

ДИРЕКТИВИ

ДИРЕКТИВА (ЕС) 2016/844 НА КОМИСИЯТА

от 27 май 2016 година

за изменение на Директива 2009/45/ЕО на Европейския парламент и на Съвета за правилата за безопасност и стандартите за пътническите кораби

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 100, параграф 2 от него,

като взе предвид Директива 2009/45/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 6 май 2009 г. за правилата за безопасност и стандартите за пътническите кораби ⁽¹⁾, и по-специално член 10, параграф 2 от нея,

като има предвид, че:

- (1) Някои от международните конвенции, определени в член 2, буква а) от Директива 2009/45/ЕО, бяха изменени.
- (2) В съответствие с член 10, параграф 2 от Директива 2009/45/ЕО приложенията към нея могат да се изменят, за да се отразят измененията на международните конвенции.
- (3) Ето защо Директива 2009/45/ЕО следва да бъде съответно изменена.
- (4) Мерките, предвидени в настоящата директива, са в съответствие със становището на Комитета по морската безопасност и предотвратяването на замърсяването от кораби (КМБПЗК), създаден съгласно Регламент (ЕО) № 2099/2002 на Европейския парламент и на Съвета ⁽²⁾,

ПРИЕ НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Приложение I към Директива 2009/45/ЕО се изменя в съответствие с приложението към настоящата директива.

Член 2

1. Държавите членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, които са необходими, за да се съобразят с настоящата директива, до 1 юли 2017 г. Те незабавно съобщават на Комисията текста на тези разпоредби.

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

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

Член 3

Настоящата директива влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

⁽¹⁾ ОВ L 163, 25.6.2009 г., стр. 1.

⁽²⁾ Регламент (ЕО) № 2099/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 5 ноември 2002 г. за създаване на Комитет по морската безопасност и предотвратяването на замърсяването от кораби (КМБПЗК) и за изменение на регламентите относно безопасността на морския транспорт и предотвратяването на замърсяването от кораби (ОВ L 324, 29.11.2002 г., стр. 1).

Член 4

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в Брюксел на 27 май 2016 година.

За Комисията
Председател
Jean-Claude JUNKER

ПРИЛОЖЕНИЕ

Приложение I към Директива 2009/45/ЕО се изменя, както следва:

1) в глава II-1:

а) се добавя следното правило II-1/A-1/4:

„4 Защита срещу шума

КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С и D, ПОСТРОЕНИ НА ИЛИ СЛЕД 1 ЯНУАРИ 2018 Г.

.1 Корабите с брутен тонаж 1 600 или повече се строят така, че да се намали шумът на борда и персоналът да бъде защитен от шума в съответствие с Кодекса на Международната морска организация (ММО) за равнищата на шума на корабите, приет от Комитета по морска безопасност (КМБ) с Резолюция MSC.337(91), с евентуалните изменения от страна на ММО.“;

б) правило II-1/B/6.2.2.2 се заменя със следното:

„2.2 могат да извъртат руля от 35° в едната посока до 35° в другата посока при най-дълбокото газене на кораба и движение напред при максимална работна скорост напред и, при същите условия, от 35° в която и да е посока до 30° в другата посока за не повече от 28 секунди. Когато е невъзможно да се докаже спазването на това изискване по време на изпитванията по море при най-дълбокото газене на кораба и движение напред със скорост, съответстваща на максималните постоянни обороти на основния двигател и максималния проектен тангаж, спазването на това изискване от страна на корабите, независимо от датата на тяхното построяване, може да се докаже по един от следните начини:

.1 по време на изпитвания по море корабът е на равен кил и рулят е изцяло потопен при движение напред със скорост, съответстваща на максималните постоянни обороти на основния двигател и максималния проектен тангаж; или

.2 когато не може да се постигне пълно потапяне на руля по време на изпитвания по море, се изчислява подходяща скорост напред, като се използва площта на потопеното перо на руля в натовареното състояние, предложено за изпитването по море. Изчислената скорост напред трябва да води до прилагането на сила и предаването на въртящ момент на основното рулево устройство, които да са поне толкова големи, колкото ако изпитването се извършваше при най-дълбокото газене на кораба и движение напред със скорост, съответстваща на максималните постоянни обороти на основния двигател и максималния проектен тангаж; или

.3 приложената сила и предаваният въртящ момент на руля в натоварено състояние при изпитване по море са предвидени и екстраполирани надеждно за условия на пълно натоварване. Скоростта на кораба трябва да съответства на максималните постоянни обороти на основния двигател и максималния проектен тангаж на вилото;“

в) правило II-1/B/6.3.2 се заменя със следното:

„2 да може да извърта руля от 15° в едната посока до 15° в другата посока за не повече от 60 секунди при най-дълбокото газене на кораба и движение напред при половината от максималната му работна скорост напред или 7 възела, като се взема по-голямата от двете стойности. Когато е невъзможно да се докаже спазването на това изискване по време на изпитванията по море при най-дълбокото газене на кораба и движение напред с половината от скоростта, съответстваща на максималните постоянни обороти на основния двигател и максималния проектен тангаж, или 7 възела, като се взема по-голямата от двете стойности, спазването на това изискване от страна на корабите, независимо от датата на тяхното построяване, може да се докаже по един от следните начини:

.1 по време на изпитвания по море корабът е на равен кил и рулят е изцяло потопен при движение напред с половината от скоростта, съответстваща на максималните постоянни обороти на основния двигател и максималния проектен тангаж, или 7 възела, като се взема по-голямата от двете стойности; или

..2 когато не може да се постигне пълно потапяне на руля по време на изпитвания по море, се изчислява подходяща скорост напред, като се използва площта на потопеното перо на руля в предложеното натоварено състояние при изпитване по море. Изчислената скорост напред трябва да води до прилагането на сила и предаването на въртящ момент на спомагателното рулево устройство, които да са поне толкова големи, колкото ако изпитването се извършваше при най-дълбокото газене на кораба и движение напред с половината от скоростта, съответстваща на максималните постоянни обороти на основния двигател и максималния проектен тангаж, или 7 възела, като се взема по-голямата от двете стойности; или

..3 приложената сила и предаването на въртящия момент на руля в натоварено състояние при изпитване по море са предвидени и екстраполирани надеждно за условия на пълно натоварване;“;

г) в правило II-1/B/15 подзаглавието се заменя със следното:

„НОВИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С И D, КОИТО НЕ СА ОБХВАНАТИ ОТ ПРАВИЛО II-1/A-1/4“;

2) в глава II-2:

а) се добавят следните правила II-2/A/2.28 и II-2/A/2.29:

„28 За целите на прилагането на правило II-2/B/9а противопожарен клапан означава устройство, монтирано във вентилационна тръба, което при нормални условия остава отворено, за да се допуска въздушният поток в тръбата, и се затваря при пожар, като по този начин се възпира въздушният поток в тръбата с цел ограничаване на разпространението на пожара. Използването на горепосоченото определение може да е свързано със следните термини:

..1 автоматичен противопожарен клапан означава противопожарен клапан, който се затваря сам при пожар;

..2 ръчен противопожарен клапан означава противопожарен клапан, за който е предвидено да се отваря или затваря ръчно от екипажа при самия клапан; и

..3 дистанционно управляем противопожарен клапан означава противопожарен клапан, който се затваря ръчно от екипажа чрез устройство за управление на клапана от разстояние.

..29 За целите на прилагането на правило II-2/B/9а противодимен клапан означава устройство, инсталирано във вентилационна тръба, което при нормални условия остава отворено, за да се допуска въздушният поток в тръбата, и се затваря при пожар, като по този начин се възпира въздушният поток в тръбата с цел ограничаване на разпространението на дима и горещите газове. Не се очаква противодимният клапан да допринася за непроницаемостта на стандартна огнеупорна разделителна повърхност, през която преминава вентилационна тръба. Използването на горепосоченото определение може да е свързано със следните термини:

..1 автоматичен противодимен клапан означава противодимен клапан, който се затваря сам при възникването на дим или горещи газове

..2 ръчен противодимен клапан означава противодимен клапан, за който е предвидено да се отваря или затваря ръчно от екипажа при самия клапан; и

..3 дистанционно управляем противодимен клапан означава противодимен клапан, който се затваря ръчно от екипажа чрез устройство за управление от разстояние на клапана.“;

б) правило II-2/A/6.8.2.1 се заменя със следното:

„1 пожароопасните участъци на двигатели с вътрешно горене, използвани за основното задвижване на кораба и захранване с енергия, а за кораби, построени на или след 1 януари 2018 г. — пожароопасните участъци на всички двигатели с вътрешно горене;“;

в) въвеждащата формулировка на правило II-2/A/11.1 се заменя със следното:

„1 За корабите, построени преди 1 юли 2019 г., пожарникарската екипировка се състои от:“;

г) добавят се следните правила II-2/A/11.1.1.3 и II-2/A/11.1a:

„1.3 До 1 юли 2019 г. самостоятелният кислороден апарат със сгъстен въздух от пожарникарската екипировка трябва да отговаря на изискванията на параграф 2.1.2.2 от глава 3 на Кодекса за системите за противопожарна безопасност.

1а За корабите, построени на или след 1 юли 2019 г., пожарникарската екипировка трябва да отговаря на изискванията на Кодекса за системите за противопожарна безопасност;

д) въмъква се следното правило II-2/A/11.4а:

„4а Пожарникарска комуникация:

Корабите, за които се изисква да разполагат на борда с най-малко една пожарникарска екипировка, и са построени на или след 1 януари 2018 г., трябва да имат на борда най-малко два двупосочни преносими радиотелефонни апарати за всеки пожарникарски екип с цел осъществяване на комуникация между пожарникарите. За корабите, използващи като гориво втечен природен газ (ВПП), или пътническите ро-ро кораби със затворени ро-ро пространства или пространства от специални категории, тези двупосочни преносими радиотелефонни апарати трябва да са устойчиви на експлозия или да са със собствена система за безопасност. Корабите, построени преди 1 януари 2018 г., трябва да са изпълнили изискванията на настоящото правило не по-късно от първата проверка след 1 юли 2019 г.“;

е) добавя се следното правило II-2/A/15.2.6:

„6 На корабите, подлежащи на правило II-2/A/11, бутилките на кислородните апарати, които се използват при тренировки, се презареждат или заменят преди отпътуване.“;

ж) правило II-2/B/5.1 се заменя със следното:

„1 В допълнение към изискванията на специфичните разпоредби, отнасящи се до противопожарната цялост на вертикалните прегради и палубите, съдържащи се на друго място в настоящата част, минималната противопожарна цялост на вертикалните прегради и палубите трябва да отговаря на предписаната в таблици 5.1 или 5.1(a), както и 5.2 или 5.2(a), според случая.

При одобряване на структурната противопожарна защита в новите кораби се отчита рискът от пренос на топлина между топлинните мостове при пресечните точки и местата, където се прекъсват преградните термални съоръжения.“;

з) в правило II-2/B/5.4 след таблица 5.1 се въмъква следната таблица 5.1(a):

„Следната таблица се прилага за ВСИЧКИ КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С и D, ПОСТРОЕНИ НА ИЛИ СЛЕД 1 ЯНУАРИ 2018 Г.:“

Таблица 5.1(a)

Противопожарна цялост на вертикалните прегради, отделящи прилежащи помещения

Помещения		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Пунктове за управление	1)	A-0 ⁿ	A-0	60	A-0	A-15	A-60	A-15	A-60	A-60	*	A-60
Коридори	2)		C ⁿ	B-0 ⁿ	A-0 ⁿ B-0 ⁿ	B-0 ⁿ	A-60	A-15	A-60	A-15 A-0 ^r	*	A-30
Жилищни помещения	3)			C ⁿ	A-0 ⁿ B-0 ^e	B-0 ⁿ	A-60	A-0	A-0	A-15 A-0 ^r	*	A-30 A-0 ^r
Стълбища	4)				A-0 ⁿ B-0 ⁿ	A-0 ⁿ B-0 ⁿ	A-60	A-0	A-0	A-15 A-0 ^r	*	A-30
Сервизни помещения (ниска опасност)	5)					C ⁿ	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-0
Машинни отделения категория А	6)						*	A-0	A-0	A-60	*	A-60

Помещения		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Други машинни отделения	7)							A-0 ⁶	A-0	A-0	*	A-0
Багажни отделения	8)								*	A-0	*	A-0
Сервизни помещения (висока опасност)	9)									A-0 ⁶	*	A-30
Открити палуби	10)											A-0
Помещения от специални категории и ро-ро помещения	11)											A-30 ⁴

и) в правило II-2/Б/5.4 след таблица 5.2 се вмъква следната таблица 5.2(a):

„Следната таблица се прилага за ВСИЧКИ КОРАБИ КЛАСОВЕ B, C и D, ПОСТРОЕНИ НА ИЛИ СЛЕД 1 ЯНУАРИ 2018 Г.:

Таблица 5.2(a)

Противопожарна цялост на палуби, отделящи прилежащи помещения

Помещения под↓	Помещения → над	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Пунктове за управление	1)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-60
Коридори	2)	A-0	*	*	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30
Жилищни помещения	3)	A-60	A-0	*	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30 A-0 ⁷
Стълбища	4)	A-0	A-0	A-0	*	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30
Сервизни помещения (ниска опасност)	5)	A-15	A-0	A-0	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-0
Машинни отделения категория A	6)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-60	*	A-60 ^e	A-30	A-60	*	A-60
Други машинни отделения	7)	A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	*	A-0	A-0	*	A-0
Багажни отделения	8)	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	*	A-0	*	A-0
Сервизни помещения (висока опасност)	9)	A-60	A-30 A-0 ⁷	A-30 A-0 ⁷	A-30 A-0 ⁷	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30
Открити палуби	10)	*	*	*	*	*	*	*	*	*	—	A-0
Помещения от специални категории и ро-ро помещения	11)	A-60	A-30	A-30 A-0 ⁷	A-30	A-0	A-60	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30

Забележки, които се отнасят за таблици 5.1, 5.1(a), 5.2 и 5.2(a), според случая:

- (a) За да се изясни коя стойност се прилага, вж. правила II-2/Б/3 и 8.
- (b) Когато помещенията спадат към категория с един и същ номер и има обозначение „б“ като степен, вертикална преграда или палуба от посочения в таблицата клас се изисква само когато прилежащите помещения, например от категория 9, служат за различни цели. За камбуз в близост до друг камбуз не се изисква вертикална преграда, но за камбуз в близост до помещение с бои се изисква вертикална преграда клас „А-0“.
- (c) Вертикални прегради, отделящи кабината на шурвала от помещението с морски карти, могат да бъдат от клас „В-0“.
- (d) Вж. параграфи .2.3 и .2.4 от настоящото правило.
- (e) С оглед на прилагането на правило 2.1.2, „В-0“ и „С“ в таблици 5.1 и 5.1(a) следва да бъдат разбирани като „А-0“.
- (f) Не е необходимо поставянето на противопожарна изолация за машинно отделение от категория 7, ако за него рискът от пожар е малък или нулев.
- (*) Когато в таблиците е посочена звездичка, съответната разделителна повърхност се изгражда от стомана или друг подобен материал, но не се изисква да е от стандартен клас „А“. На корабите, построени на или след 1 януари 2003 г. обаче, когато целостта на палубата, с изключение на пространството по категория 10, е нарушена за прокарване на електрически кабели, тръби и вентилационни канали, съответните отвори се запушват, за да не се допусне преминаване на пламък и дим. Разделителните повърхности между пунктовете за управление (аварийните генератори) и откритите палуби могат да имат въздушни вентилационни отвори без средства за затваряне им, освен когато има инсталирана стационарна противопожарна система с газ. За целите на прилагането на правило II-2/Б/2.1.2. звездичката в таблица 5.2 и 5.2(a), с изключение на категории 8 и 10, следва да бъде разбрана като „А-0“;

й) добавя се следното правило II-2/Б/6.3.4:

„КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С и D, ПОСТРОЕНИ НА ИЛИ СЛЕД 1 ЯНУАРИ 2018 Г.

.3.4 Осигуряват се два аварийни изхода от машинното отделение. Поне един от тези аварийни изходи трябва да осигурява постоянна противопожарна защита до достигането на безопасно място извън машинното отделение.“;

к) заглавието на правило II-2/Б/9 се заменя със следното:

„9 Вентилационни системи на кораби, построени преди 1 януари 2018 г. (правило 32)“;

л) вмъква се следното правило II-2/Б/9а:

„9а Вентилационни системи на кораби

КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С и D, ПОСТРОЕНИ НА ИЛИ СЛЕД 1 ЯНУАРИ 2018 Г.

.1 *Общи изисквания*

.1 Вентилационните тръби, включително едно- и дву-стенни, се изработват от стомана или друг равностоеен материал, с изключение на късите гъвкави връзки с дължина, непревишаваща 600 mm, които се използват за свързване на вентилаторите с тръбите в помещения с климатични инсталации. Освен ако изрично е указано друго в параграф .1.6, всеки друг материал, използван при изграждането на тръби, включително изолацията, също следва да бъде незапалим. Не е необходимо обаче късите тръби с дължина, непревишаваща 2 m, и с площ на свободната част на сечението (терминът „свободна част на сечението“ означава, че дори за предварително изолирана тръба площта се изчислява въз основа на вътрешните размери на самата тръба, а не на изолацията), не по-голяма от 0,02 m², да са изработени от стомана или друг равностоеен материал, при условие че са изпълнени следните условия:

.1 тръбите са изработени от незапалим материал, който може да бъде покрит от вътрешната и външната страна с мембрани, забавящи разпространението на пламъка, и във всички случаи с

топлина на изгаряне, непревишаваща 45 MJ/m^2 от повърхността им за използваната дебелина. Топлината на изгаряне се изчислява съгласно препоръките, публикувани от Международната организация по стандартизация, по-специално публикацията ISO 1716:2002 „Изпитвания за реакция на огън на строителни продукти. Определяне на топлината на изгаряне“;

- .2 тръбите се използват само в края на вентилационната система; и
 - .3 тръбите се разполагат не по-близо от 600 mm, измерени по тяхното протежение, от отвор в разделителна повърхност от клас „А“ или „В“, включително при продължаващи тавани клас „В“.
 - .2 В съответствие с Кодекса за процедурата за изпитване на противопожарната безопасност се провежда изпитване на следното:
 - .1 противопожарните клапани, включително съответните им устройства за управление, въпреки че не се изисква изпитване за клапани, разположени в долния край на тръбата в изпускателните тръби от камбузите, които трябва да бъдат от стомана и да са в състояние да спират тягата по тръбата; и
 - .2 преминаването на тръби през разделителни повърхности от клас „А“, въпреки че не се изисква изпитване, когато към вентилационните тръби директно са свързани стоманени ръкави посредством нитови или винтови съединения или заваряване.
 - .3 Противопожарните клапани да са леснодостъпни. Когато те са разположени зад тавани или облицовки, тези тавани или облицовки се оборудват с отвор за извършване на проверки, на който е отбелязан идентификационният номер на клапана. Идентификационният номер на противопожарния клапан се поставя и върху всички устройства за управлението му от разстояние.
 - .4 Вентилационните тръби да са снабдени с отвори за проверка и почистване. Отворите да са в близост до противопожарни клапани.
 - .5 Главните смукателни и изпускателни отвори на вентилационните системи да могат да се затварят от външната страна на помещенията, които те вентилират. Средствата за затваряне да са леснодостъпни, както и ясно и трайно обозначени и да показват работното положение на механизма за затваряне.
 - .6 Да няма запалими уплътнения във фланцови връзки на вентилационни тръби на разстояние до 600 mm от отвори в разделителни повърхности от клас „А“ или „В“ и в тръби, чиято конструкция се изисква да бъде от клас „А“.
 - .7 Да няма вентилационни отвори или проводи за стабилизиране на въздуха между две вътрешни пространства освен в случаите, разрешени съгласно правило II-Б/7.7.
- .2 *Разполагане на тръбите*
- .1 Вентилационните системи за машинните отделения от категория А, помещенията за автомобили, товарните помещения тип ро-ро, камбузите, помещенията от специални категории и товарните отделения се отделят едни от други и от вентилационните системи, които обслужват другите пространства. Не е необходимо обаче вентилационните системи на камбузите на пътническите кораби, превозващи не повече от 36 пътници, да бъдат напълно отделени от другите вентилационни системи, а те могат да се обслужват от отделни тръби на вентилационно съоръжение, обслужващо други помещения. В такъв случай във вентилационната тръба на камбуза в близост до вентилационния агрегат се инсталира автоматичен противопожарен клапан.
 - .2 Вентилационните тръби на машинните отделения от категория А, камбузите, помещенията за автомобили, помещенията тип ро-ро или помещенията от специални категории не трябва да преминават през жилищни помещения, сервизни помещения или пунктове за управление, ако не отговарят на условията, посочени в параграф .2.4.
 - .3 Вентилационните тръби на жилищните помещения, сервизните помещения или пунктовете за управление не трябва да преминават през машинни отделения от категория А, камбузи, помещения за автомобили, помещения тип ро-ро или помещения от специални категории, ако не отговарят на условията, посочени в параграф .2.4.
 - .4 Съгласно изискванията на параграфи .2.2 и .2.3 тръбите:
 - .1.1 са изработени от стомана с дебелина най-малко 3 mm за тръбите със свободна част на сечението под $0,075 \text{ m}^2$, най-малко 4 mm за тръбите, за които тази свободна част е между $0,075 \text{ m}^2$ и $0,45 \text{ m}^2$, и най-малко 5 mm за тръбите, за които тя е по-голяма от $0,45 \text{ m}^2$;

- .1.2 се поддържат или подсилват в съответствие с предназначението;
- .1.3 са оборудвани с автоматични противопожарни клапани в близост до разделителните повърхности, през които преминават; и
- .1.4 са изолирани за стандартен клас „А-60“ от разделителните повърхности на помещенията, които обслужват, до точка на разстояние най-малко 5 m от всеки противопожарен клапан;

или

- .2.1 са изработени от стомана в съответствие с параграфи .2.4.1.1 и .2.4.1.2; и
 - .2.2 са изолирани за стандартен клас „А-60“ във всички помещения, през които преминават, с изключение на случаите, когато преминават през помещения от категории 9 или 10, определени в правило II-2/Б/4.2.2.
- .5 За целите на параграфи .2.4.1.4 и .2.4.2.2 тръбите се изолират по цялата външна повърхност по тяхното сечение. Тръби, които са външни, но са в близост до определено пространство и имат една или повече общи повърхности с него, се считат за преминаващи през определеното пространство и се изолират по повърхността, която е обща с пространството, на разстояние 450 mm от тръбата (схеми на тези разположения се съдържат в единните тълкувания в глава II-2 на Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море (SOLAS) (MSC.1/Circ. 1276).
- .6 Когато е необходимо вентилационна тръба да преминава през разделителна повърхност на главна вертикална зона, непосредствено до разделителната повърхност се монтира автоматичен противопожарен клапан. Той трябва да може да бъде затварян и ръчно от всяка страна на разделителната повърхност. Мястото, от което се управлява клапанът, трябва да е леснодостъпно и да е обозначено ясно и забележимо. Тръбата между разделителната повърхност и клапана се изработва от стомана в съответствие с параграфи .2.4.1.1 и .2.4.1.2 и се изолира поне до същата степен на противопожарна цялост като тази на разделителната повърхност, през която преминава. Клапанът се оборудва поне от едната страна на разделителната повърхност с индикаторно устройство, което ясно указва работното му положение.

.3 Подробности за противопожарните клапани и преминаванията на тръби

- .1 Тръбите, преминаващи през разделителни повърхности от клас „А“, трябва да отговарят на следните изисквания:
 - .1 когато тънка тръба със свободна част на сечението, равна на или по-малка от 0,02 m², преминава през отвор в разделителна повърхност от клас „А“, в отвора се монтира стоманен ръкав с дебелина най-малко 3 mm и дължина най-малко 200 mm, разпределена препоръчително на по 100 mm от всяка страна на вертикалната преграда, а при палубите — монтиран изцяло върху долната страна на палубите, през които преминава тръбата;
 - .2 когато вентилационни тръби със свободна част на сечението, по-голяма от 0,02 m², но не повече от 0,075 m², преминават през отвори в разделителни повърхности от клас „А“, в отворите се монтират покриващи тръбите стоманени ръкави. Тръбите и ръкавите трябва да са с дебелина най-малко 3 mm и дължина поне 900 mm. За преминаването през вертикални прегради е препоръчително тази дължина да бъде разделена на по 450 mm от всяка страна на вертикалната преграда. Тези тръби или ръкавите, които ги покриват, трябва да са противопожарно изолирани. Изолацията трябва да е най-малко със същата противопожарна цялост като тази на разделителната повърхност, през която преминава тръбата; и
 - .3 автоматични противопожарни клапани трябва да се монтират във всички тръби със свободна част на сечението, по-голяма от 0,075 m², които преминават през разделителни повърхности от клас „А“. Всеки клапан се монтира в близост до разделителната повърхност, през която преминава тръба, като тръбата между клапана и пресичаната разделителна повърхност се изработва от стомана в съответствие с параграфи .2.4.2.1 и .2.4.2.2. Противопожарните клапани трябва да функционират автоматично, но да могат да бъдат затваряни и ръчно от двете страни на разделителната повърхност. Клапанът се оборудва с индикаторно устройство, което ясно да показва работното положение на клапана. Противопожарни клапани обаче не се изискват, когато тръбите преминават през помещения, заобиколени от разделителни повърхности от клас „А“, без да обслужват тези помещения, при условие че тези тръби са със същата противопожарна цялост като тази на разделителните повърхности, през които преминават. Тръба със сечение над 0,075 m² не може да се разделя на по-малки тръби преди преминаването през разделителна повърхност от клас „А“, които след това преминаване да се съединят с продължението на първоначалната тръба — всичко това с цел да се избегне монтирането на клапана, изискван съгласно настоящата разпоредба.

- .2 Когато вентилационни тръби със свободна част на сечението, по-голяма от 0,02 m², преминават през отвори във вертикални прегради от клас „В“, в тези отвори се монтират покриващи тръбите стоманени ръкави с дължина 900 mm, разделена препоръчително на по 450 mm от всяка страна на вертикалните прегради, освен ако за тази дължина тръбата е от стомана.
 - .3 Трябва да е възможно ръчното управление на всички противопожарни клапани. Клапаните трябва да са оборудвани с механично устройство за пряко задействане или, като алтернатива, с електрическо, хидравлично или пневматично управление за затваряне. Трябва да е възможно управлението на всички клапани и от двете страни на разделителната повърхност. Автоматичните противопожарни клапани, включително тези, които могат да бъдат управлявани дистанционно, трябва да са оборудвани с безотказен механизъм, който да затвори клапана при пожар дори в случай на прекъсване на електрическото захранване или намаляване на хидравличното или пневматичното налягане. Трябва да е възможно дистанционно управляемите противопожарни клапани на място да бъдат ръчно отваряни отново.
- .4 *Вентилационни системи на пътнически кораби, превозващи повече от 36 пътници*
- .1 В допълнение към изискванията от раздели .1, .2 и .3 вентилационните системи на пътнически кораби, превозващи повече от 36 пътници, трябва да отговарят и на следните изисквания:
 - .1 По принцип вентилаторите да са разположени така, че тръбите, които достигат различни пространства, да остават в главната вертикална зона.
 - .2 Стълбищните клетки трябва да се вентилират и обслужват от отделна вентилационна система (за отвеждане на въздуха от тях и подаване на свеж въздух), която не обслужва никое друго пространство.
 - .3 Тръбите, независимо от тяхното сечение, обслужващи повече от едно междупалубно жилищно помещение, сервизно помещение или пункт за управление, се оборудват, в близост до преминаването им през всяка палуба към такива помещения, с автоматичен противодимен клапан, който също така трябва да може да бъде затварян ръчно от защитената палуба над клапана. Когато един вентилатор обслужва повече от едно междупалубно пространство чрез отделни тръби в главна вертикална зона, като всяка от тях е предназначена за отделно междупалубно пространство, всяка тръба трябва да е снабдена с ръчно управляем противодимен клапан, монтиран в близост до вентилатора.
 - .4 Вертикалните тръби при необходимост се изолират съгласно изискванията в таблици 4.1 и 4.2. Тръбите се изолират съгласно изискванията за палубите между пространството, което обслужват, и съответното пространство, според случая.
- .5 *Изпускателни тръби от камбузите*
- .1 Изисквания за пътнически кораби, превозващи повече от 36 пътници
 - .1 В допълнение към изискванията от раздели .1, .2 и .3 изпускателните тръби от камбузите се изграждат в съответствие с параграфи .2.4.2.1 и .2.4.2.2 и се изолират до стандартен клас „А-60“ във всички жилищни помещения, сервизни помещения или пунктове за управление, през които преминават. Освен това те се оборудват със:
 - .1 утаител за мазнини, който може лесно да се отстранява за почистване, освен ако е инсталирана одобрена алтернативна система за отстраняване на мазнини;
 - .2 противопожарен клапан, разположен в долния край на тръбата при връзката между тръбата и абсорбатора в камбуза, който се управлява автоматично и дистанционно, както и дистанционно управляем противопожарен клапан, разположен в горния край на тръбата в близост до нейния изход;
 - .3 стационарно средство за гасене на пожар в тръбата. Пожарогасителните системи трябва да отговарят на препоръките, публикувани от Международната организация по стандартизация, по-специално в публикацията ISO 15371:2009 „Кораби и морски технологии — пожарогасителни системи, предназначени за защита на фритюрниците и уредите за варене и печене в камбузите“;
 - .4 механизми за дистанционно управление за спиране на изпускателните и захранващите вентилатори, за задействане на противопожарните клапани, посочени в параграф .5.1.1.2, и за задействане на пожарогасителната система, които се разполагат близо до входа на камбузите. Ако монтираната система е с няколко разклонения, тогава до горепосочените механизми за

управление се монтира устройство за затваряне от разстояние на всички разклонения, изпускащи през една и съща главна тръба, преди в системата да се пусне пожарогасителен агент; и

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

.2 изпускателните тръби от готварски печки за готварско оборудване, инсталирано на открити палуби, трябва да отговарят на изискванията по параграф .5.1.1, според случая, когато преминават през жилищни помещения или помещения, в които има запалителни материали.

.2 Изисквания за пътнически кораби, превозващи не повече от 36 пътници

Когато преминават през жилищни помещения или помещения, в които има запалителни материали, изпускателните тръби от готварски печки в камбузите се изграждат в съответствие с параграфи .2.4.1.1 и .2.4.1.2. Всички изпускателни тръби се оборудват с:

.1 утаител за мазнини, който може лесно да се отстранява за почистване;

.2 противопожарен клапан, разположен в долния край на тръбата при връзката между тръбата и абсорбатора в камбуза, който се управлява автоматично и дистанционно, както и дистанционно управляем противопожарен клапан, разположен в горния край на тръбата в близост до нейния изход;

.3 механизъм за спиране на изпускателните и захранващите вентилатори, който може да се задейства от камбуза; и

.4 стационарно средство за гасене на пожар в самата тръба.

.6 Вентилационни помещения, обслужващи машинни отделения категория А, в които има двигател с вътрешно горене

.1 Когато вентилационно помещение обслужва само такова съседно машинно отделение и не е отделено от него чрез противопожарна разделителна повърхност, механизмите за затваряне на вентилационната тръба или тръбите, обслужващи машинното отделение, се разполагат извън вентилационното помещение и машинното отделение.

.2 Когато вентилационно помещение обслужва такова машинно отделение, както и други помещения, и е отделено от машинното отделение чрез разделителна повърхност от клас „А-0“, включително отворите, механизмите за затваряне на вентилационната тръба или тръби за машинното отделение могат да бъдат разположени във вентилационното помещение.

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

Изпускателните тръби от пералните и сушилните помещения от категория 13, определени в правило II-2/Б/.2.2, се оборудват със:

.1 филтри, които могат лесно да се отстраняват за почистване;

.2 противопожарен клапан, разположен в долния край на тръбата, който се управлява автоматично и дистанционно;

.3 механизми за дистанционно управление за спиране на изпускателните и захранващите вентилатори от самото помещение и задействане на противопожарния клапан, посочен в параграф .7.2; и

.4 подходящо разположени отвори за проверка и почистване.“;

м) добавят се следните правила II-2/Б/13.4, II-2/Б/13.5 и II-2/Б/13.6:

„КОРАБИ КЛАСОВЕ В, С и D, ПОСТРОЕНИ НА ИЛИ СЛЕД 1 ЯНУАРИ 2018 Г.

.4 Стационарна система от детектори за пожар и противопожарна аварийна сигнализация от одобрен вид, в съответствие с приложимите изисквания на правило II-2/А/9, се инсталира в машинни отделения, когато:

.4.1 е одобрено инсталирането на системи и оборудване за автоматично и дистанционно управление вместо постоянно обслужване на отделението от екипаж; и

- 4.2 за главното задвижване и свързаните с него машини, включително основния източник на електрическо захранване, е предвидено различно равнище на автоматично и дистанционно управление и те са под постоянен надзор от персонал от контролен пункт.
- 5 Стационарна система от детектори за пожар и противопожарна аварийна сигнализация от одобрен вид, в съответствие с приложимите изисквания на правило II-2/A/9, се инсталира в затворени помещения, в които се намират печи за изгаряне на отпадъци.
- 6 По отношение на стационарната система от детектори за пожар и противопожарна аварийна сигнализация, изисквана съгласно правила II-2/B/13.4 и 13.5, се прилага следното:

Системата от детектори за пожар се проектира, а детекторите се разполагат така, че бързо да се установява възникването на пожар във всяка част от тези помещения и при всякакви нормални условия на работа на двигателя и режими на работа на вентилационната система в зависимост от възможните температури на околната среда. Не се позволява в детекторни системи да се използват само температурни датчици, с изключение на помещенията с ограничена височина и случаите, в които употребата им е особено подходяща. Детекторната система трябва да подава звукови и визуални сигнализации, като и двата вида ясно да се различават от сигнализациите от всяка друга система, която не предупреждава за пожар, на достатъчен брой места, откъдето могат да бъдат чути и видени на шурманския мостик и от отговорния инженер.

Когато на шурманския мостик няма членове на екипажа, звукът на сигнализацията трябва да се чува на мястото, където отговорен член на екипажа дава дежурство.

След инсталирането системата се изпитва при различни условия на работа на двигателя и на вентилационната система.“;

н) правило II-2/B/14.1.1.2 се заменя със следното:

„2 Изискванията на правила II-2/A/12, II-2/B/7, II-2/B/9 и II-2/B/9а относно запазване на целостта на вертикалните зони се прилагат по един и същ начин за палубите и вертикалните прегради, които формират границите, отделящи хоризонталните зони една от друга, както и от останалата част на кораба.“;

о) правило II-2/B/14.1.2.2 се заменя със следното:

„2 На новите кораби, построени преди 1 януари 2018 г., превозващи не повече от 36 пътници, и на съществуващите кораби клас В, превозващи повече от 36 пътници, граничните вертикални прегради на помещенията от специална категория се изолират според изискванията за помещенията от категория 11, определени в таблица 5.1 от правило II-2/B/5, а хоризонталните граници — според изискванията за помещенията от категория 11, определени в таблица 5.2 от правило II-2/B/5. На новите кораби, построени на или след 1 януари 2018 г., превозващи не повече от 36 пътници, граничните вертикални прегради на помещенията от специална категория се изолират според изискванията за помещенията от категория 11, определени в таблица 5.1(а) от правило II-2/B/5, а хоризонталните граници — според изискванията за помещенията от категория 11, определени в таблица 5.2(а) на правило II-2/B/5.“;

3) в глава III:

а) таблицата в правило III/2.6 се заменя със следното:

„Помещения	В		С		D	
Брой на лицата (N) Брой на пътниците (P)	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250
Капацитет на спасителните съдове ⁽¹⁾ ⁽²⁾ ⁽³⁾ ⁽⁴⁾ :						
— съществуващи кораби	1,10 N	1,10 N	1,10 N	1,10 N	1,10 N	1,10 N
— нови кораби	1,25 N	1,25 N	1,25 N	1,25 N	1,25 N	1,25 N
Дежурни лодки ⁽⁴⁾ ⁽⁵⁾	1	1	1	1	1	1

Помещения	B		C		D	
Брой на лицата (N) Брой на пътниците (P)	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250
Спасителни пояси ⁽⁶⁾	8	8	8	4	8	4
Спасителни жилетки ⁽⁸⁾ ⁽⁹⁾ ⁽¹²⁾ ⁽¹³⁾	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N
Детски спасителни жилетки ⁽⁹⁾ ⁽¹³⁾	0,10 P	0,10 P	0,10 P	0,10 P	0,10 P	0,10 P
Спасителни жилетки за бебета ⁽¹⁰⁾ ⁽¹³⁾	0,025 P	0,025 P	0,025 P	0,025 P	0,025 P	0,025 P
Сигнални фалшфейери ⁽⁷⁾	12	12	12	12	6	6
Спасителни въжета и приспособления ⁽¹⁴⁾	1	1	1	1	—	—
Радарни предаватели	1	1	1	1	1	1
Двупосочни VHF радиотелефонни апарати	3	3	3	3	3	2

⁽¹⁾ Спасителните съдове могат да бъдат спасителни лодки или спасителни салове, или съчетание от тях, отговарящи на изискванията на правило II/2.2. Ако е доказано, че пътуването е безопасно и/или климатичните условия в зоната на пътуване са благоприятни, администрацията на държавата на знамето може, като вземе предвид препоръките в MSC/Circ. 1046 на ММО, да допусне използването на следните съдове, ако това не се отхвърля от държавата членка домакин:

а) открити обръщаеми надуваеми спасителни салове, които не отговарят на изискванията на раздел 4.2 или 4.3 от Кодекса за спасителните средства (LSA), при условие че тези спасителни салове изцяло отговарят на изискванията съгласно приложение 10 към Кодекса за високоскоростни плавателни съдове от 1994 г., а за корабите, построени на или след 1 януари 2012 г. — съгласно приложение 11 към Кодекса за високоскоростни плавателни съдове от 2000 г.

б) спасителни салове, неотговарящи на изискванията по параграфи 4.2.2.2.1 и 4.2.2.2.2 от Кодекса LSA относно изолацията срещу студ на пода на спасителния сал.

Спасителните съдове за съществуващите кораби категория B, C и D трябва да отговарят на съответните правила на Конвенцията SOLAS 74 за съществуващи кораби, изменена на 17 март 1998 г. Пътническите ро-ро кораби трябва да отговарят на изискванията на правило III/5-1, според случая.

Система или системи за евакуация в открито море, отговарящи на изискванията по раздел 6.2. от Кодекса LSA, могат да се заменят с равностойния капацитет на спасителните салове съгласно таблицата, включително съоръженията за пускане във вода, според случая.

⁽²⁾ Спасителните съдове се разпределят по възможност равномерно от всяка страна на кораба.

⁽³⁾ Общият/обединеният капацитет на спасителните съдове, включително допълнителните спасителни салове, трябва да отговаря на изискванията от таблицата по-горе, т.е. $1,10 N = 110\%$ и $1,25 N = 125\%$ от общия брой на лицата (N), които корабът има право да превозва. Превозват се достатъчен брой спасителни съдове, за да се гарантира, че ако някой от спасителните съдове се загуби или се окаже повреден, останалите спасителни съдове могат да поемат общия брой на лицата, които корабът има право да превозва. Ако изискването за съхраняване на спасителните салове от правило III/7.5 не е спазено, може да се изискат допълнителни спасителни салове.

⁽⁴⁾ Броят на различните видове спасителни и/или дежурни лодки трябва да бъде достатъчен, за да се гарантира, че при напускане на кораба от общия брой лица, който корабът има право да превозва, всяка от спасителните и/или дежурните лодки води не повече от девет спасителни сала.

⁽⁵⁾ Съоръженията за спускане на дежурните лодки трябва да отговарят на изискванията на правило III/10.

Ако дадена дежурна лодка отговаря на изискванията по раздел 4.5 или 4.6 от Кодекса LSA, тя може да бъде включена в капацитета на спасителните съдове, посочен в горната таблица.

Спасителна лодка може да се счита за дежурна лодка, при условие че тя и нейните съоръжения за спускане и изтегляне отговарят и на изискванията за дежурните лодки.

На пътническите ро-ро кораби най-малко една от дежурните лодки, ако има изискване за наличие на такава лодка, трябва да бъде бързоходна дежурна лодка, отговаряща на изискванията на правило III/5-1.3.

Когато администрацията на държавата на знамето счита, че монтирането на дежурна лодка или бързоходна дежурна лодка на борда на даден кораб е физически невъзможно, такъв кораб може да бъде освободен от задължението да превозва дежурна лодка, при условие че корабът отговаря на всички допусочени изисквания:

а) корабът е пригоден за спасяване на човек в беда във водата;

б) спасяването на човек в беда може да бъде наблюдавано от шурманския мостик; и

в) корабът е достатъчно маневрен, за да се приближи и спаси хора при най-неблагоприятни условия.

- (6) От всяка страна на кораба поне един спасителен пояс е снабден със спасително въже, чиято дължина е поне два пъти по-голяма от височината, на която е закрепен той над водолинията при най-ненатоварено състояние на кораба при плаване, или е с дължина 30 метра, като се взема по-голямата от двете стойности.
Два спасителни пояса се снабдяват със самозадействащи се димни сигнални ракети и самовключващи се светлини; трябва да е възможно бързото им хвърляне от шурманския мостик. Останалите спасителни пояси се снабдяват със самовключващи се светлини в съответствие с изискванията по параграф 2.1.2 от Кодекса LSA.
- (7) На шурманския мостик или на пулта за управление се съхраняват сигнални фалшфейери, отговарящи на изискванията на параграф 3.1 от Кодекса LSA.
- (8) За всяко лице, което работи на открито място на борда, се осигурява надуваема спасителна жилетка. Тези надуваеми спасителни жилетки могат да се включат в общия брой на спасителните жилетки, изисквани съгласно настоящата директива.
- (9) Осигуряват се няколко спасителни жилетки, подходящи за деца, като броят им е най-малко 10 % от броя на пътниците на борда или по-голям, ако може да е необходим за осигуряването на спасителна жилетка за всяко дете.
- (10) Осигуряват се няколко спасителни жилетки, подходящи за бебета, като броят им е най-малко 2,5 % от броя на пътниците на борда или по-голям, ако може да е необходим за осигуряването на спасителна жилетка за всяко бебе.
- (11) На всички кораби се осигурява достатъчен брой спасителни жилетки за лицата на вахта и за използване на отдалечени пунктове със спасителни съдове. Спасителните жилетки за лицата на вахта се съхраняват на мостика, в контролния пункт за машинното отделение и на всяко друго място с присъствие на вахтен екипаж.
Всички пътнически кораби трябва да бъдат приведени в съответствие с изискванията съгласно бележки под линия 12 и 13 не по-късно от първата периодична проверка след 1 януари 2012 г.
- (12) Ако осигурените спасителни жилетки за възрастни не са предназначени за лица, тежащи над 140 kg и с гръдна обиколка над 1 750 mm, на борда на кораба се осигурява достатъчен брой подходящи приспособления, чрез които да се осигури закрепването на спасителните жилетки към такива лица.
- (13) На всички пътнически кораби всяка спасителна жилетка се снабдява със светлинно устройство в съответствие с изискванията по параграф 2.2.3 от Кодекса LSA. Всички пътнически ро-ро кораби спазват изискванията на правило III/5.5.2.
- (14) За кораби с дължина под 24 m не се изисква на борда им да има и приспособления за хвърляне на спасителни въжета.“

б) вмъква се следното правило III/9/2a:

„2a Най-късно при първото планирано поставяне на сух док след 1 януари 2018 г., но не по-късно от 1 юли 2019 г., механизмите за спускане на спасителни лодки при натоварване, които не отговарят на изискванията по параграфи 4.4.7.6.4—4.4.7.6.6 от Кодекса LSA, се заменят с оборудване, което отговаря на изискванията на кодекса (*).

(*) Вж. Насоките за оценка и подновяване на системите за спускане и изтегляне на спасителни лодки (MSC.1/Circ.1392)“;

в) вмъква се следното правило III/10a:

„10a Спасяване на хора от водата

КОРАБИ КЛАСОВЕ B, C и D, ПОСТРОЕНИ НА ИЛИ СЛЕД 1 ЯНУАРИ 2018 Г.

.1 За всички кораби се изготвят специфични за кораба планове и процедури за спасяване на хора от водата, като се вземат предвид насоките, разработени от ММО (*). В плановите и процедурите се определят оборудването, предвидено за целите на спасяването на хора от водата, и мерките, които да се предприемат с цел свеждане до минимум на риска за бордовия персонал, участващ в операциите по спасяването. Корабите, построени преди 1 януари 2018 г., трябва да отговарят на това изискване не по-късно от първата периодична проверка или обновяването на оборудването за безопасност.

.2 Счита се, че пътническите ро-ро кораби, които спазват правило III/5-1.4, изпълняват настоящото правило.

(*) Насоки за разработването на планове и процедури за спасяване на хора от водата (MSC.1/Circ.1447)“;

г) вмъква се следното правило III/13.9:

„9 Членове на екипажа, които имат отговорности по влизане в затворени помещения или по спасяване, участват в тренировки за влизане в затворено помещение и спасяване, които се провеждат на борда на кораба на интервал, определен от администрацията, но не по-рядко от веднъж годишно:

.1 Тренировки за влизане в затворени помещения и спасяване

.1 Тренировките за влизане в затворено помещение и спасяване следва да се планират и изпълняват по безопасен начин, като се вземат под внимание, когато това е необходимо, насоките, предоставени в разработените от ММО препоръки (*).

.2 Всяка тренировка за влизане в затворено помещение и спасяване включва:

.1 проверка и използване на лични предпазни средства, необходими за влизането;

- .2 проверка и използване на оборудване и процедури за комуникация;
- .3 проверка и използване на уреди за измерване на атмосферното налягане в затворени помещения;
- .4 проверка и използване на оборудване и процедури за спасяване; и
- .5 инструкции за първа помощ и техники за реанимация.

(*) Вж. преработените препоръки за влизане в затворено помещение на борда на кораби, приети от ММО с Резолюция A.1050(27).“

д) вмъква се следното правило III/14:

„14 Вписване на данни (правило 19.5)

НОВИ И СЪЩЕСТВУВАЩИ КОРАБИ КЛАСОВЕ B, C и D:

- .1 Датата, на която се провежда сбор, и подробностите за тренировки за напускане на кораба и противопожарни тренировки, тренировки за влизане в затворено помещение и спасяване, тренировки с други спасителни средства и бордово обучение се вписват в такъв бордов дневник, какъвто може да е предписан от администрацията. Ако в определеното време не се провежда пълен сбор, тренировка или обучение, в дневника се въвежда запис, посочващ обстоятелствата и мащаба на проведения сбор, тренировка или обучение.“