъня. Откритите повърхности на таваните в жилищните помещения, в служебните помещения и в постове за управление имат свойства на бавно разпространение на огъня.

(2) Боите, лаковете и други последни пластове покрития, използвани в открити вътрешни повърхности, не отделят прекомерни количества дим или токсични газове или изпарения. Изпълнителна агенция "Морска администрация" проверява дали не са от такова естество, което да предполага неоправдана опасност от пожар. За кораби, построени на или след 01.01.2003 г., това се определя в съответствие с Кодекса за прилагане на процедурите за изпитание на пожароустойчивост.

(3) За грундовите палубни покрития вътре в жилищните и служебните помещения и в постове за управление се използват одобрени материали, които не се възпламеняват лесно или не поражда опасност от отравяне или експлозия при повишени температури.

(4) На местата, където прегради класове "А" или "В" са прекъснати за преминаване на кабели, тръби, канали, шахти и др. или за монтиране на крайни части на вентилационни канали, укрепления за осветление и подобни уреди, се вземат мерки, гарантиращи, че пожароустойчивостта не е нарушена.

(5) В жилищните и в служебните помещения и в постове за управление тръбите, преминаващи през прегради класове "А" или "В", са от одобрени материали и издържат на температурата, която се изисква да издържат тези прегради. Когато ИА "МА" разреши преминаване на петролни или горими течности през жилищните и служебните помещения, тръбите, през които преминават петролните или горимите течности, са от одобрен материал, като ИА "МА" отчита риска от пожар.

(6) Материали, които лесно губят своята ефективност поради нагриване, не се използват за извънбордни шпигати, санитарни отходни канали и други изходящи отвори, намиращи се в близост до водолинията, ако при разрушаване на материала в случай на пожар би могла да възникне опасност от наводняване.

(7) Забранява се използването на киноленти на нитроцелулозна основа в прожекционните апарати на кораба.

(8) Съдовете за отпадъци, освен използваните при преработката на риба, са от негорящи материали без отвори по страните или по дъното.

(9) Механизмите, задвижващи горивопрехвалящи помпи, агрегатите за прехвърляне на гориво и други подобни горивни помпи, се съоръжават с дистанционно управление, разположено извън съответното помещение, така че да се спират в случай на възникване на пожар в помещението, в което се намират.

(10) Събирателни тави се монтират, където е необходимо, да се предотврати теч на петролни продукти в сантините.

(11) В помещенията, използвани за складиране на риба, изолацията от горящи материали е защитена от плътно прилепваща метална обшивка.

Чл. 84. (1) Бутилките за газ под налягане, втечен или разтворен газ се маркират ясно с предписаните идентификационни цветове, имат четлива идентификация от име и химическата формула за съдържанието си и се обезопасяват.

(2) Бутилките, съдържащи възпламеними или други опасни газове, и

изразходваните бутилки се складират и обезопасяват на открити палуби и всички клапани, регулатори за налягането и тръби, излизащи от такива бутилки, се защитават от повреди. Бутилките се предпазват от прекомерни вариации на температура, преки слънчеви лъчи и от натрупване на сняг. Изпълнителна агенция "Морска администрация" може да разреши такива бутилки да бъдат складирани в отделения, отговарящи на изискванията по ал. 3 - 5.

(3) За помещенията, в които се съхраняват високо възпламеними течности, като летливи бои, парафин, бензол и др., където е разрешено и втечен газ, се осигурява директен достъп само от открити палуби. Уреди за регулиране на налягането и предпазни клапани изпускат вътре в помещението. Където граничните прегради на такива отделения свързват други затворени помещения, те се изграждат газонепроницаеми.

(4) В помещенията, използвани за съхранение на силно възпламеними течности или втечени газове, не се разрешава инсталиране на електрически кабели и прибори, с изключение на необходимите за обслужване на помещението. Ако са монтирани такива прибори, те отговарят на изискванията на ИА "МА" за работа във възпламенима атмосфера, а на корабите, построени на или след 01.01.2003 г., те са освидетелстван тип и съответстват на международния стандарт ИЕС, 79 "Електрически апарати за работа в атмосфера от експлозивни газове". Източниците на топлина се държат отдалечени от такива помещения и на видно място се поставят предупредителни надписи "Пушенето забранено" и "Забранено използването на открит огън".

(5) За всеки вид газ под налягане се осигурява отделно помещение за съхранение. В помещенията, използвани за съхранение на газове под налягане, не се разрешава съхраняването на други възпламеними продукти, както и инструменти или предмети, които не са част от системата за разпределение на газ. Изпълнителна агенция "Морска администрация" може да облекчи тези изисквания, отчитайки свойствата, обема и предназначенията употреба на такива газове под налягане.

Чл. 85. (1) Стълбищата и траповете към и от всички жилищни помещения и в помещенията, в които обикновено работи екипажът, освен машинните помещения, се устройват така, че да осигуряват бърза евакуация до откритата палуба и оттам до спасителните съдове.

(2) Всички нива на жилищните помещения по ал. 1 се осигуряват с най-малко два отделни достатъчно раздалечени изхода за евакуация, които може да включват обичайните средства за достъп от всяко ограничено помещение или група помещения, както следва:

1. под горната открита палуба основното средство за евакуация е стълбище, а вторият изход може да бъде шахта или стълбище;

2. над горната открита палуба средствата за евакуация са стълбища или врати към открита палуба или комбинация от двете.

(3) Изпълнителна агенция "Морска администрация" по изключение може да разреши само едно средство за евакуация, с оглед естеството и разположението на помещенията и на броя на лицата, които обикновено биха могли да се настанят или да работят там.

(4) Коридор или част от него, от който има само един път за евакуация, е с дължина не по-голяма от 7 m.

(5) Широчината и непрекъснатостта на средствата за евакуация удовлетворяват изискванията на ИА "МА", а за кораби, построени на или след 01.01.2003 г., средствата за евакуация и вратите в тях са с широчина най-малко 700 mm и перила поне от едната страна.

(6) Във всяко машинно помещение категория "А" се осигуряват две средства за евакуация:

1. две стоманени стълби, намиращи се на възможно по-голямо разстояние една от друга, които водят към врати, раздалечени на колкото може по-голямо разстояние една от друга, разположени в горната част на помещението, от които е осигурен достъп до открита палуба; едната от стълбите осигурява непрекъснато закритие от пожар откъм долната част на помещението до безопасно място извън него; ИА "МА" може да не изисква такова закритие, ако поради специалните размери на машинното помещение е осигурен безопасен евакуационен път откъм долната част на това помещение; закритието е от стомана с изолация, където е необходимо, снабдено със самозатваряща се стоманена врата в долния си край, и отговаря на изискванията на ИА "МА", а за кораби, построени на или след 01.01.2003 г., е от стомана, изолирано до стандарт "А-60" и снабдено в долния си край със самозатваряща се врата с клас на пожароустойчивост "А-60";

2. една стоманена стълба, водеща до врата в горната част на помещението, от която се осигурява достъп до открита палуба, и допълнително:

а) в долната част на помещението и на достатъчно отдалечено място от тази стълба една стоманена врата, която може да се отваря от двете страни;

б) осигурява достъп до безопасен път за евакуация откъм долната част на помещението до открита палуба.

(7) От машинни помещения, различни от тези от категория "А", евакуационните пътища отговарят на изискванията на ИА "МА", като се отчитат видът и разположението на помещенията и дали в тях обикновено работят хора.

(8) Асансьорите не се считат за част от изискваните средства за евакуация.

Чл. 86. (1) На кораби, на които е прието използването на метод ПФ за защита от пожар, се инсталира система за автоматично оросяване и за пожарна сигнализация от одобрен вид, която предпазва жилищните и служебните помещения, с изключение на помещенията, които не предполагат значителен риск от пожар, като празни и санитарни помещения.

(2) Системата по ал. 1 е годна за незабавна експлоатация по всяко време, като за тази цел да не е необходимо никакво действие на екипажа и допълнително:

1. да е от типа на системите с постоянно пълни тръбопроводи, но открити нейни части с малки размери могат да бъдат със сухи тръбопроводи, където по мнение на ИА "МА" това е необходима предпазна мярка;

2. всичките ѝ части, които могат да бъдат подложени на температури на замръзване при експлоатацията им, да са подходящо защитени срещу замръзване;

3. да се поддържа заредена под необходимото налягане и да има осигурено непрекъснато подаване на вода, както изисква ал. 6;

4. всяка секция спринклери да включва средства за автоматично подаване на визуален и звуков сигнал в едно или повече индикаторни устройства при влизане в действие на някой от спринклерите;

5. индикаторните устройства да показват в коя секция от системата е възникнал пожар и да са монтирани на:

а) навигационния мостик, и допълнително;

б) на място, различно от мостика, така че да може да се гарантира, че сигналът за пожар е получен незабавно от екипажа.

6. известителната система да е устроена така, че да дава показания за всякакви неизправности на системата.

(3) Спринклерите се групират в отделни секции, всяка от които съдържа не повече от 200 спринклера, като:

1. всяка секция може да се изолира само от един спирателен кран, който е:  
а) леснодостъпен и с ясно и постоянно обозначено местонахождение;  
б) снабден със средства за предотвратяване задействието му от неупълномощени лица;

2. при всеки секционен спирателен клапан и в централния пост се осигурява манометър, показващ налягането в системата;

3. спринклерите са устойчиви на корозия и се задействат при:

а) температура от 68 до 79° - в жилищни и служебни помещения;

б) температура, увеличена с не повече от 30° над максималната температура на палубата - в помещения, различни от посочените в буква "а", като сушилни, където се предполагат високи околни температури;

4. при всяко индикаторно устройство се поставя списък или план-схема, показващ обслужваните помещения и местонахождението на зоната по отношение на всяка от секциите, и се осигуряват съответните инструкции за изпитване и поддържане.

(4) Спринклерите се монтират на тавана и в подходящ ред за осигуряване на средно количество вода не по-малко от 5 l.m<sup>2</sup>/min върху номиналната площ, покрита от спринклерите. Изпълнителна агенция "Морска администрация" може да разреши използването на спринклери, осигуряващи такова количество вода с подходящо разпределение, което съгласно изискванията на ИА "МА" е показало не по-малка ефективност.

(5) На кораба се осигурява напорен танк с вместимост най-малко два пъти по-голяма от количеството вода, определено по тази алинея, като танкът:

1. съдържа постоянен обем сладка вода, равен на количеството вода, което се подава за една минута от помпата по ал. 6, т. 1;

2. е оборудван с устройства, поддържащи такова въздушно налягане, че когато постоянният обем сладка вода бъде изразходен, налягането да не бъде по-малко от работното налягане в спринклерите плюс налягането, дължащо се на водния напор, измерен от дъното на танка до най-високия водооросител в системата;

3. е оборудван с подходящи средства за допълване на въздуха под налягане и допълване на танка със сладка вода;

4. е снабден с мерително стъкло за отчитане на точното ниво на водата в танка;

5. е снабден със средства за предотвратяване проникването на морска вода в него.

(6) На кораба се инсталира самостоятелна механична помпа, която осигурява автоматично поддържане на непрекъснато хранване на спринклерите с вода. Помпата се задейства автоматично от спадането на налягането в системата, преди да се изчерпи напълно постоянният обем сладка вода в напорния танк, и допълнително:

1. помпата и тръбопроводната система могат да поддържат необходимото налягане на нивото на най-високия оросител за осигуряване на непрекъснатото подаване на вода, достатъчна за едновременно покриване на максималната площ, оградена от противопожарни прегради от класове "А" и "В", или площ 280 m<sup>2</sup>, в зависимост от това кое е по-малкото от двете, при спазване на количеството, определено в ал. 4;

2. помпата се снабдява на изходната си страна с пробен кран с къса изпускателна тръба с отворен край; ефективният отвор на крана и тръбата позволява изпускане на изисквания капацитет на помпата, като се поддържа налягането в системата, определено в ал. 5, т. 2;

3. където е възможно, кингстонът на помпата и помпата се поставят в едно и



също помещение и кингстонът се устройва така, че когато корабът е на вода, да не е необходимо да се изключва подаването на морска вода към помпата за всяка цел, различна от преглед или ремонт на помпата.

(7) Помпата и танкът се разполагат на достатъчно отдалечено място от машинни помещения категория "А" и не трябва да се намират в помещение, за което се изисква да е защитено от оросителната система.

(8) На кораба се осигуряват не по-малко от два източника на захранване на помпата за морска вода и автоматичната система за сигнализация и за откриване на пожар, като се изисква следното:

1. ако помпата се задвижва електрически, да е свързана към главния източник на електрическо захранване, който е в състояние да бъде захранван от най-малко два генератора;

2. захранващите фидери са така разположени, че да се избягва преминаването през кухни, машинни помещения и други затворени помещения с висока пожароопасност, освен доколкото е необходимо за достигане до съответните разпределителни табла;

3. един от източниците за захранване на системата за сигнализация и системата за откриване на пожара да е аварийен източник;

4. ако едно от задвижванията на помпата е двигател с вътрешно горене, в допълнение към изискването по ал. 7 той да е разположен така, че пожар в което и да е защитено от системата помещение да не се отразява върху подаването на въздух към двигателя.

(9) Оросителната система има връзка с корабната пожарна магистрала посредством блокируем невъзвратен клапан при връзката, който предотвратява обратно протичане на вода от оросителната система към пожарната магистрала.

(10) За проверка действието на автоматичната пожароизвестителна система на всяка секция спринклери се монтира изпитвателен клапан, изпускащ вода, равна на количеството, изпускано от един спринклер. Изпитателният клапан за всяка секция е разположен близо до спирателния клапан за тази секция и допълнително:

1. се осигуряват средства за работата на автоматичното задействане на помпата при намаляване на налягането в системата;

2. за всяка секция спринклери се осигуряват превключватели на един от пултовете за индикация, посочени в ал. 2, т. 4, чрез които може да се изпитва действието на пожароизвестителната система и индикаторите на всяка секция от спринклери.

(11) Осигуряват се резервни спринклерни глави за всяка секция в съответствие с изискванията на ИА "МА", а за кораби, построени на или след 01.01.2003 г., резервните спринклерни глави от всеки тип и размер са, както следва:

1. за общ брой спринклери, по-малък от 100 - 3;

2. за общ брой спринклери, по-малък от 300 - 6;

3. за общ брой спринклери от 300 до 1000 - 12.

Чл. 87. (1) На кораби, на които е прието използването на метод ШФ за защита от пожар, се инсталират автоматична пожароизвестителна система и система за откриване на пожар, които са от одобрен вид. Системата за откриване на пожар открива пожар във всички жилищни помещения и служебни помещения, с изключение на помещенията, в които няма значителен риск от пожар.

(2) Автоматичната пожароизвестителна система се задейства незабавно и по всяко време, без да е необходимо извършването на никакви действия от екипажа, и отговаря на следните изисквания:

1. всяка секция от детектори включва средства за автоматично подаване на

визуален и звуков известителен сигнал в едно или повече индикаторни устройства винаги когато някой от детекторите се задейства;

2. индикаторните устройства показват в коя секция, обслужвана от системата, е възникнал пожар, централизиран са на навигационния мостик или други такива места, така че е осигурено незабавното получаване от екипажа на всеки алармен сигнал;

3. осигурени са устройства, които гарантират, че звуковият сигнал се подава на палубата, на която е открит пожар.

(3) Пожароизвестителната система и системата за откриване на пожар показват и всички неизправности в тях.

(4) Детекторите на системата за откриване на пожар се групират в отделни секции, всяка от които обхваща не повече от 50 помещения, обслужвани от системата, и съдържа не повече от 100 детектора. Детекторите се групират по зони за обозначаване на коя палуба е възникнал пожар.

(5) Системата за откриване на пожар се задейства от повишена температура на въздуха, от необичайна концентрация на дим или от други фактори, показващи зараждане на пожар в което и да е от защитените помещения, като:

1. системи, които са чувствителни към температурата на въздуха, не се задействат при температура, по-малка от 54°, и се задействат при температура, не по-голяма от 78°, когато температурното нарастване до тези нива не е по-голямо от 1° в минута; по преценка на ИА "МА" допустимата температура на задействане може да бъде увеличена до 30° над максималната температура на палубата в сушилни помещения и подобни места, които обикновено имат висока околна температура;

2. системи, които са чувствителни на концентрацията на дим, се задействат при намаляване на интензивността на пропуснат светлинен лъч със стойност, която се определя от ИА "МА", а за кораби, построени на или след 01.01.2003 г., чувствителните елементи са освидетелствани, че се задействат, преди гъстотата на дима да достигне затъмнение 12,5 % на m, но не и преди 2 %;

3. системата за откриване на пожар не се използва за никаква друга цел, освен за откриването на пожар;

4. други еднакво ефективни начини на задействане се позволяват на кораба по преценка на ИА "МА".

(6) Детекторите за откриване на пожар задействат пожароизвестителната сигнализация чрез включване или изключване на контакти или чрез други подходящи начини и:

1. се монтират на таван и се защитават срещу удар и физическа повреда;

2. са пригодени за използване в морски атмосферни условия;

3. се поставят на открито място, далеч от бимси и други предмети, които биха възпрепятствали протичането на горещите газове или на дима до чувствителния елемент;

4. детекторите, които работват чрез включване на контакти, са от закрит контактен тип, а веригата е под непрекъснато наблюдение за показване на неизправни състояния.

(7) Най-малко един детектор се монтира във всяко помещение, където се изискват наличие на откриващи средства, като най-малко един детектор покрива всеки 37 m<sup>2</sup> от площта на палубата. В големите помещения детекторите се разполагат по определен ред, така че никой детектор да не бъде на повече от 9 m разстояние от друг или на повече от 4,5 m от преградата.

(8) За електросъоръженията, използвани за хранване на системите за пожарна сигнализация и откриване на пожар, се осигуряват не по-малко от два

източника за захранване, единият от които е аварийен източник, и:

1. захранването се осигурява чрез отделни фидери, предназначени само за тази цел;

2. фидерите са изведени до превключвател, който се намира в поста за управление на системата за откриване на пожар;

3. фидерите са прокарани така, че не преминават през кухни, машинни помещения и други затворени помещения с висока пожароопасност, освен при необходимост да се осигури откриването на пожар в такива помещения или да се достигне съответното разпределително табло.

(9) При всяко индикаторно устройство се поставя списък или план-схема, показващ обслужваните помещения и местонахождението им в зоната по отношение на всяка система, и:

1. има на разположение инструкции за проверка и поддържане;

2. осигурени са средства за проверка на правилното действие на детекторите и индикаторните устройства чрез подаване на горещ въздух или дим до местата на детекторите.

(10) За всяка секция детектори се осигуряват резервни детекторни глави съобразно изискванията на ИА "МА".

Чл. 88. Товарните помещения с висока пожароопасност се защитават чрез стационарна газова пожарогасителна система или чрез пожарогасителна система, осигуряваща равностойна защита, която удовлетворява изискванията на ИА "МА".

Чл. 89. (1) Осигуряват се най-малко две пожарни помпи.

(2) Ако пожар в кое да е помещение може да извади от строя всички пожарни помпи, на кораба се предвиждат алтернативни средства за осигуряване вода за противопожарни цели. На кораби с дължина 75 m и повече алтернативното средство е стационарна аварийна пожарна помпа със самостоятелно задвижване, която осигурява две струи вода според изискванията на ИА "МА", а на кораби, построени на или след 01.01.2003 г., двете струи са с налягане най-малко 0,25 N/mm<sup>2</sup>.

(3) Пожарните помпи, които не са аварийни, доставят за противопожарни цели количество вода при минимално налягане от 0,25 N/mm<sup>2</sup>, най-малко с общ обем (Q), определен по формулата  $Q = (0,15vL(B+D) + 2,25)^2 \text{ m}^3/\text{h}$ , където L, B и D са в m, като общата производителност на пожарните помпи може да не превишава 180 m<sup>3</sup>/h.

(4) Всяка една от пожарните помпи, която не е аварийна, има производителност не по-малка от 40% от общата производителност на пожарните помпи, изисквани по ал. 3, и във всеки случай е в състояние да осигури най-малко две струи вода, изисквани по чл. 91, ал. 3, т. 1. Тези пожарни помпи осигуряват основната пожарна система при изискваните условия. Когато са монтирани повече от две помпи, производителността им удовлетворява ИА "МА".

(5) Пожарните помпи са самостоятелно задвижвани механични помпи. Санитарните помпи, баластните помпи, сантинните помпи или помпите с общо предназначение могат да бъдат приети като пожарни помпи, ако:

1. обикновено не се използват за изпомпване на нефтопродукти; или

2. понякога се използват за прехвърляне или изпомпване на гориво, но на тях са монтирани подходящи устройства за превключване.

(6) Към всички пожарни помпи се монтират предпазни клапани, ако помпите могат да развият налягане, превишаващо конструктивното налягане на тръбите от противопожарната система, хидрантите и шланговете. Тези клапани се разполагат и регулират така, че предотвратяват появяването на прекомерно налягане в която и да е от основните пожарни системи.

(7) Аварийните механични пожарни помпи са помпи със самостоятелно задвижване и захранване със собствен дизелов двигател за основно задвижване и запас от гориво, монтиран на достъпно място извън отделението, в което са разположени основните пожарни помпи, или със задвижване от автономен генератор, който може да е аварийният генератор по чл. 68 с достатъчна мощност и разположен на безопасно място извън машинното отделение, за предпочитане над работната палуба. Аварийната пожарна помпа трябва да е в състояние да работи най-малко 3 h.

(8) Аварийните пожарни помпи, крановете на задбордните смукатели и другите необходими кранове се задействат от места извън отделенията, в които са разположени основните пожарни помпи и които няма да бъдат блокирани от пожар в тези отделения.

Чл. 90. (1) Когато се изисква повече от един хидрант за осигуряването на броя на струите, определени в чл. 91, се осигуряват противопожарни магистрала, които отговарят на следните изисквания:

1. пожарните тръбопроводи нямат други връзки, освен необходимите за целите на пожарогасенето и необходимите за измиване на палубата и котвените вериги и за работа на сантинни ежектори,

2. когато са самоизточващи се и в тях може да възникнат повреди вследствие замръзване, са съоръжени с подходящи дренажни кранове.

(2) Диаметърът на противопожарната магистрала и тръбопровода за подаване на вода е достатъчен за ефективно разпределяне на максимално изискваното количество подавана вода от две едновременно работещи пожарни помпи или на  $140 \text{ m}^3/\text{h}$ , което от двете количества е по-малкото.

(3) При подаване на количеството вода по ал. 2 от две едновременно работещи помпи през струйниците по чл. 91, ал. 6 през които и да са съседни хидранти във всички хидранти се поддържа минимално налягане  $0,25 \text{ N/mm}^2$ .

Чл. 91. (1) Броят на осигурените пожарни шлангове е равен на броя на хидрантите, определени по ал. 3, увеличен с един резервен шланг, като:

1. в този брой не се включват пожарни шлангове, които се изискват в кое да е машинно или котелно отделение;

2. пожарните шлангове са от одобрен материал и с достатъчна дължина, за да се подава струя вода до всички помещения, където може да се наложи да се използват;

3. пожарните шлангове не са по-дълги от 20 m;

4. шлангът е снабден със струйник и необходимите съединители;

5. пожарните шлангове заедно с необходимите принадлежности и инструменти се държат в готовност за използване на видни места в близост до подаващите вода хидранти или съединения.

(2) Изпълнителна агенция "Морска администрация" може да увеличи броя на изискваните пожарни шлангове, за да обезпечи наличността и достъпността по всяко време на достатъчен брой шлангове, с оглед размера на кораба.

(3) Броят на хидрантите и тяхното разположение отговарят на следните изисквания:

1. осигуряват най-малко две струи вода, които достигат до всяка част на кораба, обикновено достъпна за екипажа, когато корабът е на път; струите не произхождат от един и същи хидрант; едната струя е от шланг с единична дължина;

2. хидрантите са съоръжени с пожарни шлангове със струйници с двойно предназначение, както се изисква по ал. 6; един хидрант се разполага в близост до входа на защитаваното помещение.

(4) Материалите, които поради нагряване лесно губят своята ефективност, не се използват за противопожарни магистрали и хидранти, освен ако са подходящо защитени и:

1. тръбите и хидрантите са разположени така, че пожарните шлангове могат лесно да се съединяват към тях;

2. на кораби, където може да се превозва палубен товар, хидрантите са разположени така, че винаги са лесно достъпни, а тръбите - доколкото е практически възможно, така, че се избягва опасността от повреждането им от такъв товар;

3. осигурява се пълна взаимозаменяемост на струйниците и съединенията за пожарните шлангове, ако не са осигурени по един пожарен шланг и струйник за всеки хидрант.

(5) За обслужването на всеки пожарен шланг се монтира кран или клапан на хидранта така, че който и да е пожарен шланг може да бъде разсѐединен, докато пожарните помпи работят.

(6) Стандартните размери на струйниците са 12, 16 и 19 mm или възможно най-близък до тях. Струйници с по-голям диаметър могат да бъдат използвани с разрешение от ИА "МА", като:

1. за жилищните и служебните помещения не е необходимо да се използва струйник с диаметър, по-голям от 12 mm;

2. размерът на струйниците за машинни помещения и открити места по кораба е такъв, че се получава възможно най-голямото количество вода, подавана от две струи на най-малката помпа при налягането, посочено в чл. 90, ал. 3, без да е необходимо да се използва размер на струйника, по-голям от 19 mm.

Чл. 92. (1) На риболовните кораби се използват пожарогасителите от одобрен вид, като:

1. капацитетът на преносимите течни пожарогасители е не повече от 13,5 l и не по-малко от 9 l;

2. другите пожарогасители не надвишават равностойната носимост на пожарогасители 13,5 l и имат пожарогасителен еквивалент не по-малък от този на течен пожарогасител от 9 l;

3. Изпълнителна агенция "Морска администрация" определя равностойността на пожарогасителите.

(2) Запасните заряди се осигуряват съгласно установените от ИА "МА" количества, а за кораби, построени на или след 01.01.2003 г., те са:

1. за всеки тип пожарогасители, намиращи се на кораба и които могат да се зареждат на кораба - 100 % за първите 10 броя и 50 % за останалите, но не повече от 60 броя;

2. за пожарогасители, които не могат да се зареждат на кораба, вместо запасни заряди корабът са снабдява с 50 % резервни пожарогасители от същия тип.

(3) Зарядите по ал. 2 се осигуряват с инструкции за презареждане, като за презареждане се използват само одобрени заряди.

(4) Не се разрешава употреба на пожарогасители, съдържащи гасящи вещества, които, по мнение на ИА "МА", при използването им при очакваните условия отделят вредни газове в количества, застрашаващи лицата на борда.

(5) Пожарогасителите периодично се преглеждат и подлагат на изпитвания от ИА "МА". За кораби, построени на или след 01.01.2003 г., пожарогасителите се проверяват ежегодно от компетентно лице, упълномощено от ИА "МА". На всеки пожарогасител се поставя табела, указваща, че е бил проверен. На всички бутилки на пожарогасители под налягане и на бутилките за изтласкване на пожарогасители, които не са под налягане, се извършва хидравлично изпитване всеки 10 години.

(6) Обикновено един от преносимите пожарогасители, предназначени за използване в определено помещение, се разполага при входа му.

Чл. 93. (1) В постове за управление, жилищните и служебните помещения се осигуряват най-малко пет одобрени преносими пожарогасителя съгласно изисквания, установени от ИА "МА".

(2) Запасните заряди се осигуряват съгласно изисквания, установени от ИА "МА", а за кораби, построени на или след 01.01.2003 г., изискванията са:

1. за всеки тип пожарогасители, които се намират на кораба и могат да се зареждат на кораба - 100 % за първите 10 броя и 50 % за останалите, но не повече от 60 бр.;

2. за пожарогасители, които не могат да се зареждат на кораба, вместо резервни заряди корабът са снабдява с 50 % резервни пожарогасители от същия тип;

3. на борда се осигуряват инструкции за презареждане, като за презареждане се използват само одобрени заряди.

Чл. 94. (1) Помещенията с котли, работещи на течно гориво, или горивни устройства се снабдяват с една от стационарните пожарогасителни системи съгласно изисквания, установени от ИА "МА":

1. напорна водна оросителна инсталация;

2. газова обемна пожарогасителна инсталация;

3. пожарогасителна инсталация, използваща изпарения от слаботоксични изпаряващи се течности;

4. пожарогасителна инсталация, използваща високократна пяна.

(2) Където машинното и котелното отделение не са изцяло отделни или горивото може да се стича от котелното в машинното отделение, комбинираното машинно и котелно помещение се счита за едно помещение.

(3) Забранява се на нови и съществуващи кораби инсталирането на нови системи, използващи халони като пожарогасително средство.

(4) Всяко котелно отделение се снабдява най-малко с един комплект преносимо въздушнопенно устройство, удовлетворяващо изискванията на ИА "МА".

(5) Най-малко два одобрени преносими пенни или равностойни пожарогасителя се осигуряват за всяко място от котелното отделение, където се извършва горене, и за всяко помещение, в което е поместена част от горивната инсталацията, като:

1. най-малко един е пенен пожарогасител с вместимост не по-малка от 135 l от одобрен вид и е снабден с шлангове на подходящи ролки, които могат да достигат до всяка част от котелното помещение;

2. Изпълнителна агенция "Морска администрация" може да облекчи изискванията по т. 1, с оглед размера и естеството на защитаваното помещение.

(6) Във всяко помещение, в което се извършва горене, се осигурява съд с пясък, импрегнирани със сода стърготини или друг одобрен сух материал в такова количество, каквото изисква ИА "МА". В замяна на това изискване може да се осигури одобрен вид пожарогасител.

(7) Помещенията, в които има двигатели с вътрешно горене, използвани за основно задвижване или за други цели, с обща изходяща мощност не по-малка от 750 kW, се снабдяват със:

1. една от пожарогасителните системи по ал. 1;

2. най-малко един комплект преносим въздушнопенен пожарогасител, удовлетворяващ изискванията на ИА "МА";

3. одобрени пенни пожарогасители, всеки от които с вместимост най-малко

45 l, или достатъчно на брой равностойни, за да е възможно пяната или нейният еквивалент да бъде насочена към всяка част от горивната и смазочната система, намиращи се под налягане, трансмисии и други механизми, които създават опасност от пожар, и:

а) достатъчен брой преносими пенни или равностойни пожарогасители, разположени така, че да има пожарогасител на разстояние не по-голямо от 10 m от всяка точка на помещението;

б) поне два пожарогасителя във всяко помещение;

в) за по-малки помещения ИА "МА" може да облекчи тези изисквания.

(8) Помещенията, в които има парни турбини или парни машини, използвани както за основно задвижване, така и за други цели, когато такива механизми имат обща изходяща мощност не по-малка от 750 kW, се снабдяват със:

1. пенни пожарогасители, всеки от които е с вместимост най-малко 45 l, или достатъчно на брой равностойни, за да е възможно пяната или нейният еквивалент да бъде насочена към всяка част от смазочната система, работеща под налягане, към всяка част от кожусите, затварящите елементи от турбината, машините или прилежащите трансмисии, които се смазват под налягане, или към други механизми, създаващи опасност от пожар, ако не е осигурена най-малко равностойна на посочената защита на помещението посредством някоя от стационарните пожарогасителни системи, предвидени в ал. 1;

2. достатъчен брой преносими пенни или равностойни пожарогасители, които се разполагат така, че един пожарогасител да се намира на разстояние не по-голямо от 10 m от всяка точка на помещението;

3. има най-малко два такива пожарогасителя във всяко такова помещение; такива пожарогасители няма да се изискват в допълнение към пожарогасителите, които са осигурени в съответствие с ал. 7, т. 3.

(9) Когато по преценка на ИА "МА" съществува опасност от пожар в машинно помещение, за което в ал. 1 - 8 няма предписани определени изисквания за противопожарни средства, в помещението или в съседство с него се осигуряват определен брой одобрени пожарогасители или други средства за потушаване на пожар, удовлетворяващи изискванията на ИА "МА".

(10) Когато са инсталирани стационарни противопожарни системи, които не се изискват по тази глава, системите удовлетворяват изискванията на ИА "МА".

(11) Всяко машинно помещение от категория "А", за което е осигурен достъп на ниско ниво от прилежащ тунел на гребния вал, се осигурява, в допълнение към всяка водонепроницаема врата и извън машинното помещение, с лека стоманена пожарна врата, която може да се задейства от двете страни.

(12) Независимо от изискванията по ал. 1 - 11, всички машинни помещения категория "А" се оборудват със стационарна пожарогасителна система.

Чл. 95. (1) На кораба се осигурява най-малко една международна брегова връзка, която съответства на изискванията по ал. 2 и 3.

(2) Стандартните размери на фланците за международната брегова връзка са в съответствие с данните по приложение № 2.

(3) Бреговата връзка се изработва от материали, годни да издържат работно налягане 1,0 N/mm<sup>2</sup>.

(4) Фланецът има плоска повърхност от едната страна, а от другата постоянно закрепено към него съединение, чрез което може да се съедини с корабен хидрант и шланг. Съединителят се държи на борда на кораба заедно с уплътнителна гарнитура от всякакъв материал, подходящ за работно налягане 1,0 N/mm<sup>2</sup>, и с четири болта 16 mm, дъги по 50 mm, и осем шайби.

(5) Пожарната магистрала на кораба се устройва така, че позволява използването на съединителя на двата борда на кораба.

Чл. 96. (1) На борда на кораба се осигуряват най-малко два комплекта пожарникарска екипировка, удовлетворяващи изискванията на ИА "МА". За кораби, построени на или след 01.01.2003 г., пожарникарските екипировки съответстват на изискванията на Кодекса за системите за пожарна безопасност на Международната морска организация и допълнително се осигуряват по две резервни бутилки за всеки дихателен апарат.

(2) Пожарникарските готови за незабавна употреба екипировки се съхраняват на лесно достъпни места, значително отдалечени едно от друго.

Чл. 97. Планът за управление на борбата с пожар е постоянно изложен на борда на кораба съгласно изискванията на ИА "МА". За кораби, построени на или след 01.01.2003 г., съдържанието на плана съответства на резолюция А.654(16) "Графични символи, използвани в планове за борба с пожар" и А.756(18) "Ръководство за информацията, която да съдържа планове за борба с пожар" на Международната морска организация.

Чл. 98. Съоръженията за борба с пожар се поддържат в изправно състояние и в готовност за незабавна употреба по всяко време.

Чл. 99. Изпълнителна агенция "Морска администрация" може да разреши и друг тип уред, приспособление, пожарогасителни вещества и др. вместо описаните в тази глава специални видове уреди, апарати, пожарогасителни средства или устройства, при условие че установи, че те са не по-малко ефективни от изискваните.

### Раздел III.

#### Мерки за осигуряване пожарната безопасност на кораби с дължина 24 m и повече, но по-малко от 60 m

Чл. 100. (1) Корпусът, надстройката, конструктивните прегради, палубите и палубните помещения се изработват от негорими материали. Изпълнителна агенция "Морска администрация" може да разреши използване на горими материали, при условие че изискванията по този член и допълнителните изисквания за пожарогасене по чл. 113, ал. 5 са изпълнени.

(2) На кораби, чийто корпус е изработен от негорими материали, палубите и преградите:

1. които разделят машинните помещения категория "А" от жилищните помещения, служебните помещения или постове за управление се изработват в съответствие с изискванията за прегради клас "А-60", когато машинното помещение категория "А" не е оборудвано със стационарна пожарогасителна система, и с клас "А-30" там, където има такава система;

2. които разделят други машинни помещения от жилищни, служебни помещения и постове за управление, се изработват в съответствие с изискванията за прегради "А-0";

3. които разделят постове за управление от жилищни и служебни помещения, се изработват в съответствие с изискванията за прегради клас "А", изолирани така, че да удовлетворяват изискванията на ИА "МА" (за кораби, построени на или след 01.01.2003 г., съответстват на изискванията по приложение № 1), освен когато ИА "МА" разреши използване на преграда клас "В-15" за разделяне на такива помещения, като кабината на капитана от мостика.

(3) На кораби, чийто корпус е изработен от горими материали:

1. палубите и преградите, разделящи машинните помещения от жилищните



помещения, служебните помещения или постове за управление, се изработват от прегради в съответствие с изискванията за прегради клас "F" или "B-15";

2. граничните части на машинните помещения, доколкото е възможно, предотвратяват преминаването на дим;

3. палуби и прегради, разделящи постове за управление от жилищни и служебни помещения, се изработват от прегради клас "F".

(4) Преградите на коридорите, обслужващи жилищните помещения, служебните помещения и постове за управление:

1. на кораби, чийто корпус е изработен от негорими материали, се изработват с пожароустойчивост като прегради клас "B-15";

2. на кораби, чийто корпус е изработен от горими материали, се изработват с пожароустойчивост като прегради клас "F";

3. се простират от палуба до палуба, освен когато от двете страни на преградата е поставен непрекъснат таван от същия клас, в който случай преградата може да завършва при непрекъснатия таван.

(5) Вътрешните стълбища, обслужващи жилищни помещения, служебни помещения или постове за управление, се изработват от стомана или друг равностоен материал и се разполагат в заграждение, изработено от:

1. прегради клас "F" на кораби, чийто корпус е конструиран от горими материали;

2. прегради клас "B-15" на кораби, чийто корпус е конструиран от негорими материали, при условие, че където стълбището е разположено само на една палуба, е нужно заграждение само на едно ниво.

(6) Вратите или другите закрития на отвори в прегради и палуби по ал. 2 и 3, вратите, монтирани в стълбищни заграждения по ал. 5, и вратите, монтирани в машинни и котелни обшивки, доколкото е възможно, се изграждат с пожароустойчивост, равностойна на тази на преградите, в които са монтирани. Вратите към машинни помещения категория "А" са самозатварящи се.

(7) Асансьорните шахти, които преминават през жилищни и служебни помещения, се изработват от стомана или равностоен материал и се снабдяват със средства за затваряне, които осигуряват контрол върху въздушното течение и дима.

(8) На кораби, чийто корпус е изработен от горими материали, граничните прегради и палуби на помещения, съдържащи някакъв аварийен източник на енергия, и прегради и палуби между кухни, бояджийски складове, фенерни складове или други складове, които съдържат съществено количество силно запалими материали, и жилищни помещения, служебни помещения или постове за управление се изработват от прегради клас "F" или "B-15".

(9) На кораби, чийто корпус е изработен от негорими материали, преградите и палубите по ал. 8 са прегради клас "А", изолирани по начин, удовлетворяващ изискванията на ИА "МА", като се отчита рискът от пожар. Изпълнителна агенция "Морска администрация" може да приеме прегради клас "B-15" между кухня и жилищни помещения, служебни помещения и постове за управление, когато кухнята съдържа електрически фурни, електрически уреди за топла вода или само електрически нагревателни уреди.

(10) Силнозапалимите продукти се държат в подходящо запечатани контейнери.

Чл. 101. (1) Когато през прегради или палуби, които съгласно чл. 100, ал. 2, 3, 6 или 8 трябва да бъдат от клас "А", "В" или "F", преминават електрически кабели, тръби, канали, шахти и др., се предприемат мерки, които гарантират, че пожарната устойчивост на преградите не е нарушена.

(2) Въздушните пространства зад тавани, панели или обшивки в жилищните помещения, служебните помещения и постове за управление се разделят чрез плътно прилепващи конструкции за спиране на въздушните течения, разположени на разстояние не по-голямо от 7 m едно от друго.

(3) Прозорците и светлиците на машинните помещения отговарят на следните изисквания:

1. когато светлиците могат да се отварят, те се затварят от външната страна на помещението; светлици, съдържащи стъклени панели, се съоръжават с външни, постоянно закрепени капаци от стомана или равностоен материал;

2. стъкло и подобни материали не се монтират в граничните прегради на машинно помещение; това не изключва възможността за използването на армирано стъкло за светлици и стъкло в постове за управление вътре в машинните помещения;

3. за светлиците по т. 1 се използва армирано стъкло.

(4) В служебните помещения, с изключение на хладилни помещения за домашни нужди, в постове за управление и в машинните помещения се използва негорим изолационен материал. Повърхността на изолацията, монтирана във вътрешните граници на машинни помещения категория "А", е непромокаема за нефт или нефтени изпарения.

(5) Горящата изолация в помещенията, използвани за съхранение на риба, се защитава от плътно прилепнала метална обшивка.

(6) Независимо от изискванията по чл. 100 и ал. 1 - 5 ИА "МА" може да допусне използване на прегради от клас "А-0" вместо прегради от клас "В-15" или "F", като вземе предвид горимите материали, използвани в съседните пространства.

Чл. 102. (1) С изключение на указаното по чл. 103, ал. 2, на кораба се осигуряват средства за спиране на вентилаторите и за затваряне на основните отвори на вентилационната система от външната страна на обслужваните помещения.

(2) Осигуряват се средства за затваряне на помещенията, ограждащи димоходи, от безопасно място.

(3) С изключение на отвори във и под врати на стълбищни ограждения, може да бъде разрешено наличието на вентилационни отвори във и под вратите в коридорни прегради, при условие че:

1. отворите са разположени само в долната половина на вратата;

2. общата чиста площ на всеки такъв отвор или отвори не превишава  $0,05 \text{ m}^2$ ;

3. когато такъв отвор е изрязан във вратата, той е съоръжен с решетка от негорим материал.

(4) Вентилационни канали за машинни помещения категория "А" или кухни не преминават през жилищни помещения, служебни помещения или постове за управление. Където ИА "МА" разрешава такова преминаване, каналите се изработват от стомана или равностоен материал и са така устроени, че осигуряват целостта на преградата.

(5) Не е разрешено вентилационни канали на жилищни помещения, служебни помещения или постове за управление да преминават през машинни помещения категория "А" или през кухни. Където ИА "МА" разрешава такова преминаване, каналите се изработват от стомана или равностоен материал и се устройват така, че осигуряват целостта на преградата.

(6) Складовете, в които се държи значително количество силно запалими продукти, се съоръжават с вентилационни устройства, отделни от други вентилационни системи. Вентилационната система се разполага близо до палубата и

до тавана на помещението, а смукателните и нагнетателните вентилатори - на безопасни места. Предпазителите от телена мрежа за спиране на искрите се монтират на смукателния и изпускателния вход на вентилационните отвори.

(7) Вентилационните системи, обслужващи машинни помещения, са независими от системите, обслужващи другите помещения.

(8) На шахтите или каналите, които обслужват помещения от двете страни на прегради или палуби клас "А", се монтират:

1. капаци за предотвратяване разпространяването на пожар между отделенията;

2. ръчно задвижвани клапи, които могат да се задействат от двете страни на преградата или палубата;

3. автоматични самозатварящи се клапи там, където шахти или канали със свободна площ на напречното сечение, надвишаваща  $0,02 \text{ m}^2$ , преминават през прегради клас "А" или палуби.

(9) Шахтите, обслужващи отделения, разположени само на едната страна на преграда клас "А", отговарят на изискванията по чл. 81, ал. 2.

Чл. 103. (1) Електрическите радиатори за отопление се проектират и монтират на такова място, че рискът от пожар да е сведен до минимум. Такива радиатори се монтират така, че намиращите се в близост дрехи, пердета или други подобни материали, да не могат да бъдат повредени или запалени от топлината, излъчвана от техни елементи.

(2) Отопление посредством открит огън не се разрешава. Нагревателните печки и другите подобни уреди се укрепват здраво и около и под тях, и там, където минават димоходните им канали, се осигурява подходяща изолация и защита против пожар. Допълнително се спазват следните изисквания:

1. димоходните канали на печки на твърдо гориво се проектират и разполагат така, че да се сведе до минимум възможността да бъдат блокирани от газообразните продукти на горенето, и се снабдяват с подръчно средство за почистване;

2. клапите за ограничаване на тягата в димните канали, когато са в затворено положение, оставят подходяща отворена площ;

3. помещенията, където са монтирани печки, се снабдяват с вентилатори с достатъчен капацитет, който може да осигури необходимото количество въздух за горене на печката;

4. вентилаторите не се оборудват със средства за затваряне и тяхното местоположение е такова, че затварящи уреди съгласно чл. 26 не са необходими.

(3) Газови уреди за отопление с открит пламък, с изключение на готварски печки и водонагреватели, не се разрешават.

(4) Печките и водонагревателите по ал. 3, както и помещенията, в които са разположени, отговарят на следните изисквания:

1. имат подходяща вентилация, която отвежда дима и възможното изтичане на газ на безопасно място;

2. тръбите, през които преминава газ от бутилката към печка или водонагревател, са от стомана или друг одобрен материал;

3. на печките или водонагревателите са монтирани устройства за автоматично прекъсване подаването на газ, които се задействат при загуба на налягане в главната тръба или при угасване на пламъка.

Чл. 104. (1) Откритите повърхности в жилищните помещения, служебните помещения, в постове за управление, коридорите и стълбищните ограждения и скритите повърхности зад прегради, тавани, панели и обшивките в жилищните

помещения, служебните помещения и в постове за управление имат свойства на бавно разпространение на огъня, а за кораби, построени на или след 01.01.2003 г., са определени за притежаващи такива свойства в съответствие с Кодекса за прилагане процедурите за изпитване на пожароустойчивост.

(2) Откритите повърхности в жилищни и служебни помещения, постове за управление, машинни помещения категория "А" и други машинни помещения с подобна пожароопасност, които са изработени от пластмаса, усилена със стъклени материали:

1. се покриват с одобрена смола със задържащи пожара свойства; или
2. се покриват с одобрена боя със задържащи пожара свойства; или
3. се защитават от негорими материали.

(3) За покриване на откритите вътрешни повърхности се използват бои, лакове и други последни пластове, които не отделят прекомерни количества дим или токсични газове, или изпарения, като това се определя в съответствие с Кодекса за прилагане процедурите за изпитване на пожароустойчивост на Международната морска организация.

(4) В жилищните и служебните помещения и в постове за управление се използват грундови палубни покрития от одобрени материали, които не се възпламеняват лесно или не пораждат опасност от отравяне или експлозия при повишени температури.

(5) Тръбите, преминаващи през прегради клас "А" или "Б" в жилищните и служебните помещения и в постове за управление, са от одобрени материали и издържат на температурата, на която издържат тези прегради. Когато ИА "МА" разреши петролни или горими течности да преминават през жилищните и служебните помещения, тръбите, през които преминават те, се изработват от одобрен материал, като се отчита рискът от пожар.

(6) Материалите, които лесно губят своята ефективност поради нагряване, не се използват за извънбордни шпигати, санитарни отходни канали и други изходящи отвори, намиращи се в близост до водолинията, ако при разрушаване на материала в случай на пожар би могла да възникне опасност от наводняване.

(7) Съдовете за отпадъци, освен използваните при преработката на риба, се изработват от негорящи материали и без отвори по страните или по дъното.

(8) Механизмите, задвижващи гориво-прехвърлящи помпи, агрегатите за прехвърляне на гориво и други подобни горивни помпи се съоръжават с дистанционно управление, разположено извън съответното помещение, така че да могат да бъдат спирани в случай на възникване на пожар в помещението, в което се намират.

(9) Събирателни тави се монтират на местата, където е необходимо да се предотврати теч на петролни продукти в сантините.

Чл. 105. (1) Бутилките за газ под налягане, втечен или разтворен газ се маркират ясно с предписаните идентификационни цветове, с четлива идентификация относно името и химическата формула на съдържанието си и се обезопасяват.

(2) Бутилките, съдържащи възпламеними или други опасни газове, и изразходваните бутилки се складират и укрепват сигурно на открити палуби, а клапаните, регулаторите за налягането и тръбите, излизащи от тях, се защитават от повреди. Бутилките се предпазват от прекомерни вариации на температура, преки слънчеви лъчи и от натрупване на сняг. Изпълнителна агенция "Морска администрация" може да разреши бутилките да се складират в отделения, които отговарят на изискванията по ал. 3 - 5.

(3) Помещенията, в които се складират високо възпламеними течности, като

летливи бои, парафин, бензол и др., и ако е разрешено - втечен газ, имат директен достъп само от открити палуби, като в тези помещения се монтират уреди за регулиране на налягането и предпазни клапани. Където граничните прегради на тези помещения се свързват с други затворени помещения, граничните прегради са газонепроницаеми.

(4) В помещенията, които се използват за съхранение на силно възпламеними течности или втечени газове, не се разрешава инсталиране на електрически кабели и прибори, с изключение на необходимите за обслужване на помещението. Ако са монтирани електрически кабели и прибори, те отговарят на изискванията на ИА "МА" за работа във взривоопасна атмосфера, а на корабите, построени на или след 01.01.2003 г., те са от освидетелстван тип и съответстват на международния стандарт ИЕС, 79 "Електрически апарати за работа в атмосфера от експлозивни газове". Източниците на топлина се отдалечават от такива помещения и на видно място се поставят предупредителните надписи "Пушенето забранено" и "Забранено използването на открит огън".

(5) Всеки вид газ под налягане се съхранява в отделно помещение. Помещенията, в които се съхраняват газове, не се използват за съхранение на други възпламеними продукти, на инструменти или предмети, които не са част от системата за разпределение на газ. Изпълнителна агенция "Морска администрация" може да облекчи тези изисквания, отчитайки свойствата, обема и употребата на такива газове под налягане.

Чл. 106. (1) Стълбищата и траповете към и от всички жилищни помещения и в помещенията, в които обикновено работи екипажът, освен машинните помещения, се устройват така, че осигуряват бърза евакуация до откритата палуба и оттам до спасителните съдове и на всички нива на жилищните помещения се осигуряват най-малко два отделни достатъчно раздалечени изхода за евакуация, които може да включват обичайните средства за достъп от всяко ограничено помещение или група помещения:

1. под горната откритата палуба основното средство за евакуация е стълбище, а вторият изход може да бъде шахта или стълбище;

2. над горната откритата палуба средствата за евакуация са стълбища или врати към откритата палуба или комбинация от двете, а когато не е практично да се монтират стълбища или врати, едно от тези средства за евакуация може да бъде илюминатор с подходящ размер или люкове, защитени от обледеняване, когато е необходимо.

(2) Изпълнителна агенция "Морска администрация" по изключение може да разреши само едно средство за евакуация, отчитайки естеството и разположението на помещенията и на броя на лицата, които обичайно биха могли да се настанят или да работят там.

(3) Коридорите или частите от коридори, от които има само един път за евакуация, са с дължина не по-голяма от 2,5 m, но в никакъв случай повече от 5 m.

(4) Широчината и непрекъснатостта на средствата за евакуация удовлетворяват изискванията на ИА "МА".

(5) Във всяко машинно помещение категория "А" се осигуряват два пътя за евакуация на възможно най-голямо разстояние един от друг, като вертикалните пътища за евакуация са стоманени трапове.

(6) Когато поради размера на машинното помещение по ал. 5 практически е невъзможно осигуряването на два пътя за евакуация, корабът може да бъде освободен от задължението да има втори път за евакуация.

(7) При освобождаване в съответствие с ал. 6 оставащият път за евакуация се

подсилва и осигурява.

(8) Асансьорите не се приемат като част от изискваните средства за евакуация.

Чл. 107. Когато ИА "МА" разреши използването на горими материали за конструкциите по чл. 100, ал. 1 или когато значителни количества горими материали са използвани в конструкцията на жилищни помещения, служебни помещения и постове за управление, се вземат мерки по отношение на:

1. инсталирането на автоматична пожароизвестителна и пожароткриваща система в тези помещения;
2. размера, тяхното предназначение и местоположение по отношение на постове за управление; и
3. където е приложимо, свойствата за разпространение на огън на монтираната мебелировка.

Чл. 108. (1) Минималният брой и тип пожарни помпи, с които трябва да бъде съоръжен корабът, е:

1. една механична помпа, чието задвижване не зависи от главната машина;
2. една механична помпа, която се задвижва от главната машина при условие, че гребният вал може незабавно да бъде разсъединен от главната машина или ако е монтиран винт с регулируема стъпка.

(2) Санитарните, сантинните, баластните, помпите с общо предназначение или другите помпи могат да бъдат използвани като пожарни помпи, ако съответстват на изискванията по тази глава и не пречат на изпомпването на санините. Пожарните помпи се свързват така, че да не могат да се използват за изпомпване на нефт или други горящи течности.

(3) Центрофужните помпи или други помпи, свързани с пожарната магистрала, при които може да се появи потичане на поток в обратна посока, се съоръжават с невъзвратни клапани.

(4) Кораби, които не са оборудвани с механично задвижвана аварийна пожарна помпа и са без стационарна пожарогасителна система в машинните помещения, се съоръжават с допълнителни пожарогасителни средства, удовлетворяващи изискванията на ИА "МА".

(5) Механично задвижваните аварийни пожарни помпи са:

1. автономни със самостоятелно задвижване, с двигател с вътрешно горене и със запас от гориво, на достъпно място извън отделението, в което са основните пожарни помпи;
2. задвижвани от автономен генератор, който може да е аварийен генератор с достатъчна мощност, разположен на безопасно място извън машинното отделение, за предпочитане над работната палуба.

(6) Крановете на задбордните смукатели и другите необходими кранове на всяка аварийна пожарна помпа могат да се задействат от места извън отделенията, в които са разположени основните пожарни помпи, като тези места не могат да бъдат блокирани от пожар в тези отделения.

(7) Общата производителност (Q) на главните механично задвижвани пожарни помпи трябва да бъде най-малко:  $Q = (0,15vL(B+D) + 25)^2 \text{ m}^3/\text{h}$ , където L, B и D са в m.

(8) Когато са инсталирани две самостоятелни механични пожарни помпи, производителността на всяка от тях е не по-малка от 40 % от количеството, изисквано по ал. 7 или  $25 \text{ m}^3/\text{h}$  в зависимост от това коя от двете стойности е по-голяма.

(9) Когато главните механични пожарни помпи доставят количеството вода

по ал. 7 през пожарната магистрала, пожарните шлангове и струйници, налягането, поддържано в който и да е хидрант, е не по-малко от 0,25 N/mm<sup>2</sup>.

(10) Където механични аварийни пожарни помпи доставят максималното количество вода чрез струите, изисквани по чл. 110, ал. 1, налягането, поддържано в който и да е хидрант, удовлетворява изискванията на ИА "МА".

(11) Независимо от разпоредбата по ал. 1 по всяко време на кораба се осигуряват две пожарни помпи.

Чл. 109. (1) Когато се изисква повече от един хидрант за осигуряването на броя на струите, определени в чл. 110, ал. 1, се осигурява противопожарна магистрала.

(2) Материалите, които лесно губят своята ефективност поради нагряване, не се използват за противопожарни магистрала и хидранти, освен ако са подходящо защитени.

(3) Когато налягането на подаваната вода от пожарните помпи може да надвиши конструктивното работно налягане на противопожарните магистрала, се монтират предпазни клапани.

(4) С цел поддържане ефективността на пожарогасителната система пожарните тръбопроводи се изграждат без други връзки, освен необходимите за целите на пожарогасенето и необходимите за измиване на палубата и котвените вериги и за работа на сантинни ежектори.

(5) Когато противопожарните магистрала не са самоизточващи се и може да се очакват повреди вследствие замръзване, те се съоръжават с подходящи дренажни кранове.

Чл. 110. (1) Пожарните хидранти се разполагат така, че позволяват лесна и бърза връзка с пожарните шлангове и най-малко една струя да може да се насочи към всяка част на кораба, която обикновено е достъпна за екипажа по време на плаване.

(2) Струята по ал. 1 е от пожарен шланг с единична дължина.

(3) Машинни помещения категория "А" се осигуряват с най-малко един пожарен хидрант в комплект с пожарен шланг и струйник с двойно предназначение. Хидрантът се разполага извън помещението и близо до входа.

(4) За всеки изискван пожарен хидрант се осигурява по един пожарен шланг и най-малко един резервен пожарен шланг в допълнение.

(5) Единичната дължина на пожарния шланг не превишава 20 m.

(6) Използват се пожарни шлангове от одобрен материал и всички пожарни шлангове се оборудват със съединения и струйници с двойно предназначение.

(7) На съединенията за пожарните шлангове и струйниците се осигурява пълна взаимозаменяемост, освен ако пожарните шлангове не са постоянно закрепени за противопожарната магистрала.

(8) Струйниците по ал. 6 са подходящи за капацитета на подаваната вода от монтираните пожарни помпи и диаметърът им е не по-малък от 12 mm.

Чл. 111. (1) На риболовните кораби се използват пожарогасители от одобрен вид с капацитет:

1. на преносимите течни пожарогасители - не повече от 13,5 l и не по-малко от 9 l;

2. на другите пожарогасители - ненадвишаващ равностойната носимост на пожарогасители от 13,5 l и пожарогасителен еквивалент не по-малък от този на течен пожарогасител от 9 l.

(2) Изпълнителна агенция "Морска администрация" определя равностойността на пожарогасителите по ал. 1.

(3) Запасните заряди се осигуряват съгласно установените от ИА "МА" изисквания, а за кораби, построени на или след 01.01.2003 г., те са, както следва:

1. за всеки тип пожарогасители, които се намират на кораба и могат да се зареждат на кораба - 100 % за първите 10 броя и 50 % за останалите, но не повече от 60 броя;

2. за кораби с дължина, по-малка от 45 m, и за пожарогасители, които не могат да се зареждат на кораба, вместо с резервни заряди корабът са снабдява с 50 % резервни пожарогасители от същия тип и капацитет.

(4) На борда се осигуряват инструкции за презареждане, като за презареждане се използват само одобрени заряди.

(5) Не се разрешава употреба на пожарогасители, съдържащи гасящи вещества, които, по преценка на ИА "МА", при използването им при очакваните условия отделят вредни газове в количества, застрашаващи лицата на борда.

(6) Пожарогасителите периодично се преглеждат и подлагат на изпитвания. За кораби, построени на или след 01.01.2003 г., пожарогасителите се проверяват ежегодно от компетентно лице, упълномощено от ИА "МА". Пожарогасителите имат табела, указваща, че са проверени. На бутилките под налягане на пожарогасители и бутилките за изтласкване на пожарогасители, които не са под налягане, се извършва хидравлично изпитване на всеки 10 години.

(7) Обикновено един от преносимите пожарогасители, предназначени за използване във всяко помещение, се разполага при входа на съответното помещение.

Чл. 112. (1) В постове за управление, в жилищните и в служебните помещения се осигуряват достатъчен брой одобрени преносими пожарогасители, като се спазва правилото най-малко един пожарогасител от подходящ вид да е в наличност и да е готов за незабавна употреба в която и да е част на такова помещение. Общият брой на пожарогасителите в тези помещения не може да е по-малък от три.

(2) Запасните заряди се осигуряват съгласно изисквания, установени от ИА "МА", а за кораби, построени на или след 01.01.2003 г., запасните заряди са, както следва:

1. за всеки тип пожарогасители, които се намират на кораба и могат се зареждат на кораба - 100 % за първите 10 броя и 50 % за останалите, но не повече от 60 броя;

2. за кораби с дължина, по-малка от 45 m и за пожарогасители, които не могат да се зареждат на кораба, вместо с резервни заряди корабът са снабдява с 50 % резервни пожарогасители от същия тип и капацитет.

(3) На борда се осигуряват инструкции за презареждане, като за презареждане се използват само одобрени заряди.

Чл. 113. (1) Помещенията, в които се държат работещи на нефтено гориво котли, горивни уредби или двигатели с вътрешно горене с обща изходяща мощност не по-малка от 375 kW, се снабдяват с една от стационарните пожарогасителни системи, удовлетворяваща изискванията на ИА "МА":

1. напорна водна оросителна инсталация;
2. газова обемна пожарогасителна инсталация;
3. пожарогасителна инсталация, използваща изпарения от слаботоксични изпаряващи се течности;
4. пожарогасителна инсталация, използваща високократна пена.

(2) Забранява се инсталиране на нови системи, използващи халони като пожарогасително средство на нови и съществуващи кораби.

(3) Където машинното и котелното отделение не са изцяло отделни или ако



гориво може да се стича от котелното в машинното отделение, комбинираното машинно и котелно помещение се считат за едно помещение.

(4) Системите по ал. 1 се управляват от места извън помещения, които обслужват. Местата, от които се управляват инсталациите, са леснодостъпни, без вероятност да останат блокирани от пожар в защитеното помещение. Осигуряват се средства, които да обезпечат подаването на електрическо захранване и вода, необходими за работа на системата, в случай на пожар в защитеното помещение.

(5) Корабите, изработени предимно или изцяло от дърво или от усилена с влакна пластмаса и оборудвани с работещи с нефтено гориво котли или двигатели с вътрешно горене, които имат палуби от такъв материал при машинното помещение, се оборудват с една от системите по ал. 1.

(6) Във всички машинни помещения категория "А" се осигуряват най-малко два преносими пожарогасителя от вид, подходящ за гасене на пожар от гориво. Където в такива помещения са монтирани двигатели, чиято обща мощност е не по-малка от 250 kW, се осигуряват поне три такива пожарогасителя. Един от пожарогасителите се поставя близо до входа на помещението.

(7) Корабите, на които има машинни помещения, незащитени със стационарна пожарогасителна система, се снабдяват най-малко с един 45 l пенен пожарогасител или равностоен на него пожарогасител, подходящ за борба с нефтени пожари. Където размерът на машинното помещение прави това изискване неосъществимо, ИА "МА" може да приеме допълнителен брой преносими пожарогасители.

(8) Независимо от изискванията по ал. 1 - 7 всички машинни помещения категория "А" се оборудват със стационарна пожарогасителна система.

Чл. 114. (1) Броят на екипировките на пожарникаря и тяхното разположение съответстват на изискванията на ИА "МА".

(2) На кораби с дължина 45 m и повече, построени на или след 01.01.2003 г., се осигуряват най-малко две екипировки на пожарникаря, които се намират в постоянна готовност и се съхраняват на места, разположени възможно най-далеч едно от друго. Екипировката на пожарникаря е в съответствие с глава III, правила 2.1, 2.1.1 и 2.1.2 на Кодекса за системите за пожарна безопасност на Международната морска организация. Осигуряват се и две резервни бутилки за всеки дихателен апарат.

Чл. 115. (1) Планът за управление на борбата с пожар е постоянно изложен на борда на кораба съгласно изискванията на ИА "МА". Изпълнителна агенция "Морска администрация" може да освободи малки кораби от това изискване.

(2) За кораби, построени на или след 01.01.2003 г., съдържанието на плана е в съответствие с резолюция А.654(16) "Графични символи, използвани в плановете за борба с пожар" и А.756(18) "Ръководство за информацията, която да съдържат плановете за борба с пожар" на Международната морска организация.

Чл. 116. Съоръженията за борба с пожар се поддържат в изправно състояние и в готовност за незабавна употреба по всяко време.

Чл. 117. Изпълнителна агенция "Морска администрация" може да разреши и друг тип уред, приспособление, пожарогасителни вещества и др. вместо описаните в тази глава специални видове уреди, апарати, пожарогасителни средства или устройства, ако приеме, че те са не по-малко ефективни от изискваните.

## Глава седма.

## ЗАЩИТА НА ЕКИПАЖА

Чл. 118. (1) Риболовният кораб се осигурява със система от леерни въжета с необходимите проволки, въжета, шегели, шарнирни болтове и скоби.

(2) Отворите в палубата, оборудвани с комингси или прагове с височина, по-малка от 600 mm, се осигуряват с предпазни заграждения от типа на окачени или преносими огради или мрежи. Изпълнителна агенция "Морска администрация" може да освободи от това изискване малки отвори, като гърловините за риба.

(3) Светлиците или другите подобни отвори се съоръжават със защитни решетки, чиито прътове са раздалечени на не повече от 350 mm. Изпълнителна агенция "Морска администрация" може да освободи малките отвори от това изискване.

(4) Повърхността на палубите е проектирана или обработена така, че да се сведе до минимум възможността от подхлъзване. Палубите на работните площи - в машинните помещения, в кухните, около винчовете или там, където се обработва риба и при основата и върха на траповете и пред вратите, се осигуряват с повърхност, която защитава екипажа от подхлъзване.

Чл. 119. (1) Окачените капаци на люкове, гърловини и други отвори се защитават срещу случайно затваряне. Тежките капаци на евакуационните люкове се снабдяват с противотежести, за да могат да се отворят от двете страни на капака.

(2) Размерите на входните люкове са не по-малки от 600 на 600 mm или с диаметър 600 mm.

(3) Където е възможно, над отворите за евакуация се осигуряват ръкохватки за захващане над нивото на палубата.

Чл. 120. (1) Фалшбордове или предпазни перила се монтират на всички открити части на работната палуба и на палубите на надстройката, ако те са работни платформи. Височината на фалшбордовете или предпазните перила над палубата е най-малко 1 m. Ако тази височина пречи на нормалната експлоатация на кораба, ИА "МА" може да одобри по-малка височина.

(2) Минималното вертикално разстояние от водолинията на най-голямото експлоатационно газене до най-ниската точка от горната част на фалшборда или до ръба на работната палуба, ако са монтирани предпазни перила, удовлетворява изискванията на ИА "МА" и осигурява подходяща защита на екипажа от загребаната на палубата вода, като се отчитат: състоянието на морето и метеорологичните условия, при които корабът може да оперира, районите на експлоатация, видът на кораба и неговият способ на риболов.

(3) На нови кораби, построени на или след 01.01.2003 г., свободният борд, измерен в мидела на кораба от ръба на работната палуба, от която се извършва риболовът, не е по-малко от 300 mm или не по-малко от свободния борд, съответстващ на максимално допустимото газене, като се приема по-голямата стойност. На кораби със защитена работна палуба, така устроена, че вода не може да влезе в защитеното пространство, не се изисква надводен борд, различен от съответстващия на максимално допустимото газене.

(4) Разстоянието между палубата и най-долния ред на предпазните перила не надвишава 230 mm. Другите надлъжни прътове са раздалечени на не повече от 380 mm, а разстоянието между стойките е не по-голямо от 1,5 m. На кораб със закръглен ширстрек опорите на предпазните перила се разполагат на плоската част на палубата. Перилата са без остри върхове, ръбове и ъгли и с подходяща здравина.

(5) За защита на екипажа при движението между жилищните, машинните и други работни помещения се осигуряват средства - предпазни перила, спасителни въжета, сходни или подпалубни проходи, удовлетворяващи изискванията на ИА

"МА". Където е необходимо, се монтират щормови перила от външната част на всички надстройки и рубки, за да обезопасят преходът или работата на екипажа.

(6) Кърмовите траулери се осигуряват с подходяща защита - врати, решетки или мрежи на върха на кърмовата рампа на същата височина като съседния фалшборд или предпазни перила. Ако няма такава защита, осигурява се верига или друго средство за защита направо на рампата.

Чл. 121. За безопасността на екипажа се осигуряват стълбища и трапове с подходящи размери и здравина, с перила и защитени от подхлъзване стъпала, удовлетворяващи изискванията на ИА "МА", а за кораби, построени на или след 1.01.2003 г., конструкцията съответства на приложимите ISO стандарти.

## Глава осма.

### СПАСИТЕЛНИ СРЕДСТВА И УСТРОЙСТВА

#### Раздел I.

#### Общи разпоредби

Чл. 122. (1) Ако изрично не е указано друго, тази глава се прилага за всички нови съдове с дължина 24 m и повече.

(2) Изискванията по чл. 133 и 134 се прилагат и за съществуващи кораби с дължина 45 m и повече.

Чл. 123. (1) Спасителните средства и устройства по тази глава, с изключение на средствата и устройствата по ал. 5 и 6, се одобряват от ИА "МА".

(2) Преди да одобри спасителните средства и устройства, ИА "МА" проверява дали те са:

1. изпитани за съответствие с изискванията на тази глава и препоръките на Международната морска организация, а за кораби, построени на или след 1.01.2003 г. - с директива 96/98/ЕС;

2. са преминали успешно изпитвания, равностойни на препоръките на Международната морска организация и съответстващи на изискванията на ИА "МА".

(3) Преди да одобри нови спасителни средства или устройства, ИА "МА" проверява дали те:

1. предоставят стандарт на безопасност, който съответства на изискванията по тази глава, и са били изпитани в съответствие с препоръките на Международната морска организация; или

2. са преминали успешно до степен, удовлетворяваща изискванията на ИА "МА", оценка и изпитвания, които са в достатъчна степен равностойни на тези, указани в препоръките на Международната морска организация.

(4) Процедурите за одобряване, възприети от ИА "МА", включват условията, при които одобрението се продължава или оттегля.

(5) Преди да приеме спасителни средства и съоръжения, които до момента не са били предварително одобрявани, ИА "МА" проверява дали спасителните средства и устройства съответстват на изискванията по тази глава.

(6) Спасителните средства по тази глава, за които в раздел втори не са включени подробни спецификации, удовлетворяват изискванията на ИА "МА", а за кораби, построени на или след 1.01.2003 г., се вземат предвид съответните спецификации, дадени в глава III на СОЛАС, 74 с измененията и допълненията и Международния кодекс за спасителните средства на Международната морска организация.

Чл. 124. Изпълнителна агенция "Морска администрация" изисква спасителните средства да се подлагат на такива изпитвания при производството,

необходими да се гарантира, че спасителните средства са произведени по същия стандарт като одобрения прототип.

## Раздел II.

### Изисквания към корабите

Чл. 125. (1) Корабът се снабдява най-малко с два спасителни съда.

(2) Броят, вместимостта и типът на спасителните средства и дежурните лодки на кораби с дължина 75 m и повече съответстват на следните изисквания:

1. на всеки борд се осигуряват спасителни средства с обща вместимост, достатъчна, за да се поберат в тях най-малко пълният брой на намиращите се на борда лица; ако корабът отговаря на изискванията за подразделяне, критериите за аварийна устойчивост и критериите за повишена конструктивна пожарна защита в допълнение към посочените в глава пета и ако ИА "МА" прецени, че намаляването на броя на спасителните средства и на тяхната вместимост няма да повлияе на безопасността, може да позволи такова намаляване, при условие че общата вместимост на спасителните съдове, разположени на всеки борд на кораба, е достатъчна, за да се поберат в тях най-малко 50 % от лицата на борда; в допълнение се осигуряват спасителни салове за най-малко 50 % от пълния брой лица на борда;

2. ако корабът не разполага със спасителна лодка, която отговаря на изискванията за дежурна лодка и тя може да бъде прибрана след спасителната операция, се осигурява дежурна лодка.

(3) Корабите с дължина 45 m и повече, но по-малка от 75 m, отговарят на следните изисквания:

1. на всеки борд са осигурени спасителни средства с достатъчна обща вместимост, за да поберат най-малко пълния брой на намиращите се на борда лица;

2. ако корабът не разполага със спасителна лодка, която отговаря на изискванията за дежурна лодка и тя може да бъде прибрана след спасителната операция, се осигурява дежурна лодка.

(4) Корабите с дължина, по-малка от 45 m, се осигуряват със:

1. спасителни средства с общ капацитет, достатъчен да побере най-малко 200 % от общия брой лица на борда; достатъчен брой от тези спасителни средства, побиращи най-малко целия брой лица на борда, трябва да могат да се спускат от всеки борд;

2. дежурна лодка, освен когато ИА "МА" счете, че дежурната лодка не е необходима поради размера и маневрените качества на кораба, близостта на средствата за търсене и спасяване и системата за метеорологични предупреждения, когато районът, в който работи корабът, не се характеризира с лошо време или сезонния характер на експлоатация на кораба.

(5) Корабите, които не отговарят на изискванията по ал. 2, т. 1, ал. 3, т. 1 и ал. 4, т. 1, се оборудват със:

1. една или повече спасителни лодки за спускане по метода "свободно падане" от кърмата на кораба с вместимост, достатъчна да побере пълния брой на намиращите се на борда лица; и

2. спасителни салове с вместимост, достатъчна да поберат пълния брой на намиращите се на борда лица.

(6) Броят на спасителните лодки и дежурните лодки е такъв, че при напускане на кораба от всички намиращи се на борда лица всяка спасителна или дежурна лодка влачи не повече от девет спасителни сала.

(7) Спасителните лодки и дежурните лодки отговарят на приложимите

изисквания по чл. 137 - 152.

Чл. 126. (1) Спасителните средства отговарят на следните условия:

1. намират се в незабавна готовност за използване в случай на авария и:

а) могат да бъдат спуснати бързо и безопасно;

б) могат да бъдат прибрани бързо, ако изпълняват и изискванията за дежурна лодка;

2. разположени са на борда, така че:

а) не пречат движението и събирането на лица на палубата за качване;

б) нищо не пречат бързото им спускане;

в) качването в тях се извършва бързо и в добър ред;

г) не се пречат използването на никое друго спасително средство.

(2) Когато разстоянието от мястото на качване до водолинията на празен кораб надвишава 4,5 m, спасителните съдове, с изключение на спасителните салове, спускани по метода "свободно падане", могат да бъдат спускани със спусково устройство, когато са натоварени с пълния брой лица, за които са предназначени, или е осигурен друг равностоен начин за качване на борда.

(3) Спасителните средства и пусковите устройства се поддържат в изправно състояние и готови за незабавна употреба, преди кораба да напусне пристанището, както и през цялото време, докато той е на море.

(4) Спасителните съдове се закрепват по начин, удовлетворяващ изискванията на ИА "МА", и:

1. спасителните лодки се обслужват от отделен комплект лодбалки или одобрено спусково устройство;

2. спасителните съдове се разполагат възможно най-близо до жилищните и сервизните помещения, укрепени на места, подходящи за безопасно спускане на вода, и на безопасно разстояние от винта;

3. спасителни лодки, спускани покрай бордовете на кораба, се разполагат с оглед на издадените части на корпуса, като по този начин се гарантира, доколкото е възможно, че те могат да бъдат спуснати на вода по борда на кораба;

4. ако спасителните лодки се намират в предната част, те се разполагат към кърмата спрямо таранната преграда на защитено място и ИА "МА" проверява здравината на спусковите устройства.

(5) На кораби, построени на или след 01.01.2003 г., разположението на спасителните средства отговаря на следните изисквания:

1. нито спасителните средства, нито устройствата за попоходно съхранение пречат на работата с други спасителни средства или дежурни лодки от други места за спускане;

2. доколкото е безопасно и практично, по-близо до водната повърхност (с изключение на спасителен сал, предназначен за спускане чрез хвърляне зад борда) в такова положение, че спасителното средство на мястото за качване и най-малко на 2 m над водолинията при пълно натоварване на кораба и неблагоприятен диферент до 10 % и крен до 20 % на който и да е борд или до ъгъл, при който ръбът на откритата палуба е потопен, в зависимост от това кой е по-малък;

3. в състояние на непрекъсната готовност, позволяваща екипажът да може да извърши подготовката за спускане и да спусне спасителното средство за по-малко от 5 min;

4. напълно оборудвани.

(6) Методът за спускане и вдигане на дежурните лодки се одобрява, като се вземат предвид теглото на спасителната лодка заедно с оборудването и 50 % от броя на лицата, за които е освидетелствана да превозва съгласно чл. 152, ал. 1,

конструкцията и размерът на дежурната лодка и мястото на разполагането ѝ над водолинията, когато корабът е празен. Спасителна лодка, разположена на височина повече от 4,5 m над водолинията, когато корабът е празен, се снабдява с одобрено устройство за спускане и вдигане.

(7) Устройствата за спускане и вдигане съответстват на изискванията по чл. 160.

(8) Спасителните салове се разполагат така, че:

1. са в незабавна готовност за използване в случай на авария, могат да бъдат спуснати по метода "свободно падане" от походното укрепване, да се надуват и да се отделят от кораба в случай, че той потъва;

2. спасителните салове, спускани със спускови устройства, не е необходимо да бъдат свободно изплаващ тип;

3. при използване на средства за укрепване те се снабдяват с автоматична (хидростатична) освобождаваща система от одобрен тип.

(9) ИА "МА" може да освободи или да облекчи разпоредбите на ал. 1 - 8 по отношение на риболовен кораб, който е:

1. с одобрени конструктивни особености и метод на риболов;

2. оборудван с алтернативни устройства за спускане на вода и вдигане на борда, подходящи за дейността, за която са предназначени.

(10) Когато ИА "МА" разреши облекчения или алтернативни способи и средства за спускане и вдигане на основание ал. 9, тя уведомява Международната морска организация.

Чл. 127. За качване на хората в спасителните съдове се осигуряват:

1. най-малко една стълба или други одобрени средства на всеки борд на кораба, осигуряващи достъп до съда, когато е спуснат на вода, освен в случаите, когато ИА "МА" е удовлетворена, че разстоянието от мястото на качване до спускания на вода спасителен съд е такова, че не е необходима подобна стълба;

2. средства за осветяване на походното разположение на спасителното средство и спусковите устройства по време на подготовката и самото спускане на вода, а също и за осветяване на водата, където се спуска спасителният съд, до завършване на процеса на спускане; електроенергията за осветяването се осигурява от аварийния източник по чл. 66;

3. средства за предупреждаване на всички лица на борда, че предстои корабът да бъде напуснат;

4. средства за предотвратяване изливането на вода в спасителното средство.

Чл. 128. (1) За всички лица на борда се осигурява спасителна риза от одобрен тип, отговаряща на изискванията по чл. 144.

(2) Спасителните ризи се поставят на лесно достъпни и ясно обозначени места.

Чл. 129. (1) Одобрени хидрокостюми с подходящи размери, отговарящи на изискванията по чл. 145, се осигуряват за всяко лице, което ще бъде настанено в дежурната лодка, освен ако ал. 2 - 4 не предвиждат друго.

(2) Корабите, отговарящи на изискванията по чл. 125, ал. 2 и 3, имат на борда хидрокостюми, отговарящи на изискванията по чл. 145, за всички лица на борда, за които няма място във:

1. спасителните лодки;

2. спусканите със спускови устройства спасителни салове; или

3. спасителни салове, обслужвани от съответстващи одобрени средства, при които не се изисква влизане във водата за качване в спасителния сал.

(3) В допълнение към изискванията по ал. 2, т. 1 за всяка спасителна лодка

корабите разполагат с най-малко по три хидрокостюма, отговарящи на изискванията по чл. 145 и към термозащитните средства, изисквани по чл. 137, ал. 9, т. 3, с термозащитни средства, съответстващи на изискванията на чл. 137, за лица, които трябва да бъдат настанени в спасителните лодки и за които не са осигурени хидрокостюми.

(4) Ако корабът е снабден с напълно закрити спасителни лодки на всеки борд с достатъчна пътниковместимост за настаняване най-малко на пълния брой на лицата на борда или със спасителна лодка, спускана по метода "свободно падане", с достатъчна да настани пълния брой лица на борда пътниковместимост, хидрокостюми и термозащитни средства може да не се изискват.

(5) Изискванията по ал. 2 - 4 не се прилагат за кораби, плаващи постоянно в район с топъл климат, където по преценка на ИА "МА" хидрокостюми и термозащитни средства не са необходими.

Чл. 130. (1) На кораба се осигуряват най-малко следният брой спасителни кръгове, които отговарят на изискванията по чл. 147, ал. 1:

1. на кораби с дължина 75 m и повече - 8;
2. на кораби с дължина 45 m и повече, но по-малки от 75 m - 6;
3. на кораби с дължина, по-малка от 45 m - 4.

(2) Най-малко половината от спасителните кръгове по ал. 1 се снабдяват със самозапалващи се светлини, които отговарят на изискванията по чл. 147, ал. 2.

(3) Най-малко два от спасителните кръгове, снабдени със светлините по ал. 2, се снабдяват и със самозадействащи се димни сигнали, които отговарят на изискванията по чл. 147, ал. 3, и когато това е възможно, да могат да бъдат освобождавани бързо от мостика.

(4) Най-малко един спасителен кръг на всеки борд на кораба се съоръжава с плаващо спасително въже, което отговаря на изискванията по чл. 147, ал. 4, с дължина, равна на по-голямата дължина измежду два пъти височината, на която се намира над водолинията, когато корабът е празен, или 30 m. Такива спасителни кръгове не се снабдяват със самозапалващи се светлини.

(5) Спасителните кръгове се поставят на места, лесно достъпни за лицата на борда, по начин, позволяващ бързото им освобождаване, и не са постоянно прикрепени по никакъв начин.

Чл. 131. Корабите се осигуряват с одобрен тип линометателен апарат, който отговаря на изискванията по чл. 148.

Чл. 132. (1) Корабът се снабдява със средства за подаване на ефективни сигнали за бедствие през деня и нощта, удовлетворяващи ИА "МА", включително най-малко 12 сигнални парашутни ракети, отговарящи на изискванията по чл. 149.

(2) Сигналите за бедствие са от одобрен тип. Те се поставят на лесно достъпни и ясно обозначени места.

Чл. 133. (1) На всеки кораб се осигуряват най-малко три УКВ радиотелефонни апарати за двустранна връзка. Апаратите отговарят на експлоатационните изисквания не по-ниски от приетите от Международната морска организация. Ако в спасително средство е монтиран стационарен УКВ радиотелефонен апарат, той отговаря на експлоатационни изисквания не по-ниски от приетите от Международната морска организация.

(2) На кораби с дължина, по-малка от 45 m, броят на УКВ радиотелефонни апарати, изискван от ал. 1, може да бъде намален от ИА "МА" на два, като се отчитат районът на експлоатация на кораба и броят на лицата, работещи на борда.

Чл. 134. Корабът носи на всеки борд най-малко един радиолокационен транспондер и отговаря на експлоатационни изисквания не по-ниски от приетите от

Международната морска организация. Транспондерите се разполагат на места, от които могат бързо да бъдат прехвърлени в спасителните съдове. Алтернативно по един транспондер може да бъде разположен във всеки спасителен съд. Кораби с дължина, по-малка от 45 m, носят най-малко един радиолокационен транспондер.

Чл. 135. Всички спасителни средства, лодки, ризи и пояси се покриват със светлоотражателна материя съгласно препоръките на Международната морска организация.

Чл. 136. (1) Преди корабът да напусне пристанището и през цялото време на плаването всички спасителни средства се поддържат в изправност и готови за незабавна употреба.

(2) За поддръжката на спасителните средства на борда на кораба се осигуряват:

1. инструкции, одобрени от ИА "МА";

2. корабна програма за планова поддръжка, ако ИА "МА" одобри такава, вместо инструкциите.

(3) Краищата на проволките, използвани за спускане на вода на спасителните средства, се разменят на интервали не по-дълги от 30 месеца и се подменят, когато това е необходимо, поради нарушаване на състоянието им или на интервали от не повече от 5 години, в зависимост от това кое ще настъпи по-рано.

(4) Осигуряват се резервни части и оборудване за ремонт за спасителните средства и техните части, подложени на интензивно износване или консумация и които трябва да се подменят редовно.

(5) Ежеседмично се извършват следните изпитвания и проверки:

1. визуален оглед с цел проверка на годността за употреба - на всички спасителни средства, спасителни лодки и спускови устройства;

2. запускане и проверка за работа на преден и заден ход за не по-малко от 3 min, при условие че околната температура е над минималната температура, изискваща се за стартиране на двигателя - на всички двигатели на спасителните лодки и на дежурните лодки;

3. изпробване - на алармената система за общокорабна тревога.

(6) Ежемесечно се извършва проверка на спасителните средства, включително снабдяването на спасителните лодки, като се използва списък за проверка, за да се гарантира, че те са комплектувани и са в добро състояние. Докладът за проверката се вписва в корабния дневник.

(7) На всички надуваеми салове, жилетки и дежурни лодки се извършва следното обслужване:

1. освидетелстване на интервали до 12 месеца от одобрен сервиз, компетентен да извършва такова освидетелстване, който поддържа подходящо сервизно оборудване и използва само надлежно обучен персонал, като ИА "МА" може да удължи срока до 17 месеца;

2. ремонти и поддръжка на надуваемите дежурни лодки съобразно инструкциите на производителя; аварийните ремонти могат да се извършват на борда, но окончателните ремонтни работи - само в одобрен сервиз.

(8) Хидростатните разединителни устройства се сменят след изтичане на срока им на годност. Ако не са за еднократна употреба, хидростатните разединителни устройства подлежат на освидетелстване на интервали до 12 месеца от одобрен сервиз, компетентен да извършва такова освидетелстване, който поддържа подходящо сервизно оборудване и използва само надлежно обучен персонал. Изпълнителна агенция "Морска администрация" може да удължи срока до 17 месеца.



(9) В случай, че начинът на риболовна дейност може да затрудни изпълнението на изискванията по ал. 7 и 8, ИА "МА" може да позволи удължаване на интервалите на обслужване до 24 месеца, ако приеме, че уредите са произведени и съхранявани по начин, който им позволява да останат в задоволително състояние до следващия период на обслужване.

### Раздел III.

#### Изисквания към спасителните средства

Чл. 137. (1) Спасителните лодки отговарят на следните изисквания:

1. конструкцията им е изработена с такива форми и размери, че лодката има достатъчна устойчивост в открито море и достатъчен надводен борд при пълно натоварване с хора и снабдяване;

2. имат твърд корпус и поддържат положителна устойчивост в изправено положение в спокойни води при пълно натоварване с хора и снабдяване и при пробив на произволно място под водолинията, при условие че няма загуба на материала, осигуряващ плавучест, и без други повреди;

3. имат здравина, достатъчна, за да може безопасно да бъдат спускани на вода с пълно натоварване с хора и снабдяване;

4. корпусите и твърдите им покрития са конструирани от бавно разпространяващ пламъка или незапалим материал;

5. осигурени са с места за сядане върху напречните греди, пейки или фиксирани седалки, монтирани възможно най-ниско и конструирани така, че са в състояние да поддържат толкова лица с тегло 100 kg, за колкото е осигурено пространство съобразно изискванията по ал. 2, т. 2, буква "б";

6. са достатъчно здрави, за да издържат товар, без да се получи остатъчна деформация след премахване на този товар, както следва:

а) за лодки с метални корпуси - 1,25 пъти по-голям от общото тегло на спасителната лодка с пълно натоварване с хора и снабдяване;

б) за лодки от друг материал - товар два пъти по-голям от общото тегло на спасителната лодка с пълно натоварване с хора и снабдяване;

7. са достатъчно здрави, за да издържат, при пълно натоварване с хора и снабдяване и когато това е приложимо, с предпазни шини или буртици, страничен удар в борда на кораба при скорост в момента на удара 3,5 m в секунда, а също и при пускане във водата от височина най-малко 3 m;

8. вертикалното разстояние между повърхността на пода и вътрешната част на закритието или покривалото за 50 % от площта на пода е:

а) не по-малко от 1,3 m за спасителна лодка, предназначена да побере девет и повече лица;

б) не по-малко от 1,7 m за спасителна лодка, предназначена да побере 24 и повече лица;

в) не по-малко от разстоянието, определено чрез линейна интерполация между 1,3 m и 1,7 m за спасителна лодка, предназначена да побере между 9 и 24 лица.

(2) При определяне на пътниковместимостта на спасителните лодки се има предвид, че:

1. спасителна лодка, която побира повече от 150 души, не се одобрява;

2. броят на лицата, които се разрешава лодката да побира, е равен на по-малкото число от:

а) броя на лицата със средно тегло 75 kg, всички със спасителни жилетки,

които могат да бъдат настанени в нормално положение, без да пречат на задвижващото устройство или на действието на която и да е част от снабдяването на спасителната лодка; или

б) броя на местата, които могат да бъдат осигурени по схемата за сядане в съответствие с приложение № 3; формите могат да се застъпват, при условие че има достатъчно място за стъпалата и краката, а вертикалното разстояние между по-горното и по-долното място за сядане е не по-малко от 350 mm;

3. всяко място за сядане е ясно обозначено в спасителната лодка.

(3) Достъпът до спасителните лодки се осигурява чрез:

1. разположението на спасителната лодка, което позволява бързото качване на всички лица, за които е предназначена, за не повече от 3 min, считано от времето на подаване на инструкциите за качване в спасителните лодки, като е възможно и бързото слизане от спасителната лодка;

2. стълба за качване, която може да се използва и от двата борда на спасителната лодка, за да може хора във водата да се качват в лодката; най-долното стъпало на стълбата е на не по-малко от 0,4 m под водолинията на спасителната лодка, когато е празна;

3. конструкцията на спасителната лодка, която позволява хора в безпомощно състояние да могат да бъдат качвани на борда откъм морето или на носилки;

4. материал, непозволяващ подхлъзване, който се поставя на всички повърхности, по които могат да се движат хора.

(4) Спасителните лодки имат собствена плавучест или се снабдяват с материал, притежаващ плавучест, който не се подава на неблагоприятното въздействие на морска вода, нефт или нефтопродукти и достатъчен, за да поддържа лодката в плаващо състояние, натоварена с пълно снабдяване, когато е наводнена и открита, и:

1. осигурява се допълнителен материал със собствена плавучест, равна на 280 N подъемна сила на човек за броя на лицата, които лодката е предназначена да побере;

2. освен материала по т. 1 никакъв материал, осигуряващ плавучест, не се монтира от външната страна на корпуса на лодката.

(5) Спасителната лодка при натоварване с 50 % от броя лица, които е определено да побере, седнали в нормално положение, от едната страна на диаметралната линия, има надводен борд, измерен от водолинията до най-ниския отвор, през който лодката би могла да се наводни, равен на по-голямото измежду поне 1,5 % от дължината на спасителната лодка или 100 mm.

(6) Спасителните лодки се задвижват от двигател с компресионно запалване, като не се допуска монтиране на спасителна лодка на двигател, използващ гориво с точка на възпламеняване  $43^{\circ}$  или по-малко (тест при закрит тигел). Двигателят:

1. се оборудва с устройство за ръчно стартиране или с електрическа система за стартиране с два независими презареждащи се енергийни източници, като:

а) се осигуряват и всякакви други помощни средства за привеждане в действие;

б) устройството за стартиране на двигателя и помощните съоръжения могат да стартират двигателя при околна температура от  $-15^{\circ}$  в рамките на 2 min от започване на процедурата по пускането, освен в случаите, когато, по преценка на ИА "МА", с оглед на специфичните рейсове, които постоянно извършва корабът, носещ спасителната лодка, друга температура е подходяща;

в) пусковото устройство се разполага така, че да не се затруднява от кожата на двигателя, напречни греди или други препятствия;

2. е в състояние да работи в продължение на не по-малко от 5 min след пускането му (при студен двигател), когато спасителната лодка е извън водата и при запълване на спасителната лодка с вода до осовата линия на колянвия вал;

3. е снабден с валопровод, устроен така, че обезпечават отцепване на гребния винт от двигателя; осигурява се устройство за задвижване напред и назад на спасителната лодка;

4. е снабден с ауспук, разположен по начин, предотвратяващ проникването на вода в двигателя при нормална експлоатация;

5. е проектиран, както и цялата лодка, с оглед на безопасността на хората, намиращи се във водата, и вероятността от повреди по задвижващата система, причинена от плаващи отломки;

6. осигурява скорост на спасителната лодка при движението ѝ напред в спокойни води при пълно натоварване с хора и снабдяване и при работата на цялото спомагателно снабдяване, задвижвано от него, най-малко 6 възела и най-малко 2 възела при буксировка на спасителен сал, предназначен за 25 души, при пълно натоварване с хора и снабдяване или равностоен товар; осигурява се достатъчно гориво, подходящо за употреба в обхвата от температурите, очаквани в района на експлоатация на кораба, за движение на пълно натоварената спасителна лодка със скорост 6 възела за период не по-малък от 24 h;

7. е затворен заедно с принадлежностите си и предавателните механизми в кожух от забавящ горенето материал или е осигурена защитата му от пожар по друг подобен начин; такъв кожух предпазва хората от случаен досег с горещи или движещи се части и двигателя от неблагоприятното въздействие на метеорологичните условия и водата и:

а) вземат се подходящи мерки за намаляване шума от двигателя;

б) пусковите батерии се снабдяват с кожуси, които образуват водонепроницаема обвивка около долната и страничната част на батериите;

в) кожусите на батериите имат плътно прилепващ капак, който осигурява вентилацията на газ от батериите;

8. се проектира заедно с принадлежностите си по начин, който да ограничава електромагнитните излъчвания, така че действието на двигателя да не смущава работата на радио-средствата, използвани на спасителната лодка;

9. е осигурен със средства за презареждане на всички акумулатори за стартирането му, за стартиране на радиоапаратурата и прожекторите, като:

а) акумулаторите за радиоапаратурата не се използват за стартиране на двигателя;

б) се осигурява средство за презареждане на акумулаторите на спасителната лодка от корабното електрозахранване при напрежение, ненадвишаващо 55 V, което да може да се прекъсне от мястото за качване в спасителната лодка;

10. се стартира и експлоатира в съответствие с инструкции във водоустойчива опаковка, поставени на видно място близо до пулта за стартиране на двигателя.

(7) Спасителните лодки се оборудват със:

1. най-малко един отводнителен клапан, разположен близо до най-ниската точка на корпуса, който автоматично се отваря за отвеждане на водата от корпуса, когато спасителната лодка не е на вода, и автоматично се затваря, за да предотврати навлизането на вода, когато спасителната лодка е на вода, като:

а) всеки отводнителен клапан се съоръжава с капак или запушалка за затваряне на клапана, прикрепена за спасителната лодка с въженце, верига или по друг подходящ начин;

б) отводнителните клапани са лесно достъпни от вътрешната част на спасителната лодка и местоположението им е ясно обозначено;

2. рул и румпел, и:

а) когато е осигурено кормило или друг механизъм за дистанционно управление, румпелът е в състояние да управлява руля в случай на отказ на управляващия механизъм;

б) рулят е постоянно прикрепен към спасителната лодка, а румпелът - постоянно монтиран към или свързан с балера на руля;

в) ако спасителната лодка има механизъм за дистанционно управление, румпелът може да бъде подвижен и да се съхранява на сигурно място в близост до балера;

г) рулят и румпелът се разполагат така, че не се повреждат от действието на освобождаващия лодката механизъм или винта;

3. плаващ спасителен леер, прикрепен около външната част на спасителната лодка, с изключение на района в близост до руля и винта;

4. подходящи ръкохватки от долната страна на корпуса - за спасителни лодки, които не са самоизправящи при обръщане, за да могат хората да се придържат за спасителната лодка; ръкохватките са закрепени към лодката по такъв начин, че когато са подложени на достатъчно силен удар, предизвикващ откъсването им от лодката, да се отделят от нея, без да я повредят;

5. достатъчно на брой водонепроницаеми сандъци или отделения, които да осигуряват съхраняването на малки предмети от снабдяването, водата и провизиите по ал. 9, както и средства за съхраняване на събраната дъждовна вода;

6. освобождаващ механизъм - за всяка спасителна лодка, предназначена за спускане посредством проволка или проволки, отговарящ на следните изисквания:

а) устроен е по начин, позволяващ едновременното освобождаване на всички гакове;

б) има два режима на освобождаване:

ба) когато спасителната лодка е на вода или когато няма натоварване на куките;

бб) при натоварване - при който спасителната лодка се освобождава при наличието на товар на гаковете; при този режим спасителната лодка се освобождава при всякакви условия на натоварване - от ненатоварена лодка на вода до натоварена лодка с товар, равен на 1,1 пъти теглото на спасителната лодка при пълно натоварване с хора и снабдяване и възможността за освобождаване да бъде надеждно защитена срещу случайно или преждевременно използване;

в) лостът му е ясно обозначен с цвят, който контрастира със заобикалящата го среда;

г) проектиран е с коефициент на безопасност 6 на база максималната здравина на използваните материали, като се приема, че теглото на спасителната лодка е равномерно разпределено между проволките;

7. разединително устройство, което позволява освобождаването на носовата фалина, когато е под напрежение;

8. устройства за правилното поставяне и закрепване в работно положение на апаратурата - за всяка спасителна лодка, която е снабдена със стационарна УКВ радиотелефонна апаратура за двустранна връзка и антена, която се монтира отделно;

9. предпазни шини и буртици според необходимостта, за да се улесни спускането и предпази лодката от повреда - за спасителните лодки, предназначени за спускане покрай борда на кораба;

10. ръчно управляема лампа, видима в тъмна нощ при чиста атмосфера на

разстояние най-малко 2 мили в продължение на най-малко 12 h, монтирана на горната част на капака или закритието; ако светлината е мигаща, първоначално тя премигва не по-малко от 50 пъти в минута през първите два часа от 12-часовия период на действие;

11. лампа или източник на светлина, монтиран вътре в спасителната лодка, за да осигурява осветление в продължение на най-малко 12 h, което да позволи четенето на инструкции по оцеляването и използване на снабдяването; за тази цел не се разрешава използването на газени лампи;

12. подходящи средства за изхвърляне на вода от лодката или устройство за автоматично изхвърляне на водата, освен ако изрично не е указано друго.

(8) Спасителните лодки се изработват с конструкция, позволяваща добра видимост във всички посоки от мястото за управление за осигуряване на безопасно спускане и маневриране.

(9) Спасителната лодка се оборудва със снабдяване, което отговаря на следните изисквания:

1. всички предмети от оборудването на лодките, с изключение на куките, които трябва да са свободни с цел отблъскване, са закрепени с приспособления вътре в спасителната лодка, прибрани са в сандъци или отделения, в скоби или други подобни съоръжения за закрепване или са закрепени по други подходящи начини;

2. снабдяването е закрепено по такъв начин, че не пречат процедурите по напускане на кораба;

3. всички предмети от снабдяването са с възможно най-малки размери и с възможно най-малко тегло и опаковани в подходящ и компактен вид;

4. освен ако е указано друго, обичайното снабдяване на всяка спасителна лодка се състои от предметите по приложение № 4.

(10) На всяка спасителна лодка се нанася маркировка, указваща:

1. размерите на спасителната лодка и броя на лицата, които е предназначена да побере (пътниковместимостта ѝ), обозначени върху лодката с ясни и постоянни знаци;

2. името и пристанището на регистрация на кораба, към който принадлежи лодката, написани от двете страни на носа ѝ с главни букви от латинската азбука;

3. името на кораба, към който принадлежи спасителната лодка, и номера ѝ, нанесени по такъв начин, че доколкото това е възможно, да са видими отгоре.

Чл. 138. (1) Самоизправящите се частично закрити спасителни лодки отговарят на изискванията по чл. 137.

(2) Допълнително самоизправящите се частично закрити спасителни лодки отговарят на следните изисквания:

1. покритието им:

а) е от постоянно закрепено твърдо закритие, простиращо се на не по-малко от 20 % от дължината на спасителната лодка от вълнореза към кърмата и не по-малко от 20 % от дължината на спасителната лодка от кърмата към вълнореза;

б) образува два заслона; ако заслоните имат прегради, те са отвори с достатъчна големина, която позволява лесен достъп на хората, облечени в хидрокостюми или топли дрехи и спасителни ризи; вътрешната височина на заслоните е достатъчна, за да позволи на хората лесен достъп до местата им в носа и кърмата на спасителната лодка;

в) е конструирано така, че включва прозорци или полупрозрачни панели, които пропускат достатъчно количество слънчева светлина във вътрешността на спасителната лодка при затворени отвори или покрития, така че не е необходимо изкуствено осветление;

г) има леери, които осигуряват сигурно захващане на хората, движещи се от външната страна на спасителната лодка;

д) е постоянно прикрепено сгъваемо - за откритите части на спасителната лодка, което е разположено така, че:

да) да бъде лесно поставяно от не повече от двама души за не повече от 2 min;

дб) да притежава изолационни качества, за да предпазва хората от студ посредством не по-малко от два пласта тъкан, разделени от въздушно пространство, или други също толкова ефективни средства;

е) когато е образувано от твърда и сгъваема част, е устроено така, че:

еа) позволява извършване на процедурите по спускане и вдигане на лодката, без да се налага напускането на лодката от нито едно лице;

еб) има входове от двата края и от двата борда, снабдени с достатъчно добри приспособления за затваряне, които лесно и бързо могат да бъдат отваряни и затваряни отвън и отвътре, така че да позволяват вентилация, но да спират проникването на морска вода, вятър и студ; осигурява се средство за сигурно поддържане на входовете в отворено и затворено положение;

ев) при вдигнато подвижно закритие и затворени всички входове е осигурен достатъчно въздух за хората по всяко време;

ег) има приспособления за събиране на дъждовна вода;

ед) външната част на твърдото покритие и подвижното покритие и вътрешността в тази част на спасителната лодка, защитена от него, е с ясно забележим цвят; вътрешността на заслоните е в цвят, който не предизвиква притеснение у хората;

ее) е възможно придвижването на спасителната лодка с гребла.

(3) За осигуряване безопасността на хората при обръщане и изправяне на спасителната лодка:

1. всяко указано място за сядане се снабдява с предпазен колан, който е проектиран така, че здраво да задържи към мястото му лице с тегло 100 kg, когато лодката е в обрнато положение;

2. устойчивостта ѝ е такава, че позволява самостоятелно или автоматично изправяне при пълно или частично натоварване с хора и снабдяване, когато хората са привързани с предпазни колани.

(4) Задвижването на спасителната лодка отговаря на следните изисквания:

1. двигателят и предавателната система се управляват от мястото на рулевия;

2. двигателят и двигателната уредба са в състояние да работят във всяко положение при обръщане и да продължат да работят след като лодката се върне в изправено положение или автоматично да преустановят работа при обръщане и отново лесно да се запускат след като лодката се върне в изправено положение и водата е била изхвърлена от нея; горивната и смазочните системи се проектират така, че да предотвратят загубата на гориво и загубата на повече от 250 ml смазочно масло от двигателя по време на обръщането;

3. двигателите с въздушно охлаждане имат въздухопровод, който осигурява засмукването и отвеждането на охлаждащия въздух извън спасителната лодка; осигуряват се ръчноуправляеми регулатори, които позволяват засмукване на охлаждащ въздух и изпускането му в спасителната лодка.

(5) Независимо от чл. 137, ал. 1, т. 7 самоизправящата се частичнозакрита лодка е конструирана и защитена с кранци, които осигуряват защита срещу вредните ускорения, дължащи се на удар на лодката, с пълно натоварване с хора и снабдяване, в борда на кораба при скорост в момента на удара не по-малка от 3,5 m/sec и е с

автоматично осушаване.

Чл. 139. (1) Напълно закритите спасителни лодки отговарят на изискванията на чл. 137.

(2) Лодките по ал. 1 отговарят и на следните изисквания:

1. снабдени са с твърдо, водонепроницаемо закритие, което напълно затваря спасителната лодка и е така устроено, че:

а) защитава хората вътре от горещина и студ;

б) осигурява достъпа до лодката посредством люкове, които могат да се затварят и да направят спасителната лодка водонепроницаема;

в) люковете по буква "б" са разположени така, че позволяват извършването на маневрите по спускане и прибиране на лодката, без да се налага човек да напуска закритието;

г) люковете се отварят и затварят отвън и отвътре и са снабдени с приспособления, които ги задържат надеждно в отворено и затворено положение;

д) лодката може да се придвижва с гребане;

е) е в състояние да поддържа цялото тегло на спасителната лодка, включително цялото ѝ снабдяване, механизмите и пълно натоварване с хора на борда, когато е в обърнато положение, със затворени люкове и без значими течове;

ж) включва прозорци или полупрозрачни панели от двата борда, които пропускат достатъчно количество светлина във вътрешността на спасителната лодка, когато люковете са затворени, така че да не е необходимо изкуствено осветление;

з) външната му страна е в много ярък цвят, а вътрешността в цвят, който не предизвиква дискомфорт у намиращите се на лодката хора;

и) има леери, които осигуряват здраво захващане на лицата, придвижващи се по външната част на спасителната лодка, и улесняват слизането и качването;

к) хората могат да достигнат от входа до местата си, без да се налага да прескачат напречни греди и други препятствия;

л) хората са защитени от въздействието на опасен вакуум, който може да се създаде от работата на двигателя на спасителната лодка.

(3) За осигуряване безопасността на хората при обръщане и изправяне на спасителната лодка:

1. всяко указано място за сядане се снабдява с предпазен колан, проектиран така, че да задържи здраво към мястото му лице с тегло 100 kg, когато лодката е в обърнато положение;

2. устойчивостта на спасителната лодка позволява самостоятелно или автоматично изправяне при пълно или частично натоварване с хора и снабдяване, когато хората са привързани с предпазни колани;

3. лодката е в състояние да поддържа пълното си натоварване с хора и снабдяване, когато е в повреденото състояние, описано в чл. 137, ал. 1, т. 2, и устойчивостта ѝ е такава, че в случай на обръщане автоматично заема положение, което осигурява възможност за евакуация за намиращите се в нея хора над водата;

4. всички тръбопроводи за отработени газове, засмукване на въздух и други отвори се проектират така, че предотвратяват навлизането на вода в двигателя, когато лодката се обърне и след това се изправи.

(4) Задвижването на спасителната лодка отговаря на следните изисквания:

1. двигателят и предавателната система се управляват от мястото на рулевия;

2. двигателят и двигателната уредба са в състояние да работят във всяко положение при обръщане и да продължат да работят след като лодката се върне в изправено положение или автоматично преустановят работа при обръщане и могат отново лесно да се запускат след като лодката се върне в изправено положение;

горивната и смазочните системи са така проектирани, че предотвратяват загубата на гориво и загубата на повече от 250 ml смазочно масло от двигателя по време на обръщането;

3. двигателите с въздушно охлаждане имат въздухопровод, който осигурява засмукването и отвеждането на охлаждащия въздух извън спасителната лодка; осигурени са ръчно управляеми клапи, които позволяват засмукване на охлаждащ въздух от и изпускането му в спасителната лодка.

(5) Независимо от чл. 137, ал. 1, т. 7 напълно закритата спасителна лодка се конструира и защитава с кранци така, че да е осигурена защита срещу вредните ускорения, дължащи се на удар на лодката с пълно натоварване с хора и снабдяване, в борда на кораба при скорост в момента на удара не по-малка от 3,5 m/min.

(6) Спасителната лодка, предназначена за спускане по метода "свободно падане", се конструира така, че може да осигури защита срещу вредните ускорения, получени при спускането на вода при пълно натоварване с хора и снабдяване от височина, най-малко равна на максималната височина над водолинията, на която е проектирано да се съхранява, когато корабът е празен, при неблагоприятен диферент до 10° и крен на кораба не по-малко от 20° на който и да е борд.

Чл. 140. (1) Конструкцията на спасителните салове отговаря на следните изисквания:

1. в състояние е да издържи на вода период 30 дни при всякакви морски условия;

2. позволява, когато се спуска на вода от височина 18 m, салът и неговото снабдяване да останат в задоволително експлоатационно състояние; ако спасителният сал се съхранява на височина повече от 18 m над водолинията, когато корабът е празен, той е тип, преминал успешно изпитвания за спускане от най-малко такава височина;

3. е в състояние да издържи многократни скокове от височина най-малко 4,5 m над неговия под със или без вдигнато покритие;

4. позволява буксировка на сала със скорост 3 възела в спокойни води при пълно натоварване с хора и снабдяване и с една спусната плаваща котва;

5. има покритие, което защитава хората на борда от външните влияния и автоматично се разпъва при спускане на сала; покритието отговаря на следните условия:

а) осигурява изолация срещу горещината и студа с помощта на най-малко два пласта тъкан, разделени от въздушно пространство, или други също толкова ефективни средства; вземат се мерки за предотвратяване на събирането на вода във въздушното пространство;

б) вътрешността му е в цвят, който не предизвиква дискомфорт у хората;

в) всички входове са ясно обозначени и осигурени с надеждни средства за затваряне, които лесно и бързо могат да се отварят и затварят отвън и отвътре, за да позволяват вентилация, но предотвратяват проникването на морска вода, вятър и студ; спасителни салове за повече от осем души имат най-малко два диаметрално срещуположни входа;

г) пропуска достатъчно количество въздух за хората на борда по всяко време, дори когато входовете са затворени;

д) има най-малко един отвор за наблюдение;

е) осигурено е със средства за събиране на дъждовна вода;

ж) има достатъчно пространство над главите на седящите вътре хора под всички части на покритието.

(2) По отношение на минимална пътниковместимост и тегло спасителните



салове отговарят на следните изисквания:

1. не се одобрява спасителен сал с пътниковместимост, по-малко от шест души, изчислена съобразно изискванията на чл. 141, ал. 3 или чл. 142, ал. 3, което е по-подходящо;

2. общата маса на спасителния сал, неговия контейнер и оборудване не надвишава 185 kg, освен ако той не е предназначен за спускане посредством одобрено спусково устройство, отговарящо на изискванията по чл. 152, и не се изисква да е преносим.

(3) Спасителният сал се оборудва със:

1. спасителни леери, здраво закрепени към вътрешната и външната страна на сала;

2. здраво прикрепващо въже с дължина, равна на най-малко два пъти разстоянието от мястото за съхранение до водолинията, когато корабът е празен, или 15 m в зависимост от това, което е по-голямо.

(4) Спасителните салове, спускани със спусково устройство, отговарят и на следните изисквания:

1. когато спасителният сал е с пълно натоварване с хора и снабдяване, той е в състояние да издържи на страничен удар в борда на кораба при скорост на удара не по-малка от 3,5 m/sec, както и при спускане във водата от височина не по-малка от 3 m, без да претърпи поражения, които да му попречат да изпълнява функциите си;

2. осигурени са със средства за придърпване на сала до палубата за качване и здраво придържане там, докато трае качването;

3. конструирани са така, че пълният брой лица, за които са предназначени, могат да се качат на борда за не повече от 3 min от получаването на инструкции за качване.

(5) Стандартното оборудване на всеки спасителен сал се състои от предметите по приложение № 5 и:

1. има маркировката по чл. 141, ал. 7 и чл. 142, ал. 7 на спасителните салове, снабдени съобразно изискванията на този член, която е "SOLAS A PACK" с главни букви от латинската азбука;

2. където е възможно, то се съхранява в контейнер, който, ако не е неразделна част от спасителния сал или постоянно закрепен за него, се съхранява и прикрепва вътре в сала и е в състояние да плава във водата най-малко 30 min, без съдържанието му да се повреди.

(6) Свободното изплаване на спасителните салове се осигурява от:

1. системата от фалини, която осигурява връзка между кораба и спасителния сал, така устроена, че когато салът е освободен или когато салът е надуваем и е надут - да не бъде повлечен от потъващия кораб;

2. слаба връзка, ако в системата за свободно изплаване се използва такава, която:

а) не се разкъсва под въздействието на силата, необходима за издърпване на стартовото въже от контейнера на спасителния сал;

б) е с достатъчна здравина, която позволява надуването на спасителния сал;

в) се разкъсва при опън  $2,2 \pm 0,4$  kN;

3. хидростатни разединителни устройства, ако в системата за свободно изплаване се използват такива, които:

а) са изработени от подходящо подобрени материали, за да се предотвратят неизправности на устройството; не се допуска поставянето на галванично или друго метално покритие върху части от хидростатичните устройства за освобождаване;

б) освобождават автоматично спасителния сал на дълбочина не по-голяма от

4 m;

в) имат отводнителни отвори, които не позволяват събирането на вода в хидростатичната камера, когато уредбата е в нормалното си положение;

г) са конструирани така, че не позволяват освобождаване, когато устройството се залива от вълни;

д) имат постоянна маркировка с типа и серийния си номер от външната страна;

е) са снабдени с документ или идентификационна табелка, указваща датата на производство, типа и серийния им номер;

ж) всяка тяхна част, свързана към системата от фалини, е със здравина не по-малка от изискваната за фалините;

з) ако са за еднократна употреба, са снабдени с инструкции за определяне на изтичането на крайния срок на годност и средства за маркиране на датата върху устройството.

Чл. 141. (1) Надуваемите спасителни салове отговарят на изискванията по чл. 140 и в допълнение отговарят на изискванията по ал. 2 - 10.

(2) Конструкцията на надуваемите спасителни салове е следната:

1. основната камера за плавуцест е разделена на най-малко две отделения, като всяко се надува посредством невъзвратен вентил, различен за всяко отделение; камерите за плавуцест се разполагат така, че в случай на повреда или отказ да се надуе някое от отделенията, изправните отделения са в състояние да поддържат с положителен надводен борд по цялата периферия на спасителния сал общия брой на лицата, за които е предвиден салът, всеки с тегло 75 kg и в нормално седнало положение;

2. подът на спасителния сал е водонепроницаем и може да се изолира ефикасно от студа:

а) посредством едно или повече отделения, които хората на борда могат да надуят, или които се надуват автоматично и могат да бъдат изпускани или повторно надувани от намиращите се на сала; или

б) чрез други ефективни средства, независещи от надуване;

3. спасителният сал се надува от нетоксичен газ и:

а) надуването завършва за период 1 min при температура на околната среда между 18 и 20° и в рамките на период 3 min при температура на околната среда -30°;

б) след надуването спасителният сал поддържа формата си при пълно натоварване с хора и снабдяване;

4. всяко надуваемо отделение е в състояние да издържи налягане, равно на най-малко 3 пъти работното налягане, и:

а) е защитено от риска да достигне налягане, надхвърлящо два пъти работното налягане, чрез предпазни вентили или ограничаване подаването на газ;

б) осигурени са средства за поставяне на помпата или меховете, изискващи се съгласно ал. 10, т. 1, така че да може да се поддържа работното налягане.

(3) Броят на лицата, които може да побере един надуваем спасителен сал при определяне на пътниковместимостта му, е равен на по-малкото от:

1. най-голямото цяло число, получено, като обемът в m<sup>3</sup> на главните камери, осигуряващи плавуцест (в които не трябва да се включват поддържащите покритието арки и напречните банки, ако такива са вградени), когато са надути, се раздели на 0,096; или

2. най-голямото цяло число, получено, като вътрешната повърхнина на хоризонталното напречно сечение на спасителния сал (като за тази цел може да се включват банките, ако са вградени) до най-вътрешния ръб на камерите, осигуряващи

плавучест, измерена в  $m^2$ , се раздели на 0,372; или

3. броят на лицата със средно тегло 75 kg, всички със спасителни ризи, които могат да седнат удобно и с достатъчно пространство над тях, без това да пречи на експлоатацията на никаква част от снабдяването на спасителния сал.

(4) Достъпът до надуваемите спасителни салове се осигурява чрез:

1. най-малко един вход с полутвърда площадка за качване на хората в сала откъм морето, поставена така, че да се избегне значителна загуба на плавучест на спасителния сал при повреда на площадката; за спасителни салове с повече от един вход, предназначени за спускане със спусково устройство, площадката за качване се монтира на входа, разположен противоположно на притеглящите въжета и приспособленията за качване;

2. стълба за качване за входовете, които не са снабдени с площадка за качване, като най-долното стъпало на стълбата се намира на не по-малко от 0,4 m под водолинията на сала, когато е празен;

3. приспособления, с помощта на които хората да могат да се изтеглят от стълбата вътре в сала.

(5) Устойчивостта на надуваемите спасителни салове:

1. е налице в открито море, когато салът е напълно надут и плава с изпънато покритие;

2. позволява обърнат сал да бъде изправен в открито море и в спокойни води само от един човек;

3. при пълно натоварване с хора и снабдяване на борда позволява салът да бъде теглен на буксир със скорост до 3 възела в тиха вода.

(6) Надуваемите спасителни салове се снабдяват със:

1. система от фалини, включително средства за прикрепването им към спасителния сал, с изключение на слабата връзка, съгласно чл. 140, ал. 6, която е със здравина на разкъсване не по-малко от 10 kN за спасителен сал, предназначен да побере девет или повече лица, и не по-малко от 7,5 kN за всеки друг спасителен сал, като спасителният сал може да се надуе от един човек;

2. ръчно управляема лампа, монтирана на горната част на защитното покритие и видима в тъмна нощ при чиста атмосфера на разстояние най-малко 2 мили в продължение на не по-малко от 12 h, като:

а) ако светлината е мигаща, първоначално тя проблясва с честота не по-малка от 50 пъти в минута през първите 2 h от 12-часовия период на действие;

б) лампата се захранва от батерия, активизирана от морска вода или сух галваничен елемент;

в) лампата се запалва автоматично при надуването на сала;

г) батерията е от такъв тип, който не влошава качествата си под въздействие на влагата в сала;

3. ръчно управляема лампа, която свети с достатъчна яркост в продължение на най-малко 12 h, поставена във вътрешността на спасителния сал, и която се запалва автоматично при надуването на сала, позволява четенето на инструкциите по оцеляването и инструкциите на снабдяването.

(7) Спасителният сал се поставя в контейнер, който отговаря на следните изисквания:

1. конструиран е така, че да издържа на интензивно износване вследствие на условията в морето и:

а) е с достатъчна собствена плавучест, така че с опакованите в него спасителен сал и неговото снабдяване да може да се изтегли фалината отвътре и да задейства системата за надуване, в случай че корабът потъне;

б) е водонепроницаем, доколкото това е възможно, с изключение на отводнителните отвори на дъното му;

2. позволява, доколкото това е възможно, спуснатият на вода спасителен сал да се надува в изправено положение при освобождаването си от него;

3. върху него са нанесени следните данни:

а) името на производителя или търговска марка;

б) сериен номер;

в) наименование на одобряващата институция и броят на лицата, за които е предназначен;

г) латинските букви SFV;

д) типът на комплекта аварийно снабдяване;

е) дата на последното освидетелстване;

ж) дължината на фалината;

з) максимална допустима височина за съхранение над водолинията (в зависимост от височината, определена при изпитанието за пускане, и дължината на фалината);

и) инструкции за спускане на вода.

(8) Върху надуваемите спасителни салове се нанасят следните данни:

1. името на производителя или търговска марка;

2. сериен номер;

3. дата на производство (месец и година);

4. наименование на одобряващата институция;

5. наименование и място на сервиза, където е извършено последното освидетелстване;

6. броят на лицата, които може да помести, над всеки вход, с шрифт не по-малък от 100 mm, на височина и с цвят, контрастиращ на цвета на спасителния сал.

(9) Надуваемите спасителни салове, предназначени за спускане със спусково устройство:

1. при увисване на гака или бридела издържат товар:

а) 4 пъти теглото на пълното им натоварване с хора и снабдяване при температура на околната среда и стабилизирана температура на сала  $20 \pm 3^\circ$ , със затворени изпускателни клапани;

б) 1,1 пъти теглото на пълното им натоварване с хора и снабдяване при температура на околната среда и стабилизирана температура на сала  $-30^\circ$ , при изпускателни клапани в работно състояние;

2. имат твърди контейнери, закрепени по начин, предотвратяващ падането им в морето и на части от него по време на и след надуването и спускането на сала.

(10) Надуваемите спасителни салове се снабдяват и със:

1. един комплект за ремонт на спуквания на надуваемите отделения, осигуряващи плавучест;

2. една помпа или мях за донапомпване;

3. изискваните от чл. 140, ал. 5 безопасни ножове.

Чл. 142. (1) Твърдите спасителни салове отговарят на изискванията по чл. 140 и на изискванията по ал. 2 - 8.

(2) Плавучестта на спасителния сал се осигурява чрез:

1. одобрен материал със собствена плавучест, поставен възможно най-близо до периферията на сала, забавящ разпространението на пламъка или покрит със слой от материал, забавящ горенето;

2. пода на спасителния сал, който предотвратява проникването на вода, ефективно поддържа хората над водата и ги изолира от студа.

(3) При определяне на пътниковместимост на твърдите спасителни салове броят на лицата, които може да побере един спасителен сал, е равен на или по-малък от:

1. най-голямото цяло число, получено, като обемът на материала, осигуряващ плавучест, измерен в  $m^3$ , умножен по коефициент минус 1 специфичното тегло на този материал, се раздели на 0,096; или

2. най-голямото цяло число, получено, като вътрешната хоризонтална напречна повърхнина на пода на спасителния сал, измерен в  $m^2$ , се раздели на 0,372; или

3. броят на лицата, всички със спасителни ризи, със средно тегло 75 kg, които могат да седнат достатъчно удобно и с достатъчно пространство над тях, без това да пречи на работата на никаква част от оборудването на спасителния сал.

(4) Достъпът до твърдите спасителни салове се осигурява чрез:

1. най-малко един вход, оборудван с твърда площадка за качване на хората в спасителния сал откъм морето; за спасителни салове с повече от един вход, спускани със спускови устройства, площадката се монтира на входа, който се намира срещу пусковите въжета и приспособленията за качване;

2. стълба за качване за входове, които не са снабдени с площадка за качване, най-долното стъпало на която се намира на не по-малко от 0,4 m под водолинията, когато спасителният сал е празен;

3. приспособления, с помощта на които хората могат да се прехвърлят от стълбата в сала.

(5) Устойчивостта на твърдите спасителни салове отговаря на следните условия:

1. освен в случаите, когато салът може да се използва безопасно независимо коя от страните му е обърната нагоре, той се самоизправя или може лесно да бъде изправен в открито море и в спокойни води само от един човек;

2. при пълно натоварване с хора и снабдяване на борда може да бъде буксиран със скорост до 3 възела в спокойни води.

(6) Твърдите спасителни салове се снабдяват със:

1. здрава фалина; здравината на разкъсване на системата от фалини, включително средствата за закрепване към спасителния сал, освен на слабата връзка, необходима съгласно чл. 140, ал. 6, е не по-малка от 10 kN за спасителен сал, предназначен да побере девет или повече лица, и не по-малко от 7,5 kN за всеки друг спасителен сал;

2. ръчно управляема лампа, монтирана на горната част на защитното покритие, видима в тъмна нощ при чиста атмосфера на разстояние най-малко 2 мили в продължение на най-малко 12 h, и:

а) при мигаща светлина първоначално тя проблясва с честота не по-малка от 50 пъти в минута през първите два часа от 12-часовия период на действие;

б) лампата се захранва от батерия, активизирана от морска вода или от сух галваничен елемент;

в) лампата се запалва автоматично при надуването на сала;

г) батерията е от тип, който не влошава качествата си под въздействие на влагата в сала;

3. ръчно управляема лампа, поставена във вътрешността на сала, която се запалва автоматично при надуването на сала и свети в продължение на период от най-малко 12 h с достатъчна яркост, позволяваща четенето на инструкциите по оцеляването и инструкциите на снабдяването.

(7) Върху твърдите спасителни салове се нанасят следните надписи:

1. име на кораба и пристанище на регистрацията, към който принадлежи;
2. име на производителя или търговска марка;
3. сериен номер;
4. името на одобряващата институция;
5. брой на лицата, които може да помести, над всеки вход с шрифт не по-малък от 100 mm, във височина и с цвят, контрастиращ на цвета на спасителния сал;
6. латинските букви SFV;
7. тип на комплекта аварийно снабдяване;
8. дължина на фалината;
9. максимална допустима височина на съхранение над водолинията (височина, определена чрез изпитание за спускане);
10. инструкции за спускане на вода.

(8) Твърд спасителен сал, спускан на вода с одобрени съоръжения за спускане, при увисване на куката или бридела, трябва да издържа товар, 4 пъти по-голям от теглото му при пълното си натоварване с хора и снабдяване.

Чл. 143. (1) Дежурните лодки отговарят на изискванията на разпоредбите по чл. 137, ал. 1 - 7, т. 4 и чл. 137, ал. 7, т. 6, 7, 9, 12 и чл. 137, ал. 10 и допълнително на изискванията по ал. 2 - 4.

(2) Дежурните лодки могат да бъдат с твърда или надуваема конструкция или комбинация от двете и отговарят на следните изисквания:

1. имат дължина от 3,8 m до 8,5 m освен в случаите, когато поради размера на кораба или поради други причини, при които носенето на такива лодки се смята за безпричинно или непрактично, ИА "МА" може да одобри дежурна лодка с по-малка дължина, но не по-малка от 3,3 m (с изключение на кораби, построени на или след 1.01.2003 г., с дължина, по-малка от 45 m);

2. са в състояние да носят най-малко петима души в седнало положение и един в легнало или за лодки с дължина, по-малка от 3,8 m - по-малък брой, който ИА "МА" определи; за кораби, построени на или след 1.01.2003 г., с дължина, по-малка от 45 m, когато дежурната лодка е с дължина, по-малка от 3,8 m - да носи най-малко четирима души в седнало положение и един в легнало;

3. броят на лицата, които е разрешено да бъдат поместени, се определя от ИА "МА" чрез тест за сядане; за кораби, построени на или след 1.01.2003 г., минималната пътниковместимост е определената в т. 2, като се допуска места за сядане да се намират на пода (с изключение мястото на водача на лодката); не се разрешава места за сядане да се разполагат на планшира, транцевата дъска или на въздушните камери, осигуряващи плавучестта на лодката;

4. дежурни лодки, които са комбинация от твърда и надуваема конструкция, съответстват на изискванията на този член до степен, удовлетворяваща ИА "МА";

5. ако нямат подходящ носови развал, те се снабдяват с покритие на носа, простиращо се над не по-малко от 15 % от дължината ѝ;

6. са в състояние да маневрират със скорост до 6 възела и да поддържат тази скорост за период най-малко 4 h;

7. имат достатъчна подвижност и маневреност в открито море, позволяваща изваждане на хора от водата, направляване на спасителните салове и буксировка на най-големия спасителен сал, пренасян на борда на кораба, при пълно натоварване с хора и снабдяване или равностоен товар със скорост най-малко 2 възела;

8. са снабдени със стационарен или извънборден двигател, и:

а) при извънборден двигател рулят и румпелът могат да представляват част от двигателя;

б) независимо от изискванията по чл. 137, ал. 1, т. 1 и 2 бензинови

извънбордови двигатели с одобрена горивна система могат да бъдат монтирани на дежурните лодки, при условие че резервоарите за гориво са специално защитени срещу пожар и експлозия;

9. имат постоянно монтирано устройство за буксировка с достатъчна здравина, за да направлява или влачи на буксир спасителни салове съгласно т. 7;

10. оборудвани са с водонепроницаемо хранилище за складиране на дребни части от снабдяването.

(3) Комплектът оборудване на дежурните лодки и неговото укрепване в лодките отговарят на следните разпоредби:

1. всички предмети, с изключение на куките на лодките, които се държат готови за отблъскване, закрепват се вътре в лодката посредством съответните приспособления, прибрани са в сандъци или отделения, закрепени със скоби или други подобни средства или други подходящи начини, като:

а) оборудването се укрепва по такъв начин, че не пречи на процедурите по спускането и вдигането;

б) всички предмети от снабдяването на дежурните лодки са с възможно най-малки размери и с възможно най-малко тегло, опаковани по подходящ и компактен начин;

2. стандартното снабдяване на всяка дежурна лодка се състои от предметите, съдържащи се в приложение № 6;

3. обичайното снабдяване на всяка дежурна лодка с твърда конструкция включва и:

- а) канджа;
- б) кофа;
- в) нож или брадвичка;

4. обичайното снабдяване на всяка дежурна лодка с надувна конструкция включва и:

- а) плаващ сгъваем нож;
- б) две гъби (сюнгери);
- в) ефективен ръчен мех или помпа;
- г) един комплект за ремонт на спуквания на надуваемите отделения, осигуряващи плавучест комплект;
- д) обезопасена канджа.

(4) Надуваемите дежурни лодки отговарят на следните допълнителни изисквания:

1. проектират се по такъв начин, че когато са окачени на бридела или на гака за повдигане, са с достатъчна здравина:

а) и твърдост, позволяващи спускането и вдигането им при пълно натоварване с хора и снабдяване;

б) за да издържат товар, 4 пъти по-голям от тяхното тегло при пълно натоварване с хора и снабдяване, при околна температура от  $20 \pm 3^\circ$ , когато всички изпускателни клапани са затворени;

в) са с достатъчна здравина, за да издържи товар 1,1 пъти по-голям от нейното тегло при пълно натоварване с хора и снабдяване при околна температура -  $30^\circ$ , когато всички предпазни клапани са в работно състояние;

2. проектират се по начин, позволяващ лодката да е в състояние да издържи на атмосферните влияния при съхранение на открита палуба на кораб на море и в продължение на 30 дни на вода при всякакви морски условия;

3. освен че трябва да отговарят на изискванията на чл. 137, ал. 10, обозначават се със сериен номер, името на производителя или търговската марка и

датата на производство;

4. плавучестта им се осигурява посредством единична камера, разделена най-малко на пет отделения (отделни отсеци) с приблизително еднакъв обем или посредством две отделни камери, като нито една от тях не надвишава 60 % от общия обем; камерите, осигуряващи плавучест, са разположени така, че в случай на повреда на което и да е отделение (отсек) изправната част е в състояние да поддържа броя на лицата, всяко с тегло 75 kg, които е позволено дежурната лодка да помести в нормално седнало положение, с положителен свободен борд по цялата ѝ периферия;

5. камерите, осигуряващи плавучест, които са част от борда им, при надуване осигуряват обем не по-малък от 0,17 m<sup>3</sup> за всяко лице, което дежурната лодка е позволено да помести;

6. всяко отделение, осигуряващо плавучест, е снабдено с невъзвратен клапан за ръчно надуване, средство за изпускане на въздуха и с предпазен изпускателен клапан, освен ако ИА "МА" не прецени, че предпазният изпускателен клапан не е необходим;

7. на долната част на дъното и на уязвимите места по външната им част са монтирани предпазни ленти, удовлетворяващи изискванията на ИА "МА", и:

а) когато е монтирана транцева дъска, тя се разполага до не повече от 20 % от общата дължина на дежурната лодка;

б) осигурени са подходящи "уши" за прикрепване на фалините в предната и задната част и за спасителните леери от вътрешната и външната част на лодката;

в) лодката се поддържа в напълно надутото състояние по всяко време.

(5) За лодките по ал. 4 не се прилагат разпоредбите на чл. 137, ал. 1, т. 4 и 6.

Чл. 144. (1) Спасителните ризи отговарят на следните общи изисквания:

1. горят или се топят след пълното им обхващане от пожар в продължение на 2 s;

2. изработени са така, че:

а) могат да се облекат правилно за не повече от една минута, без чужда помощ;

б) могат да се обличат от двете страни или определено да могат да се обличат само по един начин и доколкото е практически възможно, не могат да се обличат неправилно;

в) са удобни за носене;

г) позволяват на носещия ги да скача във водата от височина най-малко 4,5 m без нараняване и без да се изхлузват или да се повреждат;

3. имат достатъчна плавучест и стабилност в спокойна сладка вода и позволяват:

а) повдигане устата на изтощен или изпаднал в безсъзнание човек на не по-малко от 120 mm над водата с тяло, наклонено назад под ъгъл не по-малък от 20° и не повече от 50° отклонение от вертикалното положение;

б) обръщане тялото на изпаднал в безсъзнание човек във водата от всяко положение до положение, при което устата се намира над водата за не повече от 5 s;

4. имат плавучест, която не се намалява с повече от 5 % след 24-часов престой в сладка вода;

5. позволяват на лицето, което ги носи, да преплува късо разстояние и да се качи в спасително средство;

6. снабдени са със свирка, здраво прикрепена посредством въженце.

(2) Спасителна риза, чиято плавучест се осигурява от надуваеми камери, има най-малко две камери и допълнително:

1. се съоръжава с устройство, обезпечаващо при потапяне автоматично



надуване чрез едно движение на ръката, както и с уста;

2. в случай на загуба на плавучест на някоя от надуваемите камери е в състояние да удовлетвори изискванията по ал. 1, т. 2, 3 и 5;

3. отговаря на изискванията по ал. 1, т. 4 след надуване посредством автоматичен механизъм.

(3) Спасителните ризи се снабдяват със светлина, която отговаря на следните изисквания:

1. има интензитет на светене не по-малко от 0,75 cd;

2. има източник на захранване, който е в състояние да осигури интензивността на светене 0,75 cd за период от най-малко 8 h;

3. видима е във възможно най-голям участък от горната полусфера, както е прикрепена към спасителната риза;

4. ако светлината е проблясваща:

а) проблясванията са със скорост най-малко 50 пъти в min с интензитет на светене най-малко 0,75 cd;

б) светлиният прибор е снабден с ръчно задействащ се ключ;

в) светлината не е снабдена с леща или рефлектор за концентриране на лъча.

Чл. 145. (1) Хидрокостюмите отговарят на следните общи изисквания:

1. изработени са от водонепроницаем материал и:

а) се разпаковат и обличат без чужда помощ за не повече от 2 min, като се вземат предвид всяко друго допълнително свързано с тях облекло и спасителна риза, ако хидрокостюмът трябва да се носи в съчетание със спасителна риза;

б) не подлежат на горене или топене след пълно обхващане от пожар в продължение на 2 s;

в) покриват цялото тяло с изключение на лицето; ръцете също трябва да бъдат покрити, освен ако не са осигурени постоянно прикрепени ръкавици;

г) са снабдени с устройство за обезвъздушаване или намаляване на въздуха в долната част на костюма;

д) след скок във водата от височина не по-малка от 4,5 m осигуряват минимално проникване на вода в костюма;

2. когато отговарят и на изискванията по чл. 144, могат да бъдат класифицирани като спасителна риза;

3. ако хидрокостюмът се носи в съчетание със спасителна риза, позволяват на лицето, което ги е облякло:

а) да се изкачва и слиза по вертикална стълба с дължина най-малко 5 m;

б) да изпълнява обичайни задължения по време на напускане на кораба;

в) да скача във водата от височина не по-малко от 4,5 m без повреждане или разместване на костюма и без нараняване;

г) да преплува късо разстояние във водата и да се качи в спасително средство;

4. ако имат плавучест и са предназначени да се носят без спасителна риза, се снабдяват с лампа, която отговаря на изискванията по чл. 144, ал. 3, и със свирка по чл. 144, ал. 1, т. 6;

5. ако се носят в съчетание със спасителна риза, тя се облича над хидротермокостюма и лицето е в състояние да облича спасителната риза без чужда помощ.

(2) Термичната защита на хидрокостюмите отговаря на следните изисквания:

1. хидрокостюм, изработен от материал без вътрешна изолация, е:

а) обозначен с инструкции, че се носи в съчетание с топло облекло;

б) изработен по такъв начин, че когато се носи в съчетание с топло облекло и със спасителна риза, ако се изисква да се носи в съчетание със спасителна риза, осигурява термозащита в продължение на един час след като носещият го скочи от разстояние 4,5 m в спокойна течаща вода с температура 5°, телесната температура на лицето не се понижава с повече от 2°;

2. хидрокостюм, изработен от материал с вътрешна изолация, когато се носи самостоятелно или със спасителна риза, ако тя се изисква, след като носещият го скочи от височина 4,5 m в спокойна течаща вода с температура между 0 и 2°, осигурява термозащита и телесната температура на лицето не се понижава с повече от 2° в продължение на 6 h;

3. хидрокостюмът позволява на лицето, което го носи, с покрити ръце да може да вземе молив и да пише след престой във вода с температура 5° в продължение на един час.

(3) Хидрокостюмът, отговарящ на изискванията по чл. 144, или хидрокостюмът със спасителна риза позволява на лицето, което го носи в сладка вода, да се обърне от положение с лицето надолу в положение с лицето нагоре за не повече от 5 s.

Чл. 146. (1) Термозащитното средство се изработва от водонепроницаем материал с термопроводимост не по-голяма от 0,25 W/m.K и когато се използва за обгръщане на човек, намалява както конвекционната загуба на топлина, така и загубата на топлина от изпаряването от тялото на носещия го.

(2) Термозащитното средство отговаря на следните изисквания:

1. покрива цялото тяло на човек, носещ спасителна риза, с изключение на лицето; ръцете също са покрити, освен ако не са защитени от постоянно прикрепени ръкавици;

2. може да бъде разопаковано и лесно облечено без чужда помощ в спасителното средство или дежурна лодка;

3. позволява на носещия го да го свали във водата за не повече от 2 min, ако затруднява плуването.

(3) Термозащитното средство функционира правилно в температурен интервал от -30° до + 20°.

Чл. 147. (1) Спасителният кръг отговаря на следните изисквания:

1. има външен диаметър не по-голям от 800 mm и вътрешен диаметър не по-малък от 400 mm;

2. изработен е от материал със собствена плавуцест; плавуцестта не се обезпечава от тръстика, коркови стърготини или гранулиран корк или какъвто и да е друг лек гранулиран материал, нито от надуваеми въздушни камери;

3. поддържа не по-малко от 14,5 kg желязо в сладка вода за период 24 h;

4. има тегло не по-малко от 2,5 kg;

5. не поддържа горенето или не се топи след пълно обхващане от огън в продължение на 2 s;

6. изработен е така, че издържа хвърляне във водата от височината, при която се съхранява над водолинията на кораба, когато е празен, или от 30 m в зависимост от това коя е по-голямата височина, без да се наруши ефективността му или тази на прикрепените към него части;

7. ако е предназначен да задейства устройство за бързо освобождаване, осигурено за самозадействащите се димни и светещи сигнали, има тегло, достатъчно да задейства бързо освобождаващото устройство или 4 kg в зависимост от това кое е по-голямо;

8. снабден е със спасителен леер с диаметър не по-малък от 9,5 mm и с

дължина не по-малка от 4 пъти външния диаметър; леерът е прикрепен в четири равноотстоящи по периферията точки, за да образува четири равни примки.

(2) Самозапалващите се светещи сигнали по чл. 130, ал. 2 отговарят на следните условия:

1. не могат да бъдат изгасени от водата;
2. в състояние са или да светят непрекъснато с интензивност не по-малка от 2 cd във всички посоки на горната полусфера, или да проблясват с честота не по-малка от 50 пъти в минута с най-малко същия интензитет на светене;
3. снабдени са с източник на захранване, който отговаря на изискванията по т. 2 за период най-малко 2 h;
4. в състояние са да издържат изпитването за падане съгласно ал. 1, т. 6.

(3) Самозадействащите се димни сигнали по чл. 130, ал. 3 отговарят на следните условия:

1. изпускат дим с ясно забележим цвят с равномерна скорост за период от най-малко 15 min, когато плават в спокойни води;
2. не се запалват с експлозия или не изпускат пламък по време на целия период на отделяне на димния сигнал;
3. не се заливат в открито море;
4. продължават да изпускат дим, когато са напълно потопени във водата в продължение на най-малко 10 s;
5. в състояние са да издържат изпитването за падане съгласно ал. 1, т. 6.

(4) Плаващите спасителни въжета по чл. 130, ал. 4 отговарят на следните условия:

1. не се усукват;
2. имат диаметър не по-малък от 8 mm;
3. имат здравина на разкъсване не по-малка от 5 kN.

Чл. 148. (1) Линометателният апарат отговаря на следните изисквания:

1. изхвърля лин с приемлива точност;
2. включва не по-малко от четири ракети, като всяка от тях изхвърля лина най-малко на 230 m в тихо време;
3. включва не по-малко от четири лина, всеки със здравина на опън не по-малка от 2 kN;
4. снабден е с кратки инструкции или схеми, ясно илюстриращи употребата му.

(2) Ракетите, изстрелвани с пистолет, или комплектите, съдържащи ракета и лин, ако ракетата и линът са обединени в едно цяло, се помещават във водонепроницаема опаковка. Ако ракетите се изстрелват с пистолет, линовете и ракетите заедно със средството за запалване се съхраняват в контейнер, който осигурява защита срещу атмосферните влияния.

Чл. 149. (1) Сигналната парашутна ракета отговаря на следните условия:

1. поместена е във водонепроницаем корпус;
2. върху корпуса ѝ са нанесени кратки инструкции или схеми, ясно илюстриращи употребата ѝ;
3. притежава вградено средство за самозапалване;
4. не създава неудобство на лицето, което държи корпуса, когато използва ракетата според инструкциите, дадени от производителя.

(2) Ракетата, когато е изстреляна вертикално, достига височина не по-малка от 300 m. Във или близо до връхната точка от траекторията си ракетата освобождава парашутен сигнал, който:

1. гори с ярка червена светлина;

2. гори равномерно със среден интензитет на светене не по-малко от 30 000 cd;

3. свети не по-малко от 40 s;

4. има скорост на спускане не повече от 5 m/s;

5. не поврежда своя парашут или допълнителните си приспособления по време на горене.

Чл. 150. Ръчният сигнален факел:

1. е поместен във водонепроницаем корпус;

2. върху корпуса има отпечатани кратки инструкции или схеми, ясно илюстриращи употребата му;

3. притежава вградено средство за samozапалване;

4. не създава неудобство на лицето, което държи корпуса му, и не поставя спасителното средство в опасност от горящи или тлеещи остатъци, когато се използва според инструкциите за работа с него, дадени от производителя;

5. гори с ярка червена светлина;

6. гори равномерно със среден интензитет на светене не по-малко от 15 000 cd;

7. свети не по-малко от една минута;

8. продължава да гори след като е потопен в продължение на 10 s на 100 mm под повърхността на водата.

Чл. 151. (1) Плаващият димен сигнал отговаря на следните изисквания:

1. поместен е във водонепроницаем корпус;

2. не се запалва с експлозия, когато се използва според инструкциите за работа, дадени от производителя;

3. има отпечатани върху корпуса кратки инструкции или схеми, ясно илюстриращи употребата му.

(2) Плаващият димен сигнал:

1. изпуска дим с ясно забележим цвят с равномерна скорост в продължение на не по-малко от 3 min, когато е в спокойна вода;

2. не изпуска пламък по време на отделяне на дима;

3. не се потапя под водата;

4. продължава да изпуска дим, когато е потопен във вода в продължение на 10 s на 100 mm под повърхността.

Чл. 152. (1) Спусковото устройство и устройството за качване в спасителните средства отговарят на следните изисквания:

1. конструирани са така, че напълно снабденото спасително средство или дежурната лодка, което обслужват, могат да бъдат спуснати на вода безопасно при неблагоприятен диферент до 10° и крен към който и да е борд не по-малък от 20°:

а) когато спасителното средство или дежурната лодка са натоварени с всички лица съобразно пътниковместимостта им; и

б) когато няма хора в спасителното средство или дежурната лодка;

2. не зависят от друго средство освен от земното притегляне или от съхранена механична енергия, която е независима от енергийното захранване на кораба за спускане на спасителното средство или дежурната лодка с пълно натоварване и снабдяване, а също и в празно състояние;

3. задействат се от едно лице от място на палубата на кораба и от място вътре в спасителното средство или дежурната лодка; спасителното средство се вижда от лицето на палубата, което работи с пусковия механизъм;

4. спусковото устройство е конструирано така, че се нуждае от минимална редовна поддръжка, като всички части, изискващи редовна поддръжка от страна на

екипажа на кораба, са лесни за достъп и поддържане;

5. спирачките на лебедката на спусковото устройство издържат:

а) статично изпитване с пробен товар не по-малък от 1,5 пъти по-голям от максималния работен товар; и

б) динамично изпитване с пробен товар не по-малък от 1,1 пъти по-голям от максималния работен товар при максимална скорост на спускане;

6. спусковото устройство и неговите принадлежности с изключение на спирачките на лебедката издържат на изпитване със статичен пробен товар най-малко 2,2 пъти максималния работен товар;

7. конструктивните елементи и всички блокове, въжета, звена, връзки, закрепващи елементи и всички други приспособления, използвани в оборудването за спускане, се проектират с коефициент на сигурност не по-малък от минималния на базата на предвиденото максимално работно натоварване и най-голямата здравина на материала, използван в конструкциите; за всички конструктивни елементи на спусковото устройство и лебедката се прилага минимален коефициент на сигурност 4,5, а за проволките, поддържащите вериги, звена и блокове - минимален коефициент на сигурност 6;

8. всяко спусково устройство, доколкото е практически възможно, е годно за използване при условия на обледеняване;

9. спусковото устройство на спасителната лодка вдига спасителната лодка заедно с нейния екипаж;

10. приспособленията на спусковото устройство позволяват безопасно качване в спасителното средство в съответствие с изискванията по чл. 140, ал. 4, т. 3 и чл. 137, ал. 3, т. 1.

(2) Спусковите устройства, използващи лебедка и проволки, отговарят на следните изисквания:

1. проволките им се изработват от устойчиво на корозия стоманено въже, неподатливо на усукване;

2. в случай на многобарабанна лебедка, освен ако не е монтирано подходящо компенсационно устройство, проволките се разполагат така, че се развиват от барабаните с еднаква скорост при спускане и се навиват на барабаните равномерно с една и съща скорост при вдигане;

3. спусковото устройство на дежурна лодка е снабдено с достатъчно мощен двигател на лебедката си така, че дежурната лодка да може да се вдига от водата при пълно натоварване с хора и снабдяване;

4. осигурен е ефективен ръчен механизъм за вдигане на спасителното средство и дежурната лодка; ръчките на ръчно задвижвания механизъм или колелата не се завъртат от движещите се части на лебедката при спускане на спасителното средство или дежурната лодка или при вдигането им от двигателя;

5. когато балките на спусковото устройство се вдигат посредством двигател, се монтират крайни изключватели, които автоматично прекъсват захранването, преди балките да достигнат крайното си положение, за да се избегне претоварването на проволките или конструкцията, освен ако моторът е проектиран така, че да предотвратява подобно претоварване;

6. скоростта на спускане на спасителното средство или дежурната лодка във водата е не по-малка от получената по формулата  $S = 0,4 + 0,02H$ , където  $S$  е скоростта на спускане в  $m/s$ , а  $H$  е височината, измерена в метри от нока на балката до водолинията, когато корабът е празен;

7. максималната скорост на спускане се установява от ИА "МА", като се вземат предвид моделът на спасителното средство или дежурната лодка, защитата на

хората от влиянието на прекалено големи сили и здравината на спусковото устройство с оглед инерционните сили при аварийно спиране, и се предвижда приспособление като неразделна част от спусковото устройство, което не позволява надвишаването на тази скорост;

8. спусковото устройство на дежурна лодка вдига дежурната лодка при пълно натоварване с предвидените за нея хора и снабдяване със скорост не по-малка от 0,3 метра в секунда.

9. спусковото устройство е снабдено със спирачки, които спират спускането на спасителното средство или дежурната лодка и ги задържат надеждно при пълно натоварване с хора и снабдяване; когато е необходимо, челюстите на спирачките се предпазват от контакт с вода и масло;

10. ръчните спирачки са винаги със затегнати челюсти, освен ако операторът или механизмът, задействан от оператор, не ги държат в положение "изключено".

(3) В случаите, когато спасителното средство изисква спусково устройство и е проектирано за свободно изплаване, освобождаването му от мястото му на съхранение е автоматично.

(4) Спусковото устройство за лодки, пускани по метода на свободното падане с използване на наклонена плоскост, отговаря и на следните изисквания:

1. разполага се така, че хората вътре в спасителното средство не усещат влиянието на прекомерно големи сили по време на спускането;

2. представлява твърда конструкция с ъгъл на рампата и дължина, достатъчни, за да осигурят преминаването на спасителното средство на безопасно разстояние покрай кораба;

3. защитено е добре от корозия и е конструирано по начин, предотвратяващ искрене, предизвикано от статично електричество или удар по време на спускането на спасителното средство.

(5) Устройството за спускане и вдигане на пързалки за качване в спасителните средства отговаря и на следните изисквания:

1. пързалката може да се поставя в работно състояние от едно лице от мястото за качване;

2. пързалката може да се използва при силен вятър и в открито море.

(6) Спусковото устройство за спасителен сал отговаря на изискванията на ал. 1 и 2 освен по отношение на използването на земното притегляне за изнасяне на устройството извън борда, качване от мястото за съхранение и вдигане на натоварения спасителен сал. Спусковото устройство е устроено по начин, предотвратяващ преждевременното освобождаване по време на спускане, и освобождава спасителния сал, когато е на вода.

(7) Траповете за качване в спасителните средства отговарят на следните изисквания:

1. осигурени са с ръкохватки, гарантиращи безопасното преминаване от палубата до горната част на трапа и обратно;

2. осигурени са със степенки, които:

а) са изработени от твърдо дърво, без чепове или други дефекти, гладко обработени и без остри ръбове и трески или от подходящ материал с равностойни качества;

б) имат неплъзгаща се повърхност посредством надлъжно набраздяване или чрез нанасяне на одобрено неплъзгащо се покритие;

в) дълги са най-малко 480 mm, широки 115 mm и с дебелина 25 mm, като се изключи неплъзгащата повърхност или покритие;

г) разпределени са равномерно на разстояние не по-малко от 300 mm и не

повече от 380 mm и са закрепени така, че винаги да остават в хоризонтално положение;

3. осигурени са с две цели странични въжета от манила, с обиколка не по-малка от 65 mm и:

а) всяко въже е непрекъснато без снадки под най-горното стъпало;

б) могат да се използват и други материали, в случай че размерите, съпротивлението на разкъсване, устойчивостта на метеорологични условия, разтягането и способността за задържане са най-малко равностойни на тези на въжето от манила;

в) всички краища на въжетата от манила са осигурени срещу разплитане.

## Глава девета.

### АВАРИЙНИ ПРОЦЕДУРИ, РАЗПИСАНИЯ ЗА ТРЕВОГИТЕ И УЧЕНИЯ

Чл. 153. Разпоредбите по тази глава се прилагат за нови и съществуващи кораби с дължина 24 m и повече.

Чл. 154. (1) Общокорабната система за аварийна сигнализация разпространява сигнал за общокорабна тревога, който се състои от седем или повече кратки звука, последвани от един дълъг звук, чрез корабната свирка или сирена и в допълнение посредством електрически звънец или ревун или друга равностойна предупредителна система, която се захранва от главния източник на електрическо захранване на кораба и от аварийния източник на електрозахранване по чл. 68.

(2) На корабите се държат ясни инструкции за всеки член на екипажа, които се следват в случай на авария.

(3) Планът за тревоги се окачва на няколко места на кораба и в частност в рулевата рубка, машинното отделение и в жилищните помещения на екипажа.

(4) Планът за тревоги съдържа подробно описание на сигнала за общокорабна тревога по ал. 1 и на действията, които екипажът предприема, когато се подаде този сигнал. Планът за тревоги съдържа информация за това как ще бъде дадена командата за напускане на кораба.

(5) Планът за тревоги определя задълженията на различните членове на екипажа, включително:

1. затваряне на водонепроницаемите врати, противопожарните врати, клапаните, шпигатите, задбордните отвори на шпигатите, бордовите илюминатори, светлиците и други отвори на кораба;

2. пренасяне на оборудването на спасителните средства и другите спасителни съоръжения в тях;

3. подготовка и спускане на вода на спасителните средства;

4. обща подготовка на другите спасителни съоръжения;

5. използване на оборудването за комуникация;

6. определяне състава на пожарните команди, натоварени с борба с пожарите.

(6) За кораби с дължина, по-малка от 45 m, ИА "МА" може да позволи отклонение от изискванията по ал. 5, ако прецени, че поради малкия брой на членовете на екипажа не е необходим план за тревоги.

(7) Планът за тревоги определя лицата, които обезпечават поддръжката на спасителните и противопожарните средства в добро състояние и в готовност за незабавна употреба.

(8) Планът за тревоги определя заместници на ръководещите лица, в случай

че те не са в състояние да изпълняват задълженията си, като се отчита, че различните аварийни ситуации могат да наложат различни действия.

(9) Планът за тревоги е готов преди отплаването на кораба. След като планът за тревогите е бил подготвен и настъпи промяна в състава на екипажа, която налага промяна на плана за тревоги, капитанът го коригира или изготвя нов.

Чл. 155. (1) Всеки член на екипажа участва най-малко в едно учение за напускане на кораба и в една противопожарна тренировка всеки месец. За кораби с дължина, по-малка от 45 m, ИА "МА" може да промени това изискване, при условие че се провежда поне едно учение за напускане на кораба и една противопожарна учебна тревога поне веднъж на всеки три месеца. Ученията за екипажа се провеждат в рамките на 24 h след като корабът напусне пристанището, в случай че повече от 25 % от екипажа не са участвали в учение за напускане на кораба и в противопожарни тренировки на този кораб при предишно учение. Изпълнителна агенция "Морска администрация" може да допусне и други мерки, които са най-малко равностойни на описаните за тези класове кораби, за които те са неприложими.

(2) Учебната тревога за напускане на кораба включва:

1. свикване на екипажа на сборните места чрез общокорабната аварийна сигнализация и проверка дали са запознати с реда за напускане на кораба, определен в корабното разписание;

2. доклад до пунктовете за управление и подготовка за изпълнение на задълженията, описани в корабното разписание;

3. проверка дали екипажът е подходящо облечен;

4. проверка дали спасителните ризи са правилно облечени;

5. спускане на поне една спасителна лодка след необходимата подготовка за спускане на вода;

6. запускане и работа на двигателя на спасителната лодка;

7. задействане на спусковите устройства за спускане на спасителните салове.

(3) Всяка учебна противопожарна тревога включва:

1. доклад до пунктовете за управление и подготовка за задачите, описани в плана за противопожарни тревоги;

2. пускане на противопожарната помпа, като се използват поне двете водни струи, за да се покаже че системата е в изправност;

3. проверка на снаряжението на пожарникаря и на другите лични предпазни средства;

4. проверка на съответните свързочни средства;

5. проверка на работата на водонепроницаемите врати, противопожарните врати, противопожарните клапи и пътища за евакуация;

6. проверка на необходимите средства за последващо напускане на кораба.

(4) При организиране и изпълнение на учебните тревоги се спазват и следните разпоредби:

1. при всяка следваща тренировка, изисквана по ал. 2, т. 5, доколкото е възможно, се спуска различна спасителна лодка;

2. тренировките, доколкото е възможно, се провеждат, като се приема, че е налице действителна тревога;

3. всяка спасителна лодка се спуска на вода с определения ѝ екипаж и се маневрира във водата поне веднъж на всеки три месеца по време на ученията за напускане на кораба;

4. доколкото е разумно, дежурните лодки, с изключение на спасителните лодки, които са същевременно и дежурни лодки, също се спускат на вода всеки месец заедно с определения им екипаж и се маневрират във водата; при всички



случаи това изискване се спазва поне веднъж на всеки три месеца;

5. в случай, че ученията за спускане на вода на спасителни лодки и дежурни лодки се провеждат, когато корабът е на ход, тези учения поради възможните опасности се извършват само в закрити води и под ръководството на офицер, който има опит в такива тренировки;

6. аварийното осветление, изисквано за сборните места и местата за напускане на кораба, се проверява при всяка учебна тревога за напускане на кораба;

7. учебните тревоги могат да се приспособяват в зависимост от съответното оборудване, изисквано по наредбата; в случай, че на кораба има друго оборудване, което се носи на доброволни начала, то се използва при учебните тревоги и учебните тревоги се приспособяват по съответния начин.

(5) Обучението на борда на кораба за използване на корабните спасителни средства, включително на снабдяването им, се провежда колкото е възможно по-скоро, но не по-късно от две седмици след като член на екипажа се качи на кораба. В случаите, когато даден член на екипажа е назначен на кораба на сменен режим на работа, такова обучение се провежда не по-късно от две седмици от първото му качване на кораба.

(6) Инструктажът за използването на спасителните средства на кораба и за оцеляване на море се провежда на същите интервали от време както учебните тревоги. Може да се провежда отделен инструктаж за различните спасителни средства на кораба, но в рамките на всеки два месеца се провежда инструктаж за цялото спасително оборудване и всички спасителни средства. Всеки член на екипажа преминава инструктаж, който включва, без непременно да се ограничава до:

1. действие и употреба на корабните надуваеми спасителни салове, включително предпазните мерки, отнасящи се до подковани обувки и други остри предмети;

2. проблеми при хипотермия, оказване на първа помощ при хипотермия и други съответни процедури при оказване на първа помощ;

3. специален инструктаж за използването на корабните спасителни средства при лоши метеорологични и морски условия.

(7) Обучението за използването на спасителните салове, спускани на вода с помощта на спускови устройства, се провежда на интервали не по-дълги от 4 месеца на всеки кораб, който разполага с такива спасителни средства. Винаги, когато е практически възможно, обучението включва надуване и спускане на спасителен сал. Спасителен сал може да е специален сал, предназначен само за учебни цели, който не е част от корабното спасително оборудване, като такъв спасителен сал ясно се означава.

(8) Датите на провеждане на учения по напускане на кораба и противопожарни тренировки, обучение за използване на останалите спасителни средства, провеждани на самия кораб, се записват в дневник според изискванията на ИА "МА". В случай, че цялостното учение, тренировката или обучението не се проведат в определеното време, в дневника се вписват обстоятелствата и учението, тренировката или обучението, което е проведено.

(9) Във всяка столова, помещение за отдих или във всяка кабина на екипажа се осигурява ръководство за подготовка. Ръководството за подготовка, което може да се състои от няколко тома, съдържа инструкции и информация на достъпен език и е илюстрирано, когато е практически възможно, за спасителните средства, с които корабът е снабден, и за най-добрите начини за оцеляване. Всяка част от тази информация може да бъде осигурена чрез аудио-визуални средства вместо чрез ръководство. Подробно обяснена е следната информация:

1. обличане на спасителните ризи и хидрокостюми, съответно както е подходящо;
2. събиране на определените сборни места;
3. качване, спускане на вода и отделяне от кораба на спасителните средства и дежурните лодки;
4. начини на спускане на вода от самото спасително средство;
5. освобождаване от спусковите устройства;
6. начини и употреба на средствата за защита в зоните за спускане на вода, където е подходящо;
7. осветяване в зоните за спускане на вода;
8. използване на цялото спасително оборудване;
9. използване на цялото оборудване за откриване;
10. използване на радиооборудването и спасителните средства - с помощта на илюстрации;
11. използване на плаващите котви;
12. използване на двигателите и техните принадлежности;
13. вдигане на спасителните средства и дежурните лодки, включително закрепването им в по-походно състояние.;
14. опасности при излагането на неблагоприятни атмосферни условия и необходимостта от топло облекло;
15. най-ефикасно използване на снабдяването на спасителните средства с цел оцеляване;
16. методи за изваждане от водата, включително използване на спасителните приспособления на хеликоптера (спасителни колани, кошове и носилки), брезентови панталони, прикрепени към спасителен пояс, и брегови спасителни апарати и корабни линометателни апарати;
17. всички други действия, съдържащи се в плана за тревоги и инструкциите за действие при аварии;
18. инструкции за аварийен ремонт на спасителните средства.

(10) За кораби с дължина, по-малка от 45 m, ИА "МА" може да позволи намаляване на изискванията по ал. 9. Независимо от това на кораба има подходяща информация за безопасността.

Чл. 156. (1) Изпълнителна агенция "Морска администрация" проверява дали екипажът на кораба е подходящо обучен да изпълнява задълженията си в случай на авария. Екипажът преминава обучение, което включва според случая:

1. видове аварии, които могат да настъпят, като например сблъскване, пожар и потопяване;
2. видове спасителни средства, с които корабите обикновено са оборудвани;
3. необходимост от придържане към принципите за оцеляване;
4. значението на обучението и тренировките;
5. член на екипажа да бъде готов за борба с всякаква авария и да бъде винаги запознат със:
  - а) информацията от плана за тревоги и в частност:
    - аа) конкретните задължения на всеки член от екипажа при всякаква авария;
    - аб) пункта за евакуация на всеки член на екипажа, и
    - ав) сигналите за свикване на екипажа на техните спасителни средства и противопожарни пунктове;
  - б) мястото на собствената спасителна риза на всеки член от екипажа и на резервните спасителни ризи;
  - в) разположението на таблата на пожароизвестителната система;

- г) аварийните изходи;
- д) последствията от паниката;
- 6. действия, които се предприемат при вдигане на хора от кораби и спасителни средства с хеликоптер;
- 7. действия, които се предприемат при свикване на екипажа на местата за качване в спасителните средства, включително:
  - а) обличане на подходящи дрехи;
  - б) обличане на спасителната риза; и
  - в) събиране на допълнителни предпазни средства, като например одеяла, в случай, че времето позволява;
- 8. действия, които се предприемат, когато е необходимо напускане на кораба:
  - а) как да се качат на спасителните средства от кораба и от водата; и
  - б) как да скочат в морето отвисоко и да намалят опасността от нараняване при контакта с водата;
- 9. действия, които се предприемат във водата, като например:
  - а) как да се оцелее при условия на:
    - аа) пожар или нефтопродукти във водата;
    - аб) ниски температури, и
    - ав) води, населени от акули;
  - б) как да се изправи обърнато спасително средство;
- 10. действия, които се предприемат на борда на спасителното средство, като:
  - а) бързо отдалечаване на спасителния съд на безопасно разстояние от кораба;
  - б) предпазване от студ или прекалена горещина;
  - в) използване на плаваща котва;
  - г) водене на наблюдение;
  - д) изваждане от водата и грижи за оцелелите;
  - е) улесняване на откриването от спасители;
  - ж) проверка на наличното снабдяване на спасителния съд и правилното му използване; и
  - з) оставане, доколкото е възможно, в района на бедствието;
- 11. главни опасности за оцелелите и основни принципи на оцеляване, включително:
  - а) предпазни мерки, които се вземат при студен климат;
  - б) предпазни мерки, които се вземат при тропически климат;
  - в) излагане на слънце, вятър, дъжд и вълнение;
  - г) значение на екипирането с подходящо облекло;
  - д) предпазни мерки в спасителното средство;
  - е) резултати от престояване във водата и хипотермията;
  - ж) опасността от обезводняване на организма;
  - з) предпазване от морска болест;
  - и) правилно използване на прясната вода и храната;
  - к) резултати от пиене на морска вода;
  - л) налични средства за улесняване на откриването от други; и
  - м) значение на поддържането на духа;
- 12. действия, които се предприемат при борба с пожар:
  - а) използване на пожарогасителни шлангове с различни струйници;
  - б) използване на пожарогасителите;
  - в) познаване разположението на противопожарните врати; и

г) използване на дихателен апарат.

## Глава десета. РАДИОКОМУНИКАЦИИ

Чл. 157. (1) Ако не е указано друго, разпоредбите по тази глава се прилагат за нови кораби с дължина 24 m и повече и за съществуващи кораби с дължина 45 m и повече.

(2) Разпоредбите в тази глава не ограничават никой бедстващ кораб, спасително средство или човек да използва всички средства, с които разполага, за да привлече внимание, да оповести местоположението си и да получи помощ.

Чл. 158. (1) Изпълнителна агенция "Морска администрация" може да освободи частично или при определени условия отделни кораби от изискванията по чл. 161 - 165 и чл. 169, ал. 7, при условие че:

1. такива кораби отговарят на функционалните изисквания на чл. 159;

2. е взето под внимание влиянието, което такива освобождавания могат да окажат върху общата ефективност на дейностите по отношение на безопасността на всички кораби и плавателни съдове.

(2) Освобождаването по ал. 1 от прилагане на някое от изискванията по тази глава може да се разреши само:

1. ако условията по отношение на безопасността са такива, че правят цялостното прилагане на чл. 161 - 165 и чл. 169, ал. 7 неразумно или ненужно;

2. при изключителни обстоятелства, само за единичен рейс извън пределите на морския район или морските райони, за които корабът е оборудван.

(3) Изпълнителна агенция "Морска администрация" изпраща всяка година в Международната морска организация след 1 януари доклад, в който са отразени всички изключения, издадени на основание ал. 1 и 2 през предходната година, и причините за издаването.

Чл. 159. Всеки кораб, докато е на море, трябва:

1. освен определеното в чл. 162, ал. 1, т. 1 и чл. 164, ал. 1, т. 4, буква "в" да предава сигнали за бедствие в посока кораб - бряг посредством най-малко две отделни и независими средства, като всяко от тях използва различни радиокомуникационни способности;

2. да приема сигнали за бедствие от посока бряг - кораб;

3. да предава и приема сигнали за бедствие в посока кораб - кораб;

4. да предава и приема съобщения за координиране на операции по търсене и спасяване;

5. да предава и приема съобщения от мястото на бедствието;

6. да предава и според изискванията на чл. 174, ал. 8 да приема сигнали за определяне на местоположението;

7. да предава и приема информация за морска безопасност;

8. да предава и приема съобщения с общо предназначение към и от брегови радиосистеми или мрежи според изискванията по чл. 169, ал. 8;

9. да предава и приема съобщения мостик - мостик.

## Раздел II.

### Изисквания към корабите

Чл. 160. (1) Корабът се снабдява с радиоапаратури, които могат да

изпълняват функционалните изисквания по чл. 159 през целия му планиран рейс, и освен ако не е освободен по чл. 158 да изпълнява изискванията по чл. 161 и в зависимост от морския район или райони, през които ще премине по време на предполагаемия си рейс, изискванията на чл. 162 - 165.

(2) Радиоапаратурите отговарят на следните изисквания:

1. разположени са по начин, изключващ влиянието на вредни въздействия от механичен, електрически или друг произход върху правилното им функциониране и осигуряващ електромагнитна съвместимост и предотвратяване на вредното взаимодействие на апаратурата с друг вид обзавеждане и системи;

2. разположени са по начин, осигуряващ във възможно най-голяма степен безопасност и експлоатационна надеждност;

3. защитени са от вредното въздействие на водата, температурните колебания и други неблагоприятни условия на околната среда;

4. снабдени са с надеждно и постоянно електрическо осветление независимо от главния и аварийния източник на електрозахранване за осигуряване на достатъчно осветление на органите за управление на радиоапаратурата;

5. са ясно обозначени с позивния сигнал, опознавателните знаци на корабната станция и други използвани кодове при експлоатацията на радиоапаратурата.

(3) Органите за управление на УКВ радиотелефонните канали, необходими за безопасността на корабоплаването, се разполагат на навигационния мостик в непосредствена близост до мястото за управление на кораба, а където е необходимо, се осигуряват средства, позволяващи осъществяване на радиосвързка от крилата на мостика. За да се удовлетвори второто изискване, на кораба може да се използва преносимо УКВ оборудване.

Чл. 161. (1) С изключение на разпоредбата по чл. 164, ал. 4, корабът се снабдява със следните устройства:

1. УКВ радиоапаратура, която е в състояние да предава и приема:

а) DSC на честота 156.525 MHz (канал 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, и

б) радиотелефонни съобщения на честоти 156.300 MHz (канал 6), 156.650 MHz (канал 13) и 156.800 MHz (канал 16);

2. радиоапаратура, която е в състояние да поддържа непрекъснатата вахта посредством DSC на УКВ канал 70; тя може да бъде отделна или съчетана с изискващата се по т. 1, буква "а";

3. радиолокационен транспондер, който е в състояние да работи в честотна лента 9 GHz и който:

а) е разположен по начин, позволяващ лесното му използване;

б) може да бъде един от тези, които се изискват по чл. 134 за спасителни средства;

4. приемник, който е в състояние да приема съобщения на международната служба NAVTEX, ако корабът извършва рейсове в някой от районите, обезпечени с международна служба NAVTEX;

5. радиоапаратура за приемане на информация за морска безопасност от системата за усилено групово приемане на INMARSAT, ако корабът извършва рейсове в някой от районите в обхвата на действие на INMARSAT, но където не е обезпечена международна служба NAVTEX; корабите, които извършват рейсове изключително в райони, където се обезпечават предаване на информация за морска безопасност на къси вълни посредством автоматично буквопечатане, и снабдени с

обзавеждане, позволяващо приемане на такава информация, могат да бъдат освободени от това изискване;

б. спътников аварийен радиобуй (спътников EPIRB) съгласно разпоредбите по чл. 162, ал. 3, който е:

а) в състояние да предава сигнали за бедствие или чрез полярно-орбиталната спътникова система, работеща в честотен обхват 406 MHz, или ако корабът плава само в райони с INMARSAT покритие, чрез геостационарната спътникова служба на INMARSAT, работеща в честотен обхват 1,6 GHz;

б) монтиран на лесно достъпно място;

в) готов за ръчно освобождаване и може да бъде пренесен от един човек в спасителното средство;

г) в състояние да изплава свободно, ако корабът потъне, и автоматично да се задейства при изплаване;

д) в състояние да се задейства ръчно.

(2) До дата, определена от Комитета по морска безопасност на Международната морска организация, корабите се оборудват с приемник, който поддържа вахта на радиотелефонната честота за бедствие 2182 kHz.

(3) Корабите, които не извършват рейсове единствено в район A1, се оборудват с устройство, което генерира радиотелефонния сигнал за бедствие на честота 2182 kHz.

(4) Изпълнителна агенция "Морска администрация" може да освободи от прилагане на изискванията по ал. 2 и 3 кораби, построени на или след 1.02.1997 г.

Чл. 162. (1) Всеки кораб, който извършва рейсове изключително в морски район A1, освен че удовлетворява изискванията на чл. 161, е оборудван с радиоапаратура, която е в състояние да започне предаването на сигнали за бедствие в посока от кораба към брега от обичайното място за управление на кораба по някой от следните начини:

1. на УКВ, използвайки DSC; това изискване може да бъде изпълнено от аварийния радиобуй по ал. 3 чрез поставяне му близо до или чрез дистанционното му задействане от обичайното място за управление на кораба; или

2. посредством полярно-орбиталната спътникова система на честота 406 MHz; това изискване може да се изпълнява от спътниковия аварийен радиобуй, изискван съгласно чл. 161, ал. 1, т. 6, посредством поставянето му близо до или посредством дистанционното му задействане от обичайното място за управление на кораба; или

3. ако корабът извършва рейсове в райони, намиращи се в обхвата на действие на средновълнови брегови станции, обзаведени с DSC - на средни вълни с използване на DSC; или

4. на къси вълни с използване на DSC, или

5. чрез геостационарната спътникова система INMARSAT; това изискване може да бъде изпълнено от:

а) корабна земна станция INMARSAT, или

б) спътников аварийен радиобуй, изискван от чл. 161, ал. 1, т. 6, посредством поставянето му близо до или посредством дистанционното му задействане от обичайното място за управление на кораба.

(2) УКВ радиоапаратурата по чл. 161, ал. 1, т. 1 трябва също да бъде в състояние да предава и приема радиосообщения с общо предназначение чрез използване на радиотелефония.

(3) Кораби, които извършват рейсове изключително в морски район A1, могат да бъдат снабдени вместо със спътниковия аварийен радиобуй, изискван по чл.

161, ал. 1, т. 6, с аварийен радиобуй, който:

1. предава сигнал за бедствие, използвайки DSC на УКВ канал 70, и може да се определя местоположението му посредством радарен транспондер, работещ в честотен обхват 9 GHz;

2. е монтиран на леснодостъпно място;

3. е готов за ръчно освобождаване и може да се пренася от един човек на спасителен съд;

4. изплава свободно, ако корабът потъне, и автоматично се задейства при изплаване;

5. се задейства ръчно.

(4) Независимо от разпоредбата по чл. 159, т. 1 ИА "МА" може да освободи нов риболовен кораб с дължина 24 m и повече, но по-малка от 45 m, експлоатиран само в район А1, от прилагане на изискванията по чл. 161, ал. 1, т. 6 и ал. 3, ако е оборудван:

1. с УКВ радиоинсталация по чл. 161, ал. 1, т. 1;

2. допълнително с УКВ радиоинсталация по ал. 1, т. 1, която може да излъчи чрез DSC сигнал за бедствие в посока кораб-бряг.

Чл. 163. (1) Всеки кораб, извършващ рейсове извън пределите на морски район А1, но оставащ в пределите на район А2, в допълнение на изискванията по чл. 161 е оборудван и със:

1. средновълнова радиоапаратура, която е в състояние да предава и приема съобщения за бедствие за безопасност, на честоти:

а) 2,187.5 kHz чрез използване на DSC;

б) 2,182 kHz чрез използване на радиотелефония;

2. радиоапаратура в състояние да поддържа непрекъснатата вахта посредством DSC на честота 2,187.5 kHz, която е възможно да бъде отделно или съчетана с апаратурата, определена в т. 1, буква "а";

3. средства за започване на предаването на сигнали за бедствие в посока от кораба към брега посредством радиосистема, различна от работещата на средни вълни, с помощта на:

а) полярноорбиталната спътникова система на 406 MHz; това изискване може да се изпълни от спътниковия аварийен радиобуй по чл. 161, ал. 1, т. 6 чрез монтирането му близо до или посредством дистанционното му задействане от обичайното място за управление на кораба;

б) на къси вълни с използване на DSC;

в) посредством геостационарната спътникова система INMARSAT; това изискване е в състояние да се изпълнява от INMARSAT корабна земна станция или посредством спътниковия аварийен радиобуй по чл. 161, ал. 1, т. 6 чрез монтирането му до или посредством дистанционното му задействане от обичайното място за управление на кораба.

(2) Радиоапаратите по ал. 1, т. 1 и 3 могат бъдат задействани да предават сигнали за бедствие от обичайното място за управление на кораба.

(3) Корабът е в състояние да предава и приема и радиосъобщения с общо предназначение, използвайки радиотелефония или автоматично буквопечатане, посредством:

1. радиоапаратура, работеща на работни честоти в обхвата между 1,605 и 4,000 kHz или между 4,000 и 27,500 kHz; това изискване може да се изпълни, като тази функция се прибави към обзавеждането, изисквано по ал. 1, т. 1; или

2. корабна земна станция INMARSAT.

(4) Изпълнителна агенция "Морска администрация" може да освободи

корабите, построени преди 1 февруари 1997 г., които извършват рейсове изключително в пределите на морски район А2, от изискванията по чл. 161, ал. 1, т. 1, буква "а" и чл. 161, ал. 1, т. 2, при условие че поддържат, когато е практически възможно, непрекъснатата радиовахта на УКВ канал 16. Тази вахта се поддържа на обичайното място за управление на кораба.

Чл. 164. (1) Кораб, извършващ рейсове извън пределите на морски райони А1 и А2, но оставащ в пределите на район А3, ако не отговаря на разпоредбите по ал. 2, в допълнение на изискванията по чл. 161 се оборудва и със:

1. корабна земна станция INMARSAT, която е в състояние да:

а) предава и приема съобщения за бедствие и безопасност, използвайки автоматично буквопечатане;

б) излъчване и приемане с приоритет на съобщение за бедствие;

в) поддържа вахта за приемане на сигнали за бедствие в посока от брега към кораба, включително тези, които са насочени към точно определени географски райони;

г) предава и приема радиосъобщения с общо предназначение, използвайки радиотелефония или автоматично буквопечатане;

2. средновълнова радиоапаратура, която е в състояние да предава и приема съобщения за бедствие и съобщения за безопасност на честоти:

а) 2,187.5 kHz с използване на DSC;

б) 2,182 kHz с използване на радиотелефония;

3. радиоапаратура, която е в състояние да поддържа непрекъснатата вахта с използване на DSC на честота 2,187.5 kHz, която може да бъде отделна или комбинирана с изискваната по т. 2, буква "а";

4. средства за излъчване на сигнали за бедствие в посока от кораба към брега посредством радиосистема, работеща по някой от следните начини:

а) полярноорбиталната спътникова система на 406 MHz; това изискване може да се изпълни от спътниковия аварийен радиобуй по чл. 161, ал. 1, т. 6 чрез монтирането му близо до или посредством дистанционното му задействане от обичайното място за управление на кораба;

б) на къси вълни с използване на DSC;

в) посредством геостационарната спътникова система INMARSAT; това изискване е в състояние да се изпълнява от INMARSAT корабна земна станция или посредством спътниковия аварийен радиобуй по чл. 161, ал. 1, т. 6 чрез монтирането му до или посредством дистанционното му задействане от обичайното място за управление на кораба.

(2) Всеки кораб, извършващ рейсове извън пределите на морски райони А1 и А2, но оставащ в пределите на район А3, ако не отговаря на разпоредбите по ал. 1, в допълнение на изискванията по чл. 161 се оборудва и със:

1. средновълнова/късовълнова радиоапаратура, която е в състояние да предава и приема за целите на бедствие и безопасност на всички честоти за бедствие и безопасност в обхвата между 1,605 и 4,000 kHz и между 4,000 и 27,500 kHz:

а) с използване на DSC;

б) с използване на радиотелефония;

в) с използване на автоматично буквопечатане;

2. оборудване, което е в състояние да поддържа вахта с използване на DSC на 2,187.5 kHz, 8,414.5 kHz и на поне една от DSC честотите за бедствие и безопасност 4,207.5 kHz, 6,312 kHz, 12,577 kHz или 16,804.5 kHz; всяка от тези DSC честоти за бедствие и безопасност трябва да е в състояние да се избере по всяко време; това оборудване може да бъде отделно или комбинирано с оборудването по т.



1;

3. средства за излъчване на сигнали за бедствие в посока от кораба към брега посредством друга радиокommunikационна система, различна от късовълнова, работеща по някой от следните начини:

а) полярноорбиталната спътникова система на 406 MHz; това изискване може да се изпълни от спътниковия аварийен радиобуй по чл. 161, ал. 1, т. 6 чрез монтирането му близо до или посредством дистанционното му задействане от обичайното място за управление на кораба;

б) посредством геостационарната спътникова система INMARSAT; това изискване е в състояние да се изпълнява от INMARSAT корабна земна станция или посредством спътниковия аварийен радиобуй по чл. 161, ал. 1, т. 6 чрез монтирането му до или посредством дистанционното му задействане от обичайното място за управление на кораба;

4. средновълнова/късовълнова радиоапаратура, работеща на честоти в обхвата между 1,605 и 4,000 kHz и между 4,000 и 27,500 kHz, чрез която се предават и приемат радиосъобщения с общо предназначение, чрез използване на радиотелефония или автоматично буквопечатане; това изискване може да се изпълни, като тази функция се добави към оборудването, изисквано съгласно т. 1.

(3) Радиоапаратурата по ал. 1, т. 1, 2 и 4 и ал. 2, т. 1 и 3 трябва да бъде в състояние да започне подаване на сигнали за бедствие от обичайното място за управление на кораба.

(4) Изпълнителна агенция "Морска администрация" може да освободи корабите, построени преди 1 февруари 1997 г., които извършват рейсове изключително в пределите на райони А2 и А3, от изискванията по чл. 161, ал. 1, т. 1, буква "а" и чл. 161, ал. 1, т. 2, при условие че поддържат, когато е практически възможно, непрекъснатата радиовахта на УКВ канал 16. Тази вахта се поддържа на обичайното място за управление на кораба.

Чл. 165. (1) Корабите, които извършват рейсове във всички морски райони, се снабдяват с радиоапаратурата и оборудването, изисквани по чл. 164, ал. 2, като оборудването по чл. 164, ал. 2, т. 3, буква "б" не се приема като алтернатива на оборудването по чл. 164, ал. 2, т. 3, буква "а". Последното трябва винаги да бъде осигурено. Корабите, които извършват рейсове във всички морски райони, освен това спазват изискванията по чл. 164, ал. 3.

(2) Изпълнителна агенция "Морска администрация" може да освободи корабите, построени преди 1 февруари 1997 г., които извършват рейсове изключително в пределите на морски райони А2, А3 и А4, от изискванията по чл. 161, ал. 1, т. 1, буква "а" и т. 2, при условие че поддържат, когато е практически възможно, непрекъснатата радиовахта на УКВ канал 16. Тази вахта се поддържа на обичайното място за управление на кораба.

Чл. 166. (1) Корабът, докато е на море, поддържа непрекъснатата вахта на следните радиоканали и честоти:

1. чрез DSC на УКВ канал 70, ако корабът е снабден с УКВ радиоапаратура, в съответствие с изискванията по чл. 161, ал. 1, т. 2;

2. чрез DSC на честотата за бедствие и безопасност 2,187.5 kHz, ако корабът е снабден със СВ радиоапаратура, в съответствие с изискванията по чл. 163, ал. 1, т. 2 или чл. 164, ал. 1, т. 3;

3. чрез DSC на честотите за бедствие и безопасност 2,187.5 и 8,414.5 kHz, а също и на поне една от DSC честотите за бедствие и безопасност 4,207.5, 6,312, 12,577 или 16,804.5 kHz в зависимост от времето на деня и географското местоположение на кораба, ако корабът е снабден със средновълнова/късовълнова

радиоапаратура в съответствие с изискванията по чл. 164, ал. 2, т. 2 или чл. 165; тази вахта може да се поддържа от сканиращ приемник;

4. с корабна земна станция INMARSAT в съответствие с изискванията по чл. 164, ал. 2, т. 1 за оповестяване от спътникова система за бедствие в посока от брега към кораба.

(2) Всеки кораб, докато е на море, поддържа радиовахта за приемане на излъчваната информация за морска безопасност на подходящата честота или честоти, на които се предава такава информация за района, в който плава.

(3) До дата, определена от Комитета по морска безопасност на Международната морска организация, всеки кораб, докато е на море, поддържа, когато е практически възможно, вахта на УКВ канал 16. Тази вахта се носи на мястото, от където корабът обикновено се управлява.

(4) До дата, определена от Комитета по морска безопасност на Международната морска организация, всеки кораб, докато е на море, поддържа, когато е практически възможно, вахта на радиотелефонната честота за бедствие 2182 kHz. Тази вахта се носи на мястото, от където корабът обикновено се управлява.

Чл. 167. (1) През цялото време, докато корабът е на море, има захранване с електрическа енергия, достатъчно за обезпечаване на работата на радиоапаратурата и за зареждане всички батерии, използвани като част от резервен източник или източници на електрическо захранване за радиоапаратурата.

(2) На всеки кораб се осигурява резервен източник или източници на електрическа енергия за захранване на радиоапаратурата, осигуряваща комуникациите при бедствие, и за целите на безопасността в случай на повреда на главния и аварийния източник на електрическа енергия на кораба, като:

1. резервният източник или източници на енергия са в състояние едновременно да захранват УКВ радиоапаратурата по чл. 161, ал. 1, т. 1;

2. в зависимост от морския район или райони, за които е обзаведен корабът, или средновълновата радиоапаратура, изисквана по чл. 163, ал. 1, т. 1, средновълновата/късовълновата радиоапаратура по чл. 164, ал. 2, т. 1 или чл. 165, ал. 1, или корабната земна станция INMARSAT по чл. 164, ал. 1, т. 1, както и всички допълнителни товари по ал. 4, 5 и 8 за минимален период от:

а) на новите кораби:

аа) 3h;

аб) 1h, ако аварийният източник на електрическа енергия напълно отговаря на всички съответни изисквания по чл. 66, включително изискванията за захранване на радиоапаратурите, и е в състояние да работи в продължение на най-малко 6 h;

б) на съществуващите кораби:

ба) 6h, ако няма аварийен източник на електрическа енергия или той не отговаря напълно на всички съответни изисквания на правило чл. 66, включително изискванията да захранва радиоапаратурата;

бб) 3h, ако аварийният източник на електрическа енергия отговаря напълно на всички съответни изисквания по чл. 66, включително изискванията да захранва радиоапаратурата;

бв) 1h, ако аварийният източник на електрическа енергия напълно отговаря на всички съответни изисквания по чл. 66, включително изискванията да захранва радиоапаратурата, и е в състояние да работи в продължение на най-малко 6 h;

3. не е необходимо резервният източник или източници на енергия да захранват самостоятелни късовълнови и средновълнови радиоапаратури едновременно.

(3) Резервният източник или източници на енергия не зависят от

задвижването на кораба нито от корабната електрическа система.

(4) Там, където освен УКВ радиоапаратурата две или повече от радиоапаратурите по ал. 2 могат да се свържат към резервния източник или източници на енергия, те могат да запазват едновременно в продължение на период, определен в съответствие с ал. 2, т. 2, букви "а" или "б", УКВ радиоапаратурата и:

1. всички останали радиоапаратури, които могат да се свържат към резервния източник или източници на енергия едновременно;

2. която и да е от другите радиоапаратури, която консумира най-много енергия, в случай че само една от останалите радиоапаратури може да се свърже към резервния източник или източници на енергия едновременно с УКВ радиоапаратурата.

(5) Резервният източник или източници на енергия могат да се използват за запазване на електрическото осветление в съответствие с изискванията по чл. 160, ал. 2, т. 4.

(6) Когато резервният източник или източници на енергия се състои от презареждаща се акумулаторна батерия или батерии:

1. се осигурява средство за автоматично зареждане на тези батерии, което е в състояние да ги презареди до минималния необходим капацитет за 10 h;

2. капацитетът на батерията или батериите се проверява чрез използване на подходящ метод на интервали не по-големи от 12 месеца, когато корабът не е на море.

(7) Акумулаторните батерии, които представляват резервен източник на енергия, се разполагат и монтират така, че осигуряват:

1. най-висока степен на надеждност;

2. достатъчен срок на годност;

3. достатъчна безопасност;

4. температурата на батерията в заредено или незаредено състояние да остава в границите, определени в спецификацията на производителя;

5. когато са напълно заредени - поне минималното необходимо време за работа при всякакви метеорологични условия.

(8) Ако е необходимо радиоапаратурите, определени в тази глава, да получават непрекъснато информация от навигационното или друго обзавеждане на кораба, за да изпълняват правилно функциите си, се осигуряват средства за непрекъснато подаване на такава информация в случай на повреда на основните и аварийните източници на електрическа енергия на кораба.

Чл. 168. (1) Цялото оборудване по тази глава е от тип, одобрен от ИА "МА". В съответствие с изискванията на ал. 2 такава обзавеждане отговаря на определени експлоатационни изисквания не по-ниски от приетите от Международната морска организация.

(2) Оборудването, монтирано преди сроковете на приложение, определени от чл. 153, може да бъде освободено от пълно съответствие с изискванията на експлоатационни стандарти по преценка на ИА "МА", при условие че това обзавеждане е съвместимо с обзавеждането, отговарящо на експлоатационните изисквания, като се имат предвид критериите, които Международната морска организация може да приеме във връзка с такива стандарти.

Чл. 169. (1) Оборудването по тази глава се конструира така, че основните блокове могат бързо да се подменят, без да е необходимо калибриране и пренастройка.

(2) По възможност оборудването, там където е приложимо, се конструира и

монтира така, че е леснодостъпно за проверка, техническо обслужване и ремонт на кораба.

(3) За правилната експлоатация, техническо обслужване и ремонт на оборудването се осигурява достатъчно информация предвид препоръките на Международната морска организация.

(4) За обезпечаване на техническото обслужване и ремонт на обзавеждането се осигуряват съответните инструменти и резервни части.

(5) Изпълнителна агенция "Морска администрация" проверява дали радиооборудването по тази глава е поддържано в състояние, осигуряващо изпълнението на функционалните изисквания, определени в чл. 159, и дали съответства на експлоатационните изисквания, препоръчани за такова оборудване.

(6) За кораби, извършващи рейсове в морски райони А1 и А2, изпълнението на функционалните изисквания се осигурява, като се използват такива методи като дублиране на обзавеждането, брегово техническо обслужване, обезпечаване на техническо обслужване и ремонт на море или съчетание от тях, което може да бъде одобрено от ИА "МА".

(7) За кораби, извършващи рейсове в морски райони А3 и А4, изпълнението на функционалните изисквания се осигурява, като се използва комбинация от поне два метода като обезпечаване на квалифицираното техническо обслужване и ремонт на електронното оборудване на море или дублиране на оборудването и брегово техническо обслужване, според това, какво е определила ИА "МА", като се вземат предвид препоръките на Международната морска организация. Независимо от това ИА "МА" може да освободи даден кораб от изискването за използване на два метода и да разреши използването на един метод, като вземе под внимание вида на кораба и начина му на експлоатация.

(8) При вземане на всички мерки за поддържане на оборудването в нормално работно състояние с цел обезпечаване на съответствие с функционалните изисквания, определени в чл. 159, не се счита, че повреда на оборудването, осигуряващо радиокомуникациите с общо предназначение, определени в чл. 159, т. 8, прави кораба немореходен или е причина за забавяне на кораба в пристанища, където няма леснодостъпни средства за ремонт, при условие, че корабът е в състояние да изпълнява всичките функции при бедствие и безопасност.

Чл. 170. На всеки кораб се осигуряват квалифицирани специалисти за осигуряване на радиокомуникациите при бедствие и за целите на безопасността, отговарящи на изискванията на ИА "МА". Специалистите притежават съответните свидетелства, определени в Радиоправилата, и някой от тях се определя да носи основно отговорност за радиокомуникациите по време на бедствие.

Чл. 171. В съответствие с изискванията на ИА "МА" и Радиоправилата се правят записи на всички произшествия, свързани с радиокомуникациите, които са от значение за безопасността на живота на море.

## Глава единадесета.

### КОРАБНО НАВИГАЦИОННО ОБОРУДВАНЕ И СРЕДСТВА

Чл. 172. Ако изрично не е указано друго, тази глава се отнася до новите и съществуващите кораби.

Чл. 173. Изпълнителна агенция "Морска администрация" може да освободи всеки кораб от всяко от изискванията по тази глава, когато прецени, че характерът на плаването или близостта на кораба до брега не налагат прилагането на такива изисквания.

Чл. 174. (1) Корабите с дължина 24 m и повече се снабдяват със следното навигационно оборудване:

1. стандартен магнитен компас, освен в случаите, предвидени в ал. 2;
2. пътеви магнитен компас, освен ако информацията за курса на кораба, осигурена от стандартния компас, определен в т. 1, е достъпна и ясна за рулевия на главния пост за управление на руля;
3. подходящи средства за връзка между мястото на стандартния компас и обичайното място за управление на кораба според изискванията на ИА "МА";
4. средства за вземане на пеленги при ъгъл, максимално близък до  $360^\circ$  от хоризонта;
5. всеки магнитен компас, посочен в т. 1 - 4, е добре регулиран, а таблицата или кривата на неговата остатъчна девиация е на разположение по всяко време;
6. резервен магнитен компас, взаимозаменяем със стандартния компас, когато няма пътеви компас по т. 2 или жироскомпас.

(2) Ако ИА "МА" прецени, че е неразумно и ненужно да изисква стандартен магнитен компас, тя може да освободи отделни кораби или класове кораби от това изискване, в случай че характерът на плаването, близостта на кораба до брега или типът на кораба не налагат използването на стандартен компас, при условие че при всички случаи има подходящ пътеви компас.

(3) Корабите с дължина, по-малка от 24 m, доколкото ИА "МА" счете това за разумно и възможно, се оборудват с пътеви компас и средства за вземане на пеленги.

(4) Корабите с дължина 45 m и повече, построени на или след 1 септември 1984 г., се оборудват с жироскомпас, като показанията му или показанията на жироскомпасния репитер са ясно видими от рулевия в централния пост за управление на руля.

(5) На кораби с дължина 75 m и повече има жироскомпасен репитер или репитери, подходящо разположени за вземане на пеленги при ъгъл максимално близък до  $360^\circ$  от хоризонта.

(6) Корабите с дължина 75 m и повече, построени преди 1 септември 1984 г., се осигуряват с жироскомпас, отговарящ на изискванията по ал. 4.

(7) Корабите с аварийни постове за управление се снабдяват най-малко с телефон или други комуникационни средства за подаване на информацията за курса до тези постове. Корабите с дължина 45 m и повече, построени на или след 1 февруари 1992 г., се осигуряват със средство за подаване на данни от компаса до аварийния пост за управление.

(8) Корабите с дължина 45 m и повече, построени на или след 1 септември 1984 г., корабите с дължина 75 m и повече, построени преди 1 септември 1984 г., и корабите с дължина 35 m и повече се снабдяват с радиолокационна станция, която работи в честотен диапазон 9 GHz. Корабите с дължина от 35 m до 45 m могат да бъдат освободени от изискванията по ал. 18 по преценка на ИА "МА", при условие че оборудването е напълно съвместимо с радиолокационен транспондер за търсене и спасяване.

(9) На кораби с дължина, по-малка от 35 m, оборудвани с радиолокатор, радиолокационната станция отговаря на изискванията на ИА "МА".

(10) На навигационния мостик на корабите, които съгласно ал. 8 имат радиолокационна станция, се осигурява средство за нанасяне на данните за целите. На корабите с дължина 75 m и повече, построени на и след 1 септември 1984 г., средствата за нанасяне на данните за целите са ефективни поне колкото отражателен плотер.

(11) Корабите с дължина 75 m и повече, построени преди 25 май 1980 г., и

корабите с дължина 45 m и повече, построени на и след 25 май 1990 г., се снабдяват с ехолот.

(12) Корабите с дължина, по-малка от 45 m, се осигуряват с подходящи средства, удовлетворяващи изискванията на ИА "МА", за определяне на дълбочината на водата под кораба.

(13) Корабите с дължина 45 m и повече, построени на или след 1 септември 1984 г., се осигуряват с устройство, показващо скоростта и проплаваното разстояние.

(14) Корабите с дължина 75 m и повече, построени преди 1 септември 1984 г., и всички кораби с дължина 45 m и повече, построени на или след 1 септември 1984 г., се оборудват с индикатори, показващи ъгъла на отклонение на перото на руля, скоростта на въртене на всеки винт, и освен това, ако има винтове с регулируема крачка или винтове на страничните подрулващи устройства, показващи стъпката и режима на работа на тези винтове. Всички тези индикатори се следят от основното място за управление на кораба.

(15) Когато са взети всички мерки за поддържане на оборудването по ал. 1 - 14 в работно състояние, не се счита, че повредата на оборудването прави кораба немореходен и повредата не може да е причина за забавяне на кораба в пристанища, където няма достъпна възможност за ремонт, освен в случаите, предвидени по Наредба № 11 от 2004 г. за прегледите на корабите и корабоприетелите (обн., ДВ, бр. 52 от 2004 г.; изм., бр. 101 от 2004 г.).

(16) Корабите с дължина 75 m и повече се осигуряват с радиопеленгатор. Изпълнителна агенция "Морска администрация" може да освободи даден кораб от това изискване, ако сметне, че е неразумно и ненужно да бъде монтирано такова оборудване, или ако корабът е снабден с друго радионавигационно оборудване, подходящо за използване през планираните рейсове.

(17) Корабите с дължина 75 m и повече, построени на или след 25 май 1980 г. и преди 1 февруари 1995 г., се снабдяват с радиообзавеждане за автоматично приемане на радиотелефонната честота за бедствие.

(18) Цялото оборудване по ал. 1 - 17 е от тип, одобрен от ИА "МА". Оборудването, инсталирано на борда на корабите на и след 1 септември 1984 г., отговаря на технически изисквания не по-ниски от приетите от Международната морска организация. Оборудването, инсталирано преди приемането на съответните технически изисквания, може да бъде освободено от пълно съответствие към тези изисквания по преценка на ИА "МА", като се вземат под внимание препоръчаните критерии, които Международната морска организация може да приеме във връзка с тези стандарти.

Чл. 175. На кораба се осигуряват щурмански прибори, подходящи и коригирани морски карти, лоции, фарови книги, известия до мореплавателите, приливо-отливни таблици и други навигационни публикации, необходими за планирания рейс и удовлетворяващи изискванията на ИА "МА".

Чл. 176. (1) На кораба се осигурява лампа за дневна сигнализация, чиято работа не зависи само от главния източник на електрическа енергия. При всички случаи електрозахранването включва преносима батерия.

(2) Корабите с дължина 45 m и повече се съоръжават с пълен комплект флагове и вимпели за обмяна на съобщения, като използват международния код на сигналите.

(3) Всички кораби, които имат радиоапаратура, са снабдени с международния код на сигналите. Международният код на сигналите се осигурява на всеки кораб, който по преценка на ИА "МА" следва да го използва.

Чл. 177. (1) Новите кораби с дължина 45 m и повече отговарят на следните

изисквания по отношение видимостта от навигационния мостик:

1. има ясна видимост на морската повърхност от наблюдателния пост на разстояние две корабни дължини или 500 m, което от тях е по-малко, напред от носа до  $10^\circ$  от двата борда независимо от газенето и диферента на кораба;

2. няма мъртъв сектор над  $10^\circ$ , причинен от риболовни съоръжения или други препятствия извън рулевата рубка напред от траверса, който пречи на видимостта на морската повърхност от наблюдателния пункт; съвкупността от всички мъртви сектори не надвишава  $20^\circ$ ; секторите с добра видимост между мъртвите сектори са поне  $5^\circ$ ; за видимостта по т. 1 всеки отделен мъртъв сектор не надвишава  $5^\circ$ ;

3. височината на долния край на предните прозорци на навигационния мостик, над палубата на мостика, е колкото е възможно по-малка; в никакъв случай долният край не възпрепятства видимостта напред;

4. горният край на предните прозорци на навигационния мостик позволява видимост напред към хоризонта за човек с височина на очите 1800 mm над палубата на мостика от мястото за наблюдение, когато корабът изпитва килево клатене при силно вълнение; ако ИА "МА" прецени, че височина на очите 1800 mm е непрактична, тя може да намали височината на очите, но не по-малко от 1600 милиметра;

5. хоризонталното зрително поле от мястото за наблюдение покрива сектор не по-малък от  $225^\circ$ , съответно от право по носа до не по-малко от  $22,5^\circ$  зад траверса от двата борда на кораба;

6. от всяко крило на мостика хоризонталното зрително поле трябва да покрива сектор не по-малък от  $225^\circ$ , съответно поне  $45^\circ$  от противоположния борд до носа и после от право по носа до право по кърмата, в сектор  $180^\circ$  на един и същ борд на кораба;

7. хоризонталното зрително поле от главния пункт за управление на руля покрива сектор от право по носа до поне  $60^\circ$  от всеки борд на кораба;

8. бордът на кораба се вижда от крилото на мостика;

9. прозорците на навигационния мостик отговарят на следните изисквания:

а) имат възможно най-малко рамки, които не се намират пред пост за работа;

б) предните прозорци са наклонени спрямо вертикалната равнина с горната страна навън, под ъгъл не по-малък от  $10^\circ$  и не по-голям от  $25^\circ$ , за да се избегне отразяване;

в) не се инсталират поляризирани и цветни стъкла;

г) през цялото време има ясна видимост през поне два от предните прозорци и в зависимост от конфигурацията на мостика - през допълнителен брой прозорци независимо от атмосферните условия.

(2) Съществуващите кораби, доколкото е възможно, удовлетворяват изискванията по ал. 1, т. 1 и 2, но не следва да се изискват промени в конструкцията или допълнително оборудване.

(3) На корабите с нестандартна конструкция, които по преценка на ИА "МА" не могат да се приведат в съответствие с изискванията на ал. 1 и 2, се осигуряват средства за постигане на ниво на видимост, възможно най-близко до описаното в ал. 1 и 2.

## Глава дванадесета.

### ИЗИСКВАНИЯ ЗА БЕЗОПАСНОСТ НА НОВИ РИБОЛОВНИ КОРАБИ С ДЪЛЖИНА 15 m И ПОВЕЧЕ И НА РИБОЛОВНИ

## КОРАБИ С ДЪЛЖИНА 18 m И ПОВЕЧЕ

Чл. 178. Разпоредбите на тази глава се прилагат за:

1. нови риболовни кораби с дължина между перпендикулярите 15 m или повече:

а) за които е сключен договор за построяване или основно преобразуване на или след 23 ноември 1995 г.;

б) за които е сключен договор за построяване или основно преобразуване преди 23 ноември 1995 г., но корабът е предаден три или повече години след тази дата;

в) за които няма сключен договор за построяване на или след 23 ноември 1995 г., но килът е положен или е започнало конструиране, определящо го като определен съд, или е започнато изграждане, включващо поне 50 t или 1 % от оценената маса на всички структурни материали - което от двете е по-малко;

2. съществуващи риболовни кораби с дължина между перпендикулярите 18 m или повече, които не се считат за нови риболовни кораби по т. 1.

Чл. 179. (1) Посочените в тази глава инсталации и оборудване се поддържат технически и всеки открит дефект, който може да застраши безопасността и здравето на членовете на екипажа, се отстранява възможно най-скоро.

(2) Инсталациите и оборудването по ал. 1 редовно се почистват.

Чл. 180. (1) Корабите трябва да са стабилни и когато са максимално натоварени в процеса на работата им.

(2) Капитанът на кораба издава инструкции с всички необходими предпазни мерки, за да се поддържа стабилността на кораба.

(3) Инструкциите по ал. 2 са задължителни за лицата, до които се отнасят.

Чл. 181. Електрическите инсталации се изработват и конструират по начин, който осигурява:

1. защита на екипажа и кораба от всякакви рискове при експлоатацията им;

2. правилното и редовното функциониране на цялото оборудване, необходимо за поддържане на кораба в нормално работно състояние и за поддържане на нормални условия за живот на персонала, без да е необходимо да се използва аварийен източник на енергия;

3. функционирането на електрическото оборудване, необходимо за осигуряване на безопасността при всякакви аварийни ситуации.

Чл. 182. (1) Всеки кораб се съоръжава с източник на аварийно осветление.

(2) Източникът по ал. 1 се монтира извън машинното отделение.

(3) Изискването по ал. 2 не се прилага при открити кораби.

(4) В случай на пожар или друга неизправност на основната електроинсталация източникът по ал. 1 осигурява едновременното функциониране най-малко за 3 h на:

1. вътрешните системи за свързка, пожарни детектори и аварийни сигнали;

2. навигационните светлини и аварийно осветление;

3. радиоинсталацията;

4. аварийната електрическа пожарна помпа, ако корабът е снабден с такава.

(5) В случай на отказ на основния източник на електроенергия, когато източникът по ал. 1 е акумулаторна батерия, тя:

1. е автоматично свързана към аварийно електротабло;

2. захранва с електроенергия най-малко 3 h системите по ал. 4, т. 1 - 3.

(6) Основното електротабло и аварийното електротабло се инсталират на кораба, доколкото е възможно, по начин, който не допуска едновременното им излагане на огън или вода.



Чл. 183. (1) Броят, разпределението и размерите на пътищата и изходите, които се използват за аварийни, се определят, като се отчитат:

1. използването, оборудването и размерите на работните места и на обитаемите части на кораба;

2. максималният потенциален брой присъстващи лица.

(2) Изходите по ал. 1, които са снабдени с врати, при авария могат да се използват незабавно и лесно от всеки член на екипажа и от всички лица от спасителния екип.

Чл. 184. (1) Аварийните врати и другите аварийни изходи са водонепроницаеми и изолират от метеорологичните условия в степен, която се определя в зависимост от разположението и конкретното им предназначение.

(2) Вратите и изходите по ал. 2 се конструират и изграждат с устойчивост на огън като на корабните прегради.

Чл. 185. Палубите, преградите, таваните и другите повърхности в работните райони се изработват от нехлъзгав материал или се оборудват с уреди, предпазващи от падане, и доколкото е възможно свободни от препятствия.

Чл. 186. Затворените помещения в работните райони се изолират и защитават от шум в зависимост от вида трудова дейност, която се извършва в тях, и физическата дейност на членовете на екипажа.

Чл. 187. (1) Вратите на кораба могат по всяко време да се отварят и затварят от вътрешната страна.

(2) Вратите могат по всяко време да се отварят и затварят от двете страни, когато се ползват работните райони.

Чл. 188. Пътеките, шахтите, външната част на палубните постройки и всички пътища се оборудват с предпазни перила, перила за хващане и спасителни въжета или други равностойни средства, които осигуряват безопасност на членовете на екипажа.

Чл. 189. (1) Достъпът до надпалубните инсталации за експлоатационни цели или поддръжка се обезопасява.

(2) В случаите по ал. 1 се монтират предпазни перила или равностойни предпазни съоръжения с подходяща височина.

Чл. 190. (1) Горната част на рампата на траулер се снабдява с врата или друго равностойно средство със същата височина като фалшборд или друго подобно средство.

(2) Вратата по ал. 1 се изгражда с конструкция, позволяваща дистанционно отваряне и затваряне, ако е възможно, и се отваря само за хвърляне и прибиране на мрежата.

Чл. 191. (1) Работните райони се поддържат чисти, доколкото е възможно, се предпазват от морето и на тях се вземат всички възможни мерки, за да се предпазят членовете на екипажа от подхлъзване или падане зад борда.

(2) Районите по ал. 1 са достатъчно просторни както на височина, така и на площ.

Чл. 192. (1) Двигателите се управляват от защитен от шум и изолиран от машинното отделение участък, когато управлението им се намира в машинното отделение, като достъпът до участъка не преминава през машинното отделение.

(2) Капитанският мостик се счита за район, отговарящ на изискванията по чл. 190, ал. 2.

Чл. 193. Между мостика и работната палуба се създава сигурно средство за свързка.

Чл. 194. Конструкцията на кораба е такава, че има добър поглед върху

околната обстановка, и екипажът се предупреждава при морски вълнения по време на риболовните процедури или когато на палубата се извършва друга дейност.

Чл. 195. (1) Мястото, структурата, видовете изолация и разположението на жилищните и сервизните помещения и начините за достъп до тях осигуряват защита срещу времето и морето, вибрациите, шумовете и неприятните миризми от другите части на кораба и всичко, което може да смущава членовете на екипажа по време на отдиха им.

(2) Ако конструкцията, размерите или предназначението на кораба позволяват, жилищните помещения се разполагат така, че последиците от движението и ускорението на кораба да се сведат до минимум.

(3) В жилищните помещения се монтират съоръжения, осигуряващи:

1. общо осветление;
2. намалено общо осветление;
3. локално осветление за всяко спално място.

Чл. 196. Ако на кораба са изградени жилищни помещения, задължително има и санитарни помещения с топла и студена течаща вода, мивки и тоалетни, снабдени с вентилационна система.

Чл. 197. На кораба има бордова стълба, мостче или друго подобно средство, чрез което се осигурява безопасно качване на борда на кораба.

Чл. 198. Когато работните места и жилищните помещения се изолират от шум, се отчитат размерите на кораба.

### Допълнителни разпоредби

§ 1. По смисъла на тази наредба употребените в текста термини имат следното значение:

1. "Риболовен кораб" или "кораб" е всеки кораб, оборудван или използван с търговска цел за улов на риба или други живи морски ресурси.

2. "Вътрешни морски води", "териториално море" и "пристанище" са със значението им по Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България.

3. "Международната конвенция от Торемолинос" е Международната конвенция за безопасност на риболовните кораби от Торемолинос, 1977 г., заедно с измененията към нея.

4. "Протокол от Торемолинос" е Протоколът към Международната конвенция за безопасност на риболовните кораби от Торемолинос, 1977 г., заедно с измененията.

5. "Директива 96/98/ЕО" е Директива № 96/98, издадена от Съвета на министрите на ЕС.

6. "Нов риболовен кораб" е риболовен кораб, за който:

а) на или след 1 януари 1999 г. има сключен договор за строеж или за значително преустройство; или

б) договорът за строеж или за значително преустройство е сключен преди 1 януари 1999 г. и е доставен три или повече години след тази дата; или

в) при липса на договор за строеж на или след 1 януари 1999 г.:

ва) килът му е заложен; или

вб) започнали са строителни работи, идентифициращи специфичен кораб;

или

вг) е започнало сглобяване, обхващащо най-малко 50 t или 1 процент от проектната маса конструктивен материал, като се приема по-малката стойност.

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

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

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

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

ва) килът му е заложен; или

вб) са започнали строителни работи, идентифициращи специфичен кораб; или

вг) започнало е сглобяване, обхващащо най-малко 50 t или 1 % от проектната маса конструктивен материал, като се приема по-малката стойност.

8. "Съществуващ риболовен кораб" е риболовен кораб, който не е нов.

9. "Одобрен" означава одобрен от Изпълнителна агенция "Морска администрация".

10. "Екипаж" означава капитанът и всички лица, работещи или заемащи каквато и да е длъжност на борда на кораба, свързана с работата на плавателния съд.

11. "Дължина на кораба (L)" е 96 % от цялата дължина на кораба, измерена по водолиния, разположена на 85 % от най-малката теоретична височина на борда, измерена от горния ръб на кила, или дължината от предната страна на вълнореза до оста на балера на перото на руля по тази водолиния, ако тази дължина е по-голяма. За кораби, проектирани с конструктивен диферент, водолинията, по която тази дължина се мери, е успоредна на проектната водолиния.

12. "Носови и кърмови перпендикуляри" - измерват се в носовия и кърмовия край на дължината (L). Носовият перпендикуляр съвпада с предния ръб на вълнореза върху водолинията, по която се измерва дължината.

13. "Широчина на кораба (B)" е максималната широчина на кораба, измерена в средата му до външната линия на реброто при кораб с метален корпус и до външната повърхност на корпуса при кораб с обшивка от какъвто и да е друг материал.

14. "Теоретичната височина на борда" е:

а) вертикалното разстояние, измерено в средата от линията на кила до горния край на работната палуба по борда;

б) при кораби със закръглени бордове теоретичната височина се мери до точката на пресичането на продължената линия на палубата и бордовата обшивка; тези линии дават формата, която би имала връзката между палубата и обшивката, ако тя би била ъглова;

в) когато работната палуба е стъпалообразна и издигнатата част на палубата се простира над точката, при която се определя теоретичната височина на кораба, тази височина се мери до линия, започваща от долната част на палубата по продължението на линия, паралелна с издигнатата част на палубата.

15. "Височина на борда (D)" е теоретичната височина на борда при мидела.

16. "Водолиния на най-голямо експлоатационно газене" е водолинията, съответстваща на най-голямото газене, което се допуска при експлоатация на кораба.

17. "Среда на кораба/мидел на кораба" е средата на дължината L.

18. "Напречен разрез по мидела" е напречният разрез на корпуса, получен от пресичането на проектната повърхнина на корпуса с вертикална равнина, перпендикулярна на равнините на водолинията и диаметралната равнина, и преминаваща през мидела.

19. "Линия на кила" е линията, паралелна на наклона на кила, преминаваща по диаметралната равнина на кораба през:

а) горната страна на кила или линията на пресичане на вътрешната част на

обшивката с кила, където гредата на кила продължава над тази линия за кораби с метална обшивка; или

б) линията на долния жлеб на кила за кораби с дървена или смесена обшивка; или

в) пресечната точка на продължението на външния контур на дънната обшивка с диаметралната равнина за кораби с обшивка от материал, различен от дърво и метал.

20. "Основна линия" е хоризонталната линия, пресичаща в средата на кораба линията на кила.

21. "Работна палуба" по принцип е най-ниската непрекъсната палуба над водолинията на най-голямото експлоатационно газене, от която се извършва риболов. На кораби с две или повече непрекъснати палуби ИА "МА" може да приеме по-ниската палуба за работна, при положение че тя е разположена над водолинията на най-голямото експлоатационно газене.

22. "Надстройка" е палубна конструкция върху работната палуба, простираща се от борд до борд на кораба или с недостиг от страничната си обшивка до обшивката на кораба не по-голям от 0.04В.

23. "Закрита надстройка" е надстройката, в която:

а) ограждащите прегради имат ефикасна конструкция;

б) отворите за достъп в тези прегради, ако има такива, са оборудвани с трайно закрепени водонепроницаеми врати със здравина, равностойна на здравината на ненарушената конструкция, и които могат да се задействат от двете страни; и

в) другите отвори в страните и краищата на надстройката са оборудвани с ефикасни водонепроницаеми средства за затваряне.

Мостикът и ютът не се разглеждат като закрити надстройки, ако за екипажа не е осигурен достъп по друг начин в машинно отделение и в другите работни помещения, намиращи се в тези надстройки, по всяко време, когато отворите в преградите са затворени.

24. "Палуба на надстройката" е непрекъснатата или прекъснатата палуба, образуваща горната повърхност на надстройка, рубка или други конструкции, издигнати над горната палуба, разположени на височина не по-малко от 1,8 m над работната палуба. Когато височината е по-малка от 1,8 m, горният край на такова помещение или издигнатата част се разглежда като работна палуба.

25. "Височина на надстройка или друга издигната конструкция" е минималното вертикално разстояние, измерено при борда от горната страна на палубния бимс на надстройката или друга издигната конструкция до горната страна на бимса на работната палуба.

26. "Водозащитен" означава, че при всякакво състояние на морето вода не може да проникне в кораба.

27. "Водонепроницаем" означава способност за предотвратяване преминаване на вода през конструкцията в каквато и да е посока под въздействието на стълб вода, за който ограждащата конструкция е проектирана.

28. "Таранна преграда" е водонепроницаема преграда, стигаща до работната палуба в носовата част на кораба, която отговаря на следните условия:

1. преградата е разположена на разстояние от носовия перпендикуляр:

а) не по-малко от 0,05L и не по-голямо от 0,08L за кораби с дължина 45 m и по-голяма;

б) не по-малко от 0,05L и не по-голямо от 0,05L плюс 1,35 m за кораби с дължина, по-малка от 45 m;

в) в никакъв случай по-малко от 2,0 m;

2. там, където някоя подводна част от корпуса се простира пред носовия перпендикуляр, например при булбообразен нос, разстоянието, указано в т. 1, се измерва от точка в средата на удължението напред от носовия перпендикуляр или от точка, намираща се 0,015L пред носовия перпендикуляр, което от двете е по-малко;

3. преградите могат да имат стъпки и отстъпи, стига да са в границите, указани в т. 1.

29. "Главно рулево устройство" са механизмите, силовото задвижване за рулево устройство, ако има такова, помощните приспособления и средства за прилагане на въртящ момент към балера на руля (като румпел или квадрант), необходими за ефективното завъртане на руля с цел управление на кораба при нормални експлоатационни условия.

30. "Спомагателно рулево устройство" е оборудването, осигурено за задействане на руля с цел управляване на кораба при отказ на главното рулево устройство.

31. "Сигово задвижване на рулево устройство" означава в случай на:

а) електрическо рулево устройство, електрически двигател и прилежащото му електрическо оборудване;

б) електро-хидравлично рулево устройство, електрически двигател и прилежащото му електрическо оборудване и свързаната с него помпа; и

в) друго хидравлично рулево устройство, задвижващ двигател и свързаната помпа.

32. "Максимална експлоатационна скорост на преден ход" е най-голямата скорост, която корабът е проектиран да развива по време на експлоатация на море при максимално допустимото му работно газене.

33. "Максимална скорост на заден ход" е скоростта, която се очаква корабът да развие при проектната максимална мощност на заден ход при максимално допустимото му работно газене.

34. "Горивна уредба" е оборудването, използвано за подготовка на горивото за подаване в котел, или оборудване, използвано за подготовка на горивото за подаване в двигател с вътрешно горене, и включва всякакви горивни помпи, филтри и нагреватели, работещи с гориво под налягане, по-голямо от 0,18 N/mm<sup>2</sup>.

35. "Нормално експлоатационно състояние и битови условия" означава условия, при които корабът като цяло, неговите механизми, работни установки, средства за главно и спомагателно задвижване, рулево устройство и помощното му оборудване, средствата за безопасна навигация и за ограничаване на опасностите от пожар и наводняване, вътрешни и външни комуникации и сигнализация, евакуационните пътища и лебедките на дежурните лодки са в добро работно състояние, а минималните удобства за обитаване са удовлетворителни.

36. "Кораб извън експлоатация" е състоянието, при което главната силова уредба, котлите и спомагателните механизми не функционират поради липса на електрозахранване.

37. "Главно разпределително табло" е табло, пряко захранвано от главния източник на електрическо захранване и предназначено да разпределя електрическа енергия.

38. "Машинни помещения с периодично безвахтено обслужване" са помещенията, в които се намират главната силова уредба и свързаното с нея оборудване и всички източници на главно електрическо захранване, в които не се носи непрекъснатата вахта при всякакви режими на експлоатация, включително маневриране.

39. "Негорим материал" е материал, който нито гори, нито отделя

достатъчно количество запалими газове при нагряване до около 750 °С, като това се определя от ИА "МА" чрез установена процедура на изпитване. Всеки друг материал е горящ материал. По отношение на новите риболовни кораби, построени на или след 1 януари 2003 г., "негорим материал" е материал, който нито гори, нито отделя горящи газове в количество, достатъчно, за да се samozапалят, когато са нагreti приблизително до 750 °С, като това се определя съгласно Кодекса за прилагане процедури за изпитване на пожароустойчивост на Международната морска организация. Всеки друг материал е горящ материал.

40. "Стандартно изпитване за пожароустойчивост" е изпитването, при което образци от съответните прегради или палуби се подлагат в пещ за изпитвания на температури, съответстващи приблизително на стандартната крива "време-температура". Образецът трябва да има нагрявана повърхност не по-малка от 4,65 m<sup>2</sup> и височина (или дължина на палубата) 2,44 m, да наподобява възможно най-много бъдещата конструкция и да включва, когато е възможно, поне едно съединение. Стандартната крива "време-температура" се определя чрез плавна крива, прекарана през следните точки на температурата, измерени в пещта:

- начална вътрешна

|                          |        |
|--------------------------|--------|
| температура на пещта:    | 20 °С  |
| в края на първите 5 min  | 576 °С |
| в края на първите 10 min | 679 °С |
| в края на първите 15 min | 738 °С |
| в края на първите 30 min | 841 °С |
|                          | 945    |
| в края на първите 60 min | °С.    |

По отношение на новите риболовни кораби, построени на или след 1 януари 2003 г., "стандартно изпитване за пожароустойчивост" е изпитването, при което образец от съответните прегради или палуби се подлагат в пещ за изпитвания на температури, съответстващи приблизително на стандартната крива "време-температура". Методът за изпитване трябва да е в съответствие с Кодекса за прилагане процедури за изпитване на пожароустойчивост на Международната морска организация.

41. "Преграда клас "А" е тази, образувана от прегради и палуби, които:

1. са построени от стомана или друг равностоеен материал;
2. са подходящо усилены;
3. са с такава конструкция, че не пропускат дим и пламък до края на едновременното стандартно изпитване за пожароустойчивост;

4. са изолирани с одобрени негорими материали, така че средната температура на неизложената страна не се повишава с повече от 139 °С над първоначалната температура, а също и температурата във всяка точка, включително и в съединението, не се повишава с повече от 180 °С над първоначалната температура за времето, посочено по-долу:

- клас "А-60" - 60 min;
- клас "А-30" - 30 min;
- клас "А-15" - 15 min;
- клас "А-0" - 0 min.

По отношение на новите риболовни кораби, построени на или след 1 януари 2003 г., ИА "МА" изисква изпитване на прототип на преграда или палуба за осигуряване спазването на изискванията за непроницаемост и повишение на температурата в съответствие с Кодекса за прилагане процедури за изпитване на пожароустойчивост на Международната морска организация.

42. "Прегради клас "В" са тези, образувани от прегради, палуби, тавани или обшивки, които съответстват на следните изисквания:

1. имат такава конструкция, че да се предотвратява преминаването на пламъка до края на първия половин час от стандартното изпитване за пожароустойчивост;

2. имат такава изолация, че средната температура на неизложената страна не се повишава с повече от 139 °С над първоначалната температура, а също и температурата във всяка точка, включително и в съединението, не се повишава с повече от 225 °С над първоначалната температура за времето:

- клас "В-15" - 15 min;

- клас "В-0" - 0 min;

3. изработени са от одобрени незапалими материали и всички материали, използвани при изработката и изграждането на преграждения клас "В", са незапалими, с изключение на фурнирите, които може да се разрешат, при положение че отговарят на съответните изисквания по глава пета.

По отношение на новите риболовни кораби, построени на или след 1 януари 2003 г., ИА "МА" изисква изпитване на прототип на преграждение за осигуряване спазването на изискванията за непроницаемост и повишение на температурата в съответствие с Кодекса за прилагане процедури за изпитване на пожароустойчивост на Международната морска организация.

43. "Прегради клас "С" са тези, построени от одобрени незапалими материали. Не е необходимо да съответстват нито на изискванията за преминаване на дим и пламък, нито на ограниченията за повишаване на температурата. Разрешено е използването на леснозапалими фурнири, при условие че отговарят на съответните изисквания по глава пета.

44. "Прегради клас "F" са тези, образувани от прегради, палуби, тавани или обшивки, които съответстват на следните изисквания:

1. имат такава конструкция, че се предотвратява преминаването на пламъка до края на първия половин час от стандартното изпитване за пожароустойчивост;

2. имат такава степен на изолация, че средната температура на неизложената страна не се повишава с повече от 139 °С над първоначалната температура, а също и температурата във всяка точка, включително и в съединението, не се повишава с повече от 225 °С над първоначалната температура до края на първия половин час при извършване на стандартното изпитване за пожароустойчивост.

По отношение на новите риболовни кораби, построени на или след 1 януари 2003 г., ИА "МА" изисква изпитване на прототип на преграждение за осигуряване спазването на изискванията за непроницаемост и повишение на температурата в съответствие с Кодекса за прилагане процедури за изпитване на пожароустойчивост на Международната морска организация.

45. "Непрекъснати тавани и обшивки клас "В" са тези тавани или обшивки клас "В", които завършват само до конструктивна преграда от клас "А" или "В".

46. "Стомана или друг равностоен материал" означава стомана или кой да е друг материал, който сам по себе си или поради изолацията си в края на стандартното изпитване за пожароустойчивост има равностойни на стоманата свойства по отношение на конструкцията и целостта (напр. алуминиева сплав с подходяща изолация).

47. "Бавно разпространение на огън" означава свойство на повърхност, която ограничава разпространението на огън, като това се определя в съответствие с Кодекса за прилагане процедури за изпитване на пожароустойчивост на Международната морска организация.

48. "Жилищни пространства" са пространствата, използвани като обществени помещения, коридорите, тоалетните, каютите, канцелариите, болничните помещения, кинозалите, залите за игри и развлечения, преддверията, бюфети, в които няма готварски уреди и други подобни помещения.

49. "Обществени помещения" са тези части от жилищните пространства, които се използват като зали, столови, салони, фойета и други подобни постоянно оградени помещения.

50. "Сервизни помещения" са помещенията, използвани за кухни, кухненски бюфети с готварски уреди, шкафове и складове, работилници, които не са част от машинните помещения и други подобни помещения и коридорите към тях.

51. "Постове за управление" са помещенията, в които са разположени корабното радио или основното навигационно оборудване или аварийният източник на електрическа енергия, или където е централизирано оборудването за регистрация и управление на пожари.

52. "Машинни помещения от категория А" са тези помещения, в които се намират двигатели с вътрешно горене, използвани за:

а) задвижване на кораба;

б) други цели, когато сумарната мощност на такива двигатели е не по-малко от 375 kW или които съдържат какъвто и да било котел, работещ на течно гориво, или съоръжение, използващо течно гориво.

53. "Машинни помещения" са всички машинни помещения от категория А и всички други помещения, в които се намират задвижващите механизми, котлите, съоръженията, използващи течно гориво, парните двигатели и двигателите с вътрешно горене, генераторите, рулевото устройство, главните електрически механизми, помпените помещения, хладилните, стабилизиращите, вентилиращите и климатичните механизми и други подобни помещения и шахтите към тях.

54. "Спускане чрез свободно изплаване" е такъв метод на спускане на вода на спасителен съд, при който съдът автоматично се отделя от потъващия кораб и е готов за използване.

55. "Спускане чрез свободно падане" е такъв метод на спускане на вода на спасителен съд, при който съдът, напълно натоварен с хора и снабдяване, се освобождава и остава да падне в морето без никакви задържащи приспособления.

56. "Надуваемо средство" е средство, чиято плавучест зависи от меки, напълнени с газ камери, и което обичайно се съхранява ненадуто, докато се наложи да бъде употребено.

57. "Надуто средство" е средство, чиято плавучест зависи от меки, напълнени с газ камери, и което се съхранява в надуто състояние, готово за употреба по всяко време.

58. "Спусково средство или съоръжение" са средствата, чрез които се прехвърлят спасително средство или дежурна лодка от походното укрепване във водата.

59. "Ново спасително средство или съоръжение" е спасително средство или съоръжение, което притежава нови качества, неописани в разпоредбите на глава седма, но което осигурява еквивалентно или по-високо ниво на безопасност.

60. "Дежурна лодка" е лодка, проектирана да спасява бедстващи във водата лица и да влачи спасителните средства.

61. "Светлоотразяващ материал" е материал, който отразява в обратно направление светлинен лъч, насочен към него.

62. "Спасително средство" е плавателен съд, който е в състояние да поддържа живота на бедстващи лица от момента на напускане на кораба.



63. "Връзка мостик-мостик" означава комуникации между корабите за целите на безопасността от обичайното място за управление на корабите.

64. "Непрекъсната вахта" означава, че съответната вахта на радиото не 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.

65. "Цифрово избиращо повикване [Digital Selective Calling (DSC)]" означава начин за свързка, използващ цифрови кодове, който позволява на дадена радиостанция да установи връзка и да предава информация на друга радиостанция или група радиостанции, спазвайки съответните препоръки на Международния радиоконсултативен комитет (CCIR).

66. "Автоматично буквопечатане"(Direct-printing telegraphy) означава начин за свързка, използващ автоматизирана телеграфна апаратура, която удовлетворява съответните препоръки на Международния радиоконсултативен комитет (CCIR).

67. "Радиокомуникации с общо предназначение" означава обмен на служебна и обществена кореспонденция, която се различава от съобщенията за бедствия, спешност и безопасност, извършван чрез радиото.

68. "INMARSAT" означава организацията, учредена от Конвенцията за Международната морска спътникова организация, приета на 3 септември 1976 г.

69. "Международна служба NAVTEX" означава координирано предаване и автоматично приемане на честота 518 kHz на информация за морска безопасност посредством теснолентово автоматично буквопечатане (NBDP), като се използва английски език.

70. "Определяне на местоположението" означава намирането на бедстващи кораби, плавателни съдове, въздухоплавателни средства, спасителни единици или хора.

71. "Информация за морска безопасност" означава навигационни и метеорологични предупреждения, прогнози за времето и други спешни съобщения, свързани с безопасността, които се предават до корабите.

72. "Полярноорбитална спътникова система" означава система, основана на спътници, изведени в полярни орбити, които приемат и препредават сигналите за оповестяване на бедствие от спътниковите аварийни радиобуйове (EPIRBs), и която дава информация за тяхното местоположение.

73. "Радиоправила" означава радиоправилата, приложени към или считани за приложени към най-новата Международна конвенция за телекомуникациите, която е в сила към съответния момент.

74. "Морски район A1" означава район, в който има радиотелефонно покритие от поне една брегова УКВ радиостанция с постоянна възможност да оповести бедствие посредством DSC.

75. "Морски район A2" означава район, с изключение на морски район A1, в който има радиотелефонно покритие от поне една брегова СВ радиостанция, която има постоянна възможност да оповести бедствие посредством DSC.

76. "Морски район A3" означава район, с изключение на морски райони A1 и A2, който попада в зоната на действие на геостационарна спътникова система INMARSAT, осигуряваща постоянна възможност за предаване на съобщение за бедствие.

77. "Морски район A4" означава район, намиращ се извън пределите на морски райони A1, A2 и A3.

78. "Кодексът за устойчивост на корабите в неповредено състояние" е

кодексът, приет от Международната морска организация с резолюция А.749(18) на 4 ноември 1993 г., с измененията от резолюция MSC.75 (69).

79. "Международна конвенция за безопасност на човешкия живот на море" - Република България е ратифицирала със закон Протокола от 1988 г. към Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1 ноември 1974 г. (обн., ДВ, бр. 12 от 2004 г., в сила от 13.02.2004 г.).

80. "Конвенцията за международните правила за предпазване от сблъскване на море" е Конвенцията за международните правила за предпазване от сблъскване на море, 1972 г. (обн., ДВ, бр. 17 от 2003 г., в сила от 15.06.1977 г.).

81. "Призната организация" е организация, призната в съответствие с разпоредбите на Наредба № 4 от 2004 г. за признаване на организации за извършване на прегледи на кораби и корабоприетатели (обн., ДВ, бр. 7 от 2004 г.).

82. "Операиращ" означава риболуващ или риболуващ и преработващ риба или други живи морски ресурси, без да се ощетява правото на свободно преминаване през териториалното море или свободата на корабоплаване в изключителната икономическа зона от 200 морски мили.

83. "Международна конвенция за товарните водолинии, 1966 г." е конвенцията, създадена на Международната конференция за товарните водолинии на 5 април 1966 г. и приета от Международната морска организация с резолюция А.133(V) на 25.10.1967 г.

84. "Свидетелство" означава свидетелството за съответствие в съответствие с чл. 14.

85. "Препоръка 2" се отнася за морските райони, където е възможно натрупване на лед и където се предлага намаляване на запаса за обледеняване. Виж Ръководството относно натрупване на лед, съдържащо се в препоръка 2 на приложение 3 към заключителния акт на Конференцията от Торемолинос.

86. "Препоръка 4" е препоръка 4 на приложение 2 на заключителния акт на Конференцията в Торемолинос.

87. "Ръководството за изчисляване устойчивостта на корабите в повредено състояние" е ръководството за изчисляване устойчивостта на корабите в повредено състояние, съдържащо се в препоръка 5 на приложение 3 на заключителния акт на Конференцията в Торемолинос.

§ 2. След влизане на наредбата в сила Изпълнителна агенция "Морска администрация" уведомява Комисията на Европейските общности.

§ 3. Нарушения на разпоредбите на тази наредба се установяват и наказват в съответствие с разпоредбите на глава осемнадесета на Кодекса на търговското корабоплаване.

### Преходни и Заключителни разпоредби

§ 4. Наредбата се издава на основание чл. 72 от Кодекса на търговското корабоплаване.

§ 5. Наредбата влиза в сила на 1 януари 2007 г.

### Приложение № 1 към чл. 79

Пожароустойчивост на прегради, разделящи съседни помещения

Таблица 1

| Помещения             | (1) | (2)              | (3) | (4)              | (5) | (6)  | (7)  | (8)  | (9)  | (10) |   |
|-----------------------|-----|------------------|-----|------------------|-----|------|------|------|------|------|---|
| Постове за управление | (1) | A-0 <sup>e</sup> | A-0 | A-60             | A-0 | A-15 | A-60 | A-15 | A-60 | A-60 | * |
| Коридори              | (2) |                  |     | B-0              |     |      |      |      |      |      |   |
|                       |     | C                | B-0 | A-0 <sup>e</sup> | B-0 | A-60 | A-0  | A-0  | A-0  | A-0  | * |

|  |      |                  |     |                  |     |      |                  |     |                  |                  |   |
|--|------|------------------|-----|------------------|-----|------|------------------|-----|------------------|------------------|---|
| Жилищни помещения                          | (3)  | C <sup>a,b</sup> | B-0 | A-0 <sup>c</sup> | B-0 | A-60 | A-0              | A-0 | A-0              | A-0              | * |
| Стълбища                                   | (4)  |                  | B-0 | A-0 <sup>c</sup> | B-0 | A-60 | A-0              | A-0 | A-0              | A-0              | * |
| Служебни помещения с ниска пожароопасност  | (5)  |                  |     |                  | C   | A-60 | A-0              | A-0 | A-0              | A-0              | * |
| Машинни помещения категория А              | (6)  |                  |     |                  |     | *    | A-0              | A-0 | A-60             | A-60             | * |
| Други машинни помещения                    | (7)  |                  |     |                  |     |      | A-0 <sup>d</sup> | A-0 | A-0              | A-0              | * |
| Товарни помещения                          | (8)  |                  |     |                  |     |      |                  | *   | A-0              | A-0              | * |
| Служебни помещения с висока пожароопасност | (9)  |                  |     |                  |     |      |                  |     | A-0 <sup>d</sup> | A-0 <sup>d</sup> | * |
| Открити палуби                             | (10) |                  |     |                  |     |      |                  |     |                  |                  | - |

Пожароустойчивост на палуби, разделящи съседни помещения

Таблица 2

| Помещения отдолу? отгоре?                  | (1) | (2)  | (3)  | (4)  | (5)  | (6)  | (7)  | (8)  | (9)  | (10)             |   |
|--|-----|------|------|------|------|------|------|------|------|------------------|---|
| Постове за управление                      | (1) | A-0  | A-0  | A-0  | A-0  | A-0  | A-60 | A-0  | A-0  | A-0              | * |
| Коридори                                   | (2) | A-0  | *    | *    | A-0  | *    | A-60 | A-0  | A-0  | A-0              | * |
| Жилищни помещения                          | (3) | A-60 | A-0  | *    | A-0  | *    | A-60 | A-0  | A-0  | A-0              | * |
| Стълбища                                   | (4) | A-0  | A-0  | A-0  | *    | A-0  | A-60 | A-0  | A-0  | A-0              | * |
| Служебни помещения с ниска пожароопасност  | (5) | A-15 | A-0  | A-0  | A-0  | *    | A-60 | A-0  | A-0  | A-0              | * |
| Машинни помещения категория А              | (6) | A-60 | A-60 | A-60 | A-60 | A-60 | *    | A-60 | A-30 | A-60             | * |
| Други машинни помещения                    | (7) | A-15 | 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              | * |
| Служебни помещения с висока пожароопасност | (9) | A-60 | A-0  | A-0  | A-0  | A-0  | A-0  | A-0  | A-0  | A-0 <sup>d</sup> | * |

*Забележки:* Указанията са прилагат и за двете таблици, както е уместно.

а) Не се изисква прилагане на изисквания за преградите, използвани за пожарозащита по методи IIF и IIIF.

б) В случай на прилагане метод IIIF прегради клас "B" със степен на защита "B-0" се поставят между помещенията или групата помещения с площ 50 m<sup>2</sup> и по-голяма.

с) За определяне кое изискване се прилага виж чл. 78 и 79.

д) Когато помещенията са в еднаква числена категория и в таблиците се появява буквата "d", преграда или палуба между помещенията се изисква само тогава, когато съседните помещения имат различно предназначение, например в категория (9). За кухня, съседна на кухня, не се изисква преграда, но за кухня в съседство с бояджийски склад, се изисква "A-0" преграда.

е) Прегради, разделящи една от друга рулева рубка, шурманска рубка и радиорубка, могат да бъдат клас "B-0".

ф) Не е необходимо да се инсталира противопожарна изолация, ако в машинното помещение от категория (7) по мнение на ИА "МА" рискът от пожар е минимален или въобще не съществува.

"\*" Където в таблиците се появява звездичка, преградата следва да бъде изработена от стомана или равностоен материал, но не се изисква да бъде клас "A".

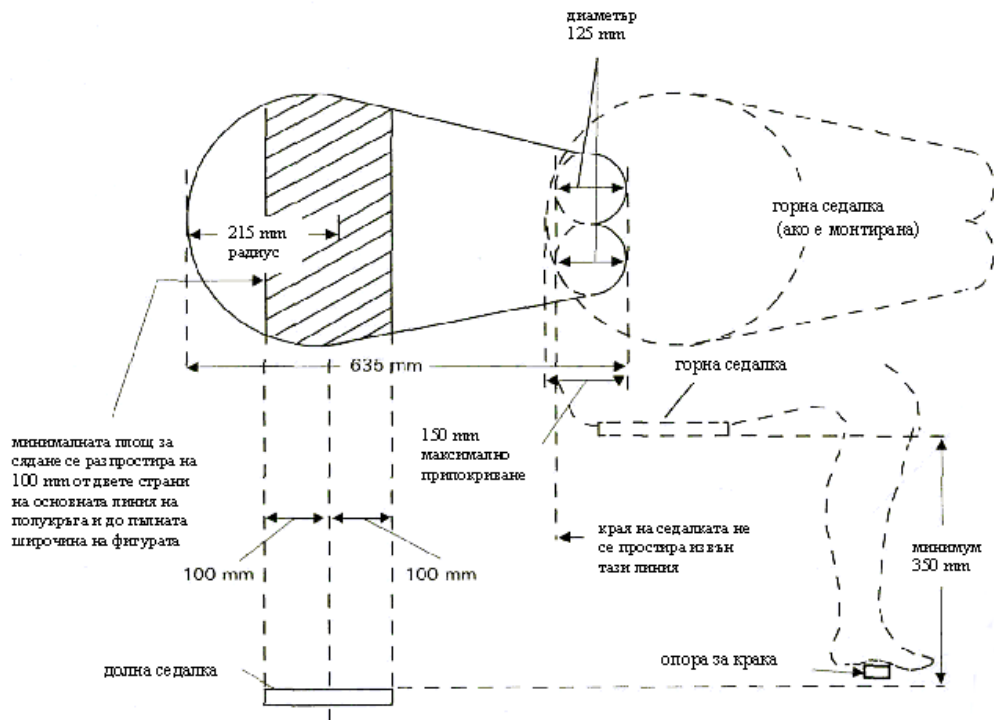
По отношение на новите риболовни кораби, построени на или след 1 януари 2003 г., където в палубата има отвори за преминаване на електрически кабели, тръби и вентилационни шахти, тези отвори следва да се уплътнят за предотвратяване преминаването на пламък и дим.

## Приложение № 2 към чл. 95

### Стандартни размери на Международния фланец за свързване към брега

| Описание                             | Размери   |
|--------------------------------------|---|
| Външен диаметър                      | 178 mm  |
| Вътрешен диаметър                    | 64 mm   |
| Диаметър на окръжността на болтовете | 132 mm  |
| Прорези във фланеца                  | 4 прореза с широчина 19 mm, разположени на еднакви разстояния по окръжността и изрязани от окръжността на болтовете до периферията на фланеца |
| Дебелина на фланеца                  | минимум 14,5 mm   |
| Болтове и гайки                      | 4 броя, всеки с диаметър 16 mm и с дължина 50 mm  |

**Приложение № 3 към чл. 137, ал. 2**



**Приложение № 4 към чл. 137, ал. 8**

Списък на оборудването на спасителна лодка:

1. достатъчно на брой плаващи гребла за придвижване напред в спокойни води; трябва да са осигурени ключове, стойки или други приспособления за всяко налично гребло; ключовете или стойките трябва да са прикрепени към лодката посредством въженца или верижки;

2. две канджи;

3. плаващ черпак и две кофи;

4. ръководство за оцеляване;

5. нактоуз, съдържащ надежден компас, който е луминесцентен или снабден с подходящи средства за осветяване; на напълно закритите спасителни лодки нактоузът трябва да бъде монтиран до мястото за управление; на всички други спасителни лодки трябва да има подходящи устройства за закрепване;

6. плаваща котва с подходящи размери, съоръжена с котвено въже с достатъчна здравина, и свободно неплъзгащо се въже, което осигурява здраво задържане в мокра ръка; здравината на плаващата котва, котвеното въже и свободното въже трябва да бъде подходяща за всякакви морски условия;

7. две здрави фалини с дължина, равна на по-голямата стойност измежду не по-малко от два пъти разстоянието от мястото на походно укрепване на спасителната лодка до водолинията, когато корабът е празен, или 15 m; една фалина, прикрепена към освобождащото устройство, изискващо се в ал. 7, т. 7, трябва да бъде поставена на предния край на лодката, а другата трябва да бъде здраво закрепена на или близо до носа на спасителната лодка, готова за използване;

8. две бравички, по една в двата края на спасителната лодка;

9. водонепроницаеми съдове, съдържащи общо по 3 l прясна вода за всички лица, за които е предназначена спасителната лодка, от които по един литър за всяко лице може да бъде заменен с опреснител, който е в състояние да произведе равностойното количество прясна вода за два дни;

10. неръждаем черпак с въженце;

11. неръждаем градуиран съд за пиене;

12. хранителна дажба, равняваща се на не по-малко от 10,000 kJ за всяко лице, съобразно пътниковместителността на спасителната лодка; дажбите трябва да бъдат в херметична опаковка и да се съхраняват във водонепроницаем контейнер;

13. четири сигнални парашутни ракети, отговарящи на изискванията по чл. 152;

14. шест фалшфеера, отговарящи на изискванията по чл. 153;

15. две плаващи димни шашки, отговарящи на изискванията по чл. 154;

16. едно водонепроницаемо електрическо фенерче, подходящо за Морзова сигнализация, заедно с един комплект резервни батерии и една резервна крушка във водонепроницаема опаковка;

17. сигнално огледало с инструкции за използването му денем за подаване на сигнали към кораби и самолети;

18. едно копие от спасителните сигнали, предписани от Правило V/16 на Международната конвенция за защита на човешкия живот на море, 1974, върху водоустойчив материал или във водонепроницаема опаковка;

19. свирка или равностоен звуков сигнал;

20. аптечка за оказване на първа помощ, във водонепроницаема кутия, която може да се затваря плътно след употреба;

21. шест дози препарат против морска болест и едно торбичка при прилошаване за всяко лице на борда;

22. сгъваем нож, който да е прикрепен с въженце към лодката;

23. три отварачки за консерви;

24. два плаващи спасителни обръчи, прикрепени към не по-малко от 30 m плаващо въже;

25. ръчна помпа;

26. един комплект риболовни принадлежности;

27. достатъчно инструменти за малки ремонтни операции по двигателя и допълнителните му принадлежности;

28. преносим пожарогасител, подходящ за гасене на горящи нефтопродукти;

29. прожектор, който е в състояние нощем добре да освети светлооцветен предмет с широчина 18 m на разстояние от 180 m за период от 6 h и който може да работи в продължение на не по-малко от 3 h непрекъснато;

30. ефикасен радиолокационен отражател, освен ако в спасителната лодка има радарен транспондер, предназначен за спасителни средства;

31. термозащитни средства, отговарящи на изискванията на чл. 149, достатъчни за 10 % от броя на лицата, които е разрешено спасителната лодка да превозва, или два броя в зависимост от това, което е по-голямо;

32. кораби, извършващи рейсове с такъв характер и продължителност, че по мнението на ИА "МА" предметите, описани в т. (12) и (26), не са необходими, ИА "МА" може да освободи от задължението да се носят тези предмети.

*Приложение № 5 към чл. 140, ал. 5*

Списък на оборудването на спасителен сал:

1. един плаващ спасителен обръч, прикрепен към не по-малко от 30 m плаващо въже;
2. един несгъваем нож, с плаваща дръжка и прикрепено към него въженце, прибран в джоб от външната страна на покритието, близо до мястото, където фалината е закрепена за спасителния сал; в допълнение спасителен сал, предназначен за 13 или повече лица, снабден с втори нож, който може и да е сгъваем;
3. за спасителен сал, предназначен за не повече от 12 лица, един плаващ черпак; за спасителен сал, предназначен за 13 или повече лица, два плаващи черпака;
4. две гъби (сюнгери);
5. две плаващи котви, всяка с по едно котвено въже и едно свободно въже, едната е запасна, а другата е постоянно прикрепена към сала по такъв начин, че когато салът се надува или се носи по водата, тя да го задържи ориентиран срещу вятъра по възможно най-стабилен начин; здравината на всяка плаваща котва и нейните въжета трябва да бъде подходяща за всякакви морски условия; плаващите котви трябва да са снабдени с въртоци на всеки край на въжето и да са от тип, който е малко вероятно да се преобърне между вантите си;
6. две плаващи гребла;
7. три отварачки за консерви; джобни ножове с приспособления за отваряне на консерви са приемливи за това изискване;
8. аптечка за оказване на първа помощ, във водонепроницаема кутия, която може да се затваря плътно след употреба;
9. една свирка или друго подходящо средство за звукова сигнализация;
10. четири сигнални парашутни ракети, съответстващи на изискванията по чл. 152;
11. шест фалшфеера, съответстващи на изискванията по чл. 153;
12. две плаващи димни шашки, съответстващи на изискванията по чл. 154;
13. едно водонепроницаемо електрическо фенерче, с което могат да се подават сигнали по Морз, заедно с един комплект резервни батерии и една резервна крушка във водонепроницаема опаковка;
14. ефикасен радиолокационен отражател, освен ако на сала има радарен транспондер, предназначен за спасителни средства;
15. едно сигнално огледало с инструкции за използването му през деня за подаване на сигнали към кораби и самолети;
16. едно копие от спасителните сигнали, посочени в Правило V/16 на Международната конвенция за защита на човешкия живот на море, 1974, от водоустойчив материал, картичка или във водонепроницаема опаковка;
17. един комплект риболовни принадлежности;
18. хранителна дажба, равняваща се на не по-малко от 10,000 kJ за всяко лице, съобразно пътниковместителността на спасителния сал; тази дажба трябва да бъде в херметична опаковка и да се съхранява във водонепроницаем контейнер;
19. водонепроницаеми съдове, съдържащи общо по 1,5 l прясна вода за всички лица, съобразно пътниковместителността на спасителния сал, от които по 0,5 l за всяко лице може да бъде заменен с апарат-опреснител, който може да произвежда равностойно количество прясна вода в рамките на два дни;
20. един неръждаем градуиран съд за пиене;
21. шест дози лекарства против морска болест и по една торбичка при

прилошаване за всяко лице съобразно пътниковместителността на спасителния сал;

22. инструкции по оцеляването;
23. инструкции за незабавни действия;
24. термозащитни средства, отговарящи на изискванията на чл. 149, достатъчни за 10 % от броя на лицата, които може да помести спасителният сал, или два броя в зависимост от това, кое е по-голямо.

### *Приложение № 6 към чл. 143, ал. 3*

Списък на оборудването на дежурна лодка:

1. достатъчно на брой плаващи гребла или лопати за придвижване в спокойни води; ключове, стойки или други равностойни приспособления трябва да бъдат осигурени за всяко налично гребло; ключовете или стойките трябва да бъдат прикрепени към лодката посредством въженца или верижки;
2. плаващ черпак;
3. нактоуз, снабден с надежден компас, който е луминесцентен или осигурен с подходящи средства за осветление;
4. плаваща котва със свободно въже и котвено въже с подходяща здравина, с дължина не по-малка от 10 m;
5. фалина с достатъчна дължина и здравина, прикрепена към освобождащото устройство, отговаряща на изискванията по чл. 140, ал. 7, т. 7 и поставена в предния край на дежурната лодка;
6. плаващо въже с дължина не по-малка от 50 m, с достатъчна здравина за вземане на буксир на спасителен сал съгласно изискванията на ал. 1, буква "з";
7. водонепроницаемо електрическо фенерче, подходящо за Морзова сигнализация, заедно с един комплект резервни батерии и резервна крушка във водонепроницаема опаковка;
8. свирка или друго подходящо средство за звукова сигнализация;
9. аптечка за оказване на първа помощ, във водонепроницаема кутия, която може да се затваря плътно след употреба;
10. два плаващи спасителни обръча, прикрепени към не по-малко от 30 m плаващо въже;
11. прожектор, който е в състояние нощем добре да освети светлооцветен предмет с широчина 18 m на разстояние от 180 m за период от 6 h и който може да работи в продължение на не по-малко от 3 h непрекъснато;
12. ефективен радиолокационен отражател;
13. термозащитни средства, отговарящи на изискванията по чл. 149, достатъчни за 10 % от броя на лицата, съобразно пътниковместимостта на лодката или два броя в зависимост от това, кое е по-голямо.