


Переклад затверджений

Заступник генерального директора Урядового  
офісу  
координації європейської та  
євроатлантичної інтеграції  
Секретаріату Кабінету Міністрів України  
(найменування посади)



(підпис)

О.В. Генчев  
(ініціали та прізвище)

28 січня 2021 р.

02009L0045 — UA — 21.12.2019 — 003.002

Цей текст слугує суто засобом документування та не має юридичної сили. Установи Союзу не несуть жодної відповідальності за його зміст. Автентичні версії відповідних актів, включно з їхніми преамбулами, опубліковані в Офіційному віснику Європейського Союзу і доступні на EUR-Lex. Зазначені офіційні тексти безпосередньо доступні за посиланнями, вставленими у цей документ

- В ДИРЕКТИВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ 2009/45/ЄС  
► В від 6 травня 2009 року  
про правила і стандарти безпеки для пасажирських суден  
(Нова редакція)  
(Текст стосується ЄЄП)  
(ОВ L 163, 25.06.2009, с. 1)

Зі змінами, внесеними:

		Офіційний вісник		
		№	сторінка	дата
► M1	ДИРЕКТИВОЮ КОМІСІЇ 2010/36/ЄС Текст	L 162	1	29.06.2010
► M1	стосується ЄЄП від 1 червня 2010 року			
► M2	ДИРЕКТИВОЮ КОМІСІЇ (ЄС) 2016/844 Текст	L 141	51	28.05.2016
► M2	стосується ЄЄП від 27 травня 2016 року			
► M3	ДИРЕКТИВОЮ ЄВРОПЕЙСЬКОГО	L 315	40	30.11.2017
► M3	ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ (ЄС) 2017/2108 Текст			
	стосується ЄЄП від 15 листопада 2017 року			

Цей текст слугує суто засобом документування та не має юридичної сили. Установи Союзу не несуть жодної відповідальності за його зміст. Автентичні версії відповідних актів, включно з їхніми преамбулами, опубліковані в Офіційному віснику Європейського Союзу і доступні на EUR-Lex. Зазначені офіційні тексти безпосередньо доступні за посиланнями, вставленими у цей документ

► В ДИРЕКТИВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ 2009/45/ЄС

► В

від 6 травня 2009 року

про правила і стандарти безпеки для пасажирських суден

(Нова редакція)

(Текст стосується ЄЄП)

(ОБ L 163, 25.06.2009, с. 1)

Зі змінами, внесеними:

		Офіційний вісник		
		№	сторінка	дата
► M1	ДИРЕКТИВОЮ КОМІСІЇ 2010/36/ЄС Текст стосується	L 162	1	29.06.2010
► M1	ЄЄП від 1 червня 2010 року			
► M2	ДИРЕКТИВОЮ КОМІСІЇ (ЄС) 2016/844 Текст стосується	L 141	51	28.05.2016
► M2	ЄЄП від 27 травня 2016 року			
► M3	ДИРЕКТИВОЮ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І	L 315	40	30.11.2017
► M3	РАДИ (ЄС) 2017/2108 Текст стосується ЄЄП від 15 листопада 2017 року			

З виправленнями, внесеними:

► C1 ► C1 Виправленням, ОБ L 193, 19.07.2016, с. 117 (2016/844)

▼ В ▼ В

ДИРЕКТИВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ 2009/45/ЄС

від 6 травня 2009 року

про правила і стандарти безпеки для пасажирських суден

(Нова редакція)

(Текст стосується ЄЄП)

*Стаття 1*

**Мета**

Метою цієї Директиви є запровадження єдиного рівня безпеки життя та майна на нових і наявних пасажирських суднах і високошвидкісних пасажирських суднах, коли обидві категорії суден залучені до виконання внутрішніх рейсів, а також встановлення процедур проведення переговорів на міжнародному рівні з метою гармонізації правил для пасажирських суден, залучених до виконання міжнародних рейсів.

## Стаття 2

### Терміни та означення

Для цілей цієї Директиви:

#### ▼ M3 □ □

- (a) «Міжнародні конвенції» означають наведені нижче конвенції, включно з їхніми протоколами та внесеними до них змінами, у їх чинних редакціях:
  - (i) Міжнародна Конвенція 1974 року з охорони людського життя на морі (Конвенція СОЛАС від 1974 року); та
  - (ii) Міжнародна конвенція про вантажну марку від 1966 року;
- (b) «Кодекс остійності суден у непошкодженому стані» означає «Кодекс остійності непошкоджених суден всіх типів, на які поширюються документи ММО», що міститься в Резолюції Асамблеї ММО А.749(18) від 4 листопада 1993 року або «Міжнародний кодекс остійності непошкоджених суден 2008 року», що міститься в Резолюції КБМ ММО MSC.267(85) від 4 грудня 2008 року, у їх чинних редакціях;

#### ▼ M1 □ □

- (c) «Кодекс високошвидкісних суден» означає «Міжнародний кодекс безпеки високошвидкісних суден», що міститься в Резолюції КБМ ММО MSC.36(63) від 20 травня 1994 року, або Міжнародний кодекс безпеки високошвидкісних суден від 2000 року (далі — Кодекс ВШС від 2000 року), що міститься в Резолюції КБМ ММО MSC.97(73) від грудня 2000 року, у їх чинних редакціях;

#### ▼ B □ □

- (d) «ГМЗЛБ» означає Глобальну морську систему зв'язку під час лиха та для забезпечення безпеки мореплавства, як встановлено у главі IV Конвенції СОЛАС від 1974 року, зі змінами;
- (e) «пасажирське судно» означає судно, що перевозить більше 12 пасажирів;
- (f) «пасажирське судно ро-ро» означає судно, що перевозить більше 12 пасажирів, має вантажні приміщення з горизонтальним способом завантаження та розвантаження або приміщення спеціальної категорії, як означено у правилі II-2/A/2, що міститься в додатку I;
- (g) «високошвидкісне пасажирське судно» означає високошвидкісне судно, як означено у правилі X/1 Конвенції СОЛАС від 1974, зі змінами, що перевозить понад 12 пасажирів, за винятком пасажирських суден класу B, C або D, які залучаються до виконання внутрішніх рейсів у морських районах, якщо:
  - (i) їхня водотоннажність, що відповідає розрахунковій ватерлінії, становить менше ніж 500 м<sup>3</sup>; та

#### ▼ M3 □ □

- (ii) їхня максимальна швидкість, як означено у правилі 1.4.30 Кодексу високошвидкісних суден від 1994 року та правилі 1.4.38 Кодексу високошвидкісних суден від 2000 року, менша за 20 вузлів;

▼B □ □

- (h) «нове судно» означає судно, кіль якого було закладено або яке перебувало на аналогічному етапі побудови починаючи з 1 липня 1998 року; «аналогічний етап побудови» означає етап, на якому:
  - (i) починається будівництво, яке може бути ідентифіковане з певним судном; та
  - (ii) розпочато монтаж такого судна з використанням щонайменше 50 тон або 1% від розрахункової маси всього будівельного матеріалу, залежно від того, яке з цих значень менше;
- (i) «наявне судно» означає судно, що не є новим судном;
- (j) «вік» означає вік судна, виражений у кількості років з дати його постачення;
- (k) «пасажир» означає будь-яку особу, крім:
  - (i) капітана та членів екіпажу або інших осіб, найнятих на роботу або залучених у будь-якій ролі на борту судна у межах комерційної діяльності такого судна; та
  - (ii) дитини віком до одного року;
- (l) «довжина судна», якщо інше прямо не передбачене, означає 96% повної довжини по ватерлінії, що проходить на висоті, яка дорівнює 85% найменшої теоретичної висоти борту, виміряної від верхньої кромки кіля, або довжина від передньої кромки форштевня до осі балера стерна по тій самій ватерлінії, якщо ця довжина більша. На судах, спроектованих із диферентом, ватерлінія, по якій вимірюють цю довжину, повинна бути паралельна конструктивній ватерлінії;

▼M3 □ □

- (m) (m)«висота в носовій частині» означає висоту в носовій частині, що означена в правилі 39 Міжнародної конвенції про вантажну марку від 1966 року;

▼B □ □

- (n) «судно з повною палубою» означає судно з безперервною палубою, яка відкрита для впливу погодних умов та моря, оснащена постійними засобами закриття всіх отворів на її відкритих частинах і нижче якої всі отвори в бортах судна оснащені постійними, принаймні непроникними для впливу моря засобами закриття;  
безперервна палуба може бути водонепроникною палубою або еквівалентною конструкцією, що складається з водонепроникної палуби, цілком вкритої непроникною для впливу моря конструкцією належної міцності для підтримання непроникності для впливу моря та оснащеної непроникними для впливу моря пристроями закриття;
- (o) «міжнародний рейс» означає морський рейс з порту держави-члена до порту за межами такої держави-члена або навпаки;
- (p) «внутрішній рейс» означає рейс в морських районах від порту держави-члена до того самого або іншого порту в межах такої держави-члена;
- (q) ▼M3 □ □  
«морський район» означає будь-який морський район або морський маршрут, встановлений відповідно до статті 4;

▼B □ □

однак для застосування положень щодо радіозв'язку означення морських районів будуть такими, які визначено у правилі 2 глави IV Конвенції СОЛАС від 1974 року, зі змінами;

▼M3 □ □

- (r) «портова зона» означає зону, відмінну від морського району, встановленого відповідно до статті 4, означену державами-членами, до юрисдикції яких вона належить, що простягається до найвіддаленіших постійних портових споруд, які є невід’ємною частиною портової системи, або до меж, визначених природно-географічними об’єктами, які захищають гирло або подібну захищену зону;

▼M3 □ □ \_\_\_\_\_

▼B □ □

- (t) «адміністрація держави прапора» означає компетентні органи держави, під прапором якої має право ходити судно або плавучий засіб;

▼M3 □ □

- (u) «держава порту» означає державу-члена, до або з порту або портів якої здійснює внутрішні рейси судно або плавучий засіб, що ходить під прапором, відмінним від прапора цієї держави-члена;
- (v) «визнана організація» означає будь-яку організацію, визнану згідно з Регламентом Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 391/2009 ( <sup>1</sup> );

▼B □ □

- (w) «миля» становить 1 852 метри;
- (x) «висота істотних хвиль» означає середню висоту третини найвищих хвиль, що спостерігаються упродовж визначеного періоду часу;

▼M3 □ □

- (y) «особи з обмеженою мобільністю» означає осіб, що мають особливі труднощі в користуванні громадським транспортом, у тому числі осіб похилого віку, осіб з інвалідністю, осіб із сенсорними порушеннями та користувачів інвалідних візків, вагітних жінок та осіб, які супроводжують малих дітей;

▼M3 □ □

- (z) «вітрильне судно» означає судно, що рухається за допомогою вітрил, навіть якщо воно оснащено механічним рушієм для допоміжних цілей і аварійних ситуацій;
- (za) «рівноцінний матеріал» означає алюмінієвий сплав або будь-який інший негорючий матеріал, який, сам по собі або завдяки передбаченій ізоляції, наприкінці застосовного вогневого впливу у стандартному випробуванні на вогнестійкість зберігає конструктивні властивості та вогнестійкість, рівноцінні сталі;
- (zb) «стандартне випробування на вогнестійкість» означає випробування, під час якого зразки відповідних перегоронок або палуб піддають нагріванню у випробувальній печі до температур, що приблизно відповідають стандартній кривій «час-температура» відповідно до методу випробування, визначеному в Міжнародному кодексі щодо застосування методик випробування на вогнестійкість 2010 року, що міститься у Резолюції КБМ MSC.307(88) від 3 грудня 2010 року, в її чинній редакції;
- (zc) «традиційне судно» означає будь-який вид історичного пасажирського судна, спроектованого до 1965 року, та його індивідуальні копії, побудовані переважно з оригінальних матеріалів, включно з такими, що призначені для заохочення та розвитку традиційних навичок і мореплавання, які разом слугують діючими пам’ятками культури та експлуатуються згідно з традиційними принципами та техніками мореплавання;

- (zd) «прогулянкова яхта або прогулянковий плавучий засіб» означає судно, не задіяне у комерційній діяльності, незалежно від рушійних засобів;
- (ze) «тендер» означає човен, який перевозиться на кораблі та використовують для транспортування більше ніж 12 пасажирів зі стаціонарного пасажирського судна на берег і назад;
- (zf) «судно для обслуговування у відкритому морі» означає судно, яке використовують для транспортування та розміщення виробничого персоналу, який не здійснює роботу на борту, що є суттєвою для комерційної діяльності такого судна;
- (zg) «плавзасіб для обслуговування у відкритому морі» означає плавзасіб, який використовують для транспортування та розміщення виробничого персоналу, який не здійснює роботу на борту, що є суттєвою для комерційної діяльності такого плавзасобу;
- (zh) «істотні ремонти, зміни та модифікації» означає будь-що із зазначеного нижче:
- будь-яку зміну, що істотно впливає на розміри судна, таку як подовження за рахунок додавання нової середньої частини корпусу,
  - будь-яку зміну, що істотно впливає на пасажиромісткість судна, таку як переобладнання автомобільної палуби у приміщення для пасажирів,
  - будь-яку зміну, що істотно збільшує строк експлуатації судна, таку як оновлення пасажирських приміщень на одній суцільній палубі,
  - переобладнання будь-якого типу судна у пасажирське судно.

▼ M3 □ □

### Стаття 3

#### Сфера застосування

1. Ця Директива застосовується до таких пасажирських суден і плавучих засобів, незалежно від їхніх прапорів, коли їх залучають до виконання внутрішніх рейсів:

- (a) нових та наявних пасажирських суден 24 метри завдовжки або більше;
- (b) високошвидкісних пасажирських суден.

Кожна держава-член, яка виступає в ролі держави порту, повинна забезпечити повну відповідність пасажирських суден і високошвидкісних пасажирських суден, які ходять під прапором держави, що не є державою-членом, вимогам цієї Директиви, перш ніж вони будуть залучені до виконання внутрішніх рейсів у такій державі-члені.

2. Ця Директива не застосовується до:

- (a) пасажирських суден, які є:
  - (i) військовими кораблями і суднами для перевезення військ;
  - (ii) вітрильними суднами;
  - (iii) суднами без механічних рушійних засобів;
  - (iv) суднами, збудованими із матеріалу, відмінного від сталі чи її еквіваленту, які не підпадають під дію стандартів для високошвидкісних суден (Резолюція КБМ MSC 36(63) або MSC.97(73)) або суден з динамічними принципами підтримання (Резолюція A.373(X));
  - (v) дерев'яними суднами примітивної конструкції;
  - (vi) традиційними суднами;

- (vii) прогулянковими яхтами;
  - (viii) суднами, які використовуються виключно в портових зонах;
  - (ix) суднами для обслуговування у відкритому морі; або
  - (x) тендерами;
- (b) високошвидкісних пасажирських суден, які є:
- (i) військовими кораблями та суднами для перевезення військ;
  - (ii) прогулянковими плавучими засобами;
  - (iii) плавзасобами, які використовують виключно в портових зонах.
  - (iv) плавзасобами для обслуговування у відкритому морі.

3. Держави-члени, що не мають морських портів, та які не мають пасажирських суден або плавучих засобів, які плавають під їхнім прапором та які підпадають під дію цієї Директиви, можуть відступати від положень цієї Директиви, за винятком обов'язку, визначеного у другому підпараграфі.

Держави-члени, які мають намір скористатися таким відступом повинні не пізніше 21 грудня 2019 року повідомити Комісію про те, чи виконано умови, та повинні щорічно інформувати Комісію про будь-які подальші зміни. Такі держави-члени не можуть дозволяти пасажирським суднам або плавзасобам, які підпадають під дію цієї Директиви, плавати під своїм прапором, поки вони не транспонують і не імплементують цю Директиву.

#### Стаття 4

### Категоризація морських районів і класів пасажирських суден

1. Морські райони поділяють за такі категорії:

«Район А»	означає морський район за межами районів В, С та D.
«Район В»	означає морський район, географічні координати якого у жодній точці не розташовані більше ніж на 20 миль від берегової лінії, що відповідає середній висоті припливу, але за межами районів С та D.
«Район С»	означає морський район, географічні координати якого в будь-якій точці не розташовані більше ніж на 5 миль від берегової лінії, що відповідає середній висоті припливу, але за межами району D, за його наявності.  Крім того, імовірність істотної висоти хвиль понад 2,5 метрів повинна бути меншою 10 % за період тривалістю один рік для цілорічної експлуатації або за певний період для сезонної експлуатації, такої як експлуатація у літній період.
«Район D»	означає морський район, географічні координати якого у жодній точці не розташовані більше ніж на 3 миль від берегової лінії, що відповідає середній висоті припливу.  Крім того, імовірність істотної висоти хвиль понад 1,5 метрів повинна бути меншою 10 % за період тривалістю один рік для цілорічної експлуатації або за певний період для сезонної експлуатації, наприклад, у літній період.

2. Кожна держава-член повинна:

- (a) встановлювати та, за потреби, оновлювати перелік морських районів у межах своєї юрисдикції;
- (b) визначати внутрішній кордон морського району якомога найближче до її лінії узбережжя;
- (c) публікувати такий перелік у базі даних загального користування, доступній на веб-сайті компетентного морського органу;
- (d) повідомляти Комісії про місцезнаходження такої інформації та про внесення змін до переліку.

3. Як відступ від зобов'язання встановлювати перелік морських районів, Греція може встановлювати та, за необхідності, повинна оновлювати перелік морських маршрутів, який охоплює морські маршрути в Греції, з використанням відповідних критеріїв категорій, визначених у параграфі 1.

4. Пасажирські судна поділяються на такі класи залежно від морського району, у якому їх можуть експлуатувати:

«Клас А»	означає пасажирське судно, залучене до виконання внутрішніх рейсів у районах А, В, С і D.
«Клас В»	означає пасажирське судно, залучене до виконання внутрішніх рейсів у районах В, С і D.
«Клас С»	означає пасажирське судно, залучене до виконання внутрішніх рейсів у районах С і D.
«Клас D»	означає пасажирське судно, залучене до виконання внутрішніх рейсів у районі D.

5. Для високошвидкісних пасажирських суден застосовують категорії, визначені у главі 1(1.4.10) і (1.4.11) Кодексу високошвидкісних суден від 1994 року або у главі 1(1.4.12) і (1.4.13) Кодексу високошвидкісних суден від 2000 року.

▼ В □ □

## *Стаття 5*

### **Застосування**

1. Нові та наявні пасажирські судна та високошвидкісні пасажирські судна, якщо вони залучені до виконання внутрішніх рейсів, повинні відповідати визначеним правилам і стандартам безпеки, встановленим у цій Директиві.

2. Держави-члени не повинні, з причин, що випливають із цієї Директиви, відмовляти в експлуатації пасажирських суден і високошвидкісних пасажирських суден, залучених до виконання внутрішніх рейсів, що відповідають вимогам цієї Директиви, у тому числі будь-яким додатковим вимогам, встановленим державою-членом відповідно до статті 9(1).

▼ МЗ □ □

Кожна держава-член, яка виступає в ролі держави порту, повинна визнавати свідоцтво про безпеку високошвидкісного судна та дозвіл на експлуатацію, видані іншою державою-членом високошвидкісному пасажирському судну, залученому до виконання внутрішніх рейсів, або свідоцтво про безпеку пасажирського судна, зазначене у статті 13, що видане іншою державою-членом пасажирським суднам, залученим до виконання внутрішніх рейсів.

▼ МЗ □ □ \_\_\_\_\_



▼МЗ □ □

4. Суднове обладнання, що відповідає вимогам, встановленим відповідно до Директиви Європейського Парламенту і Ради 2014/90/ЄС ( <sup>2</sup> ) вважають такими, що відповідає вимогам цієї Директиви.

▼В □ □

*Стаття 6*

**Вимоги щодо безпеки**

1. Для нових та наявних пасажирських суден класів А, В, С і D:

▼МЗ □ □

(a) конструкція та технічне обслуговування корпусу, головних та допоміжних машин, електричного обладнання та обладнання автоматизації повинні відповідати стандартам, визначеним для класифікації згідно з правилами визнаної організації, або еквівалентними правилами, які використовуються адміністрацією відповідно до статті 11(2) Директиви Європейського Парламенту і Ради 2009/15/ЄС ( <sup>3</sup> );

▼В □ □

(b) застосовуються положення глав IV, включно зі змінами щодо ГМЗЛБ від 1988 року, V і VI Конвенції СОЛАС від 1974 року, зі змінами.

▼МЗ □ □ \_\_\_\_\_

▼В □ □

2. Для нових пасажирських суден:

(a) загальні вимоги:

- (i) нові пасажирські судна класу А повинні повністю відповідати вимогам Конвенції СОЛАС від 1974 року, зі змінами, а також конкретним відповідним вимогам, визначеним у цій Директиві; щодо правил, тлумачення яких у Конвенції СОЛАС від 1974 року, зі змінами, залишене на розсуд адміністрації, адміністрація держави прапора повинна застосовувати тлумачення, які містяться в додатку I до цієї Директиви;
- (ii) нові пасажирські судна класів В, С і D повинні відповідати конкретним відповідним вимогам, визначеним у цій Директиві;

(b) вимоги щодо вантажної марки:

- (i) усі нові пасажирські судна 24 метри завдовжки або більше повинні відповідати вимогам Міжнародної конвенції про вантажну марку від 1966 року;

▼МЗ □ □ \_\_\_\_\_

▼МЗ □ □

- (iii) незважаючи на пункт (i), нові пасажирські судна класу D звільняють від вимог щодо мінімальної висоти в носовій частині, встановлених у Міжнародній конвенції про вантажну марку від 1966 року;

▼В □ □

- (iv) нові пасажирські судна класів А, В, С і D повинні мати повну палубу.

3. Для наявних пасажирських суден:

(a) наявні пасажирські судна класу А повинні відповідати положенням щодо наявних пасажирських

суден, означеним у Конвенції СОЛАС від 1974 року, зі змінами, і конкретним відповідним вимогам цієї Директиви; щодо правил, тлумачення яких у Конвенції СОЛАС від 1974 року, зі змінами, залишено на розсуд адміністрації, адміністрація держави прапора повинна застосовувати тлумачення, які містяться в додатку I до цієї Директиви;

- (b) наявні пасажирські судна класу В повинні відповідати конкретним відповідним вимогам, визначеним у цій Директиві;

▼ M3 □ □

- (c) наявні пасажирські судна класів С і D повинні відповідати конкретним відповідним вимогам, визначеним у цій Директиві, а щодо питань, не охоплених такими вимогами, — правилам адміністрації держави прапора; такі правила повинні передбачати рівень безпеки, еквівалентний рівню, що передбачений у главах II-1 і II-2 додатка I, враховуючи при цьому конкретні місцеві умови експлуатації, пов'язані з морськими районами, у яких можна експлуатувати судна таких класів; перед тим, як наявні пасажирські судна класів С і D можуть бути залучені до виконання регулярних внутрішніх рейсів у державі порту, адміністрація держави прапора повинна отримати згоду держави порту щодо таких правил;
- (d) якщо держава-член вважає, що правила, що їх вимагає адміністрація держави порту відповідно до пункту (c) цього параграфа, є необґрунтованими, вона повинна негайно повідомити про це Комісію. Комісія ухвалює імплементаційні акти, що містять її рішення щодо того, чи такі правила є обґрунтованими. Такі імплементаційні акти повинні ухвалюватися відповідно до експертної процедури, зазначеної у статті 11(2).

▼ M3 □ □ —————

▼ B □ □

4. Для високошвидкісних пасажирських суден:

▼ M1 □ □

- (a) високошвидкісне пасажирське судно, що було побудоване або підлягало істотним ремонтам, змінам і модифікаціям починаючи з 1 січня 1996 року, повинне відповідати вимогам правила X/2 і X/3 Конвенції СОЛАС від 1974 року, крім випадків, коли
- його киль був закладений або воно перебувало на аналогічному етапі побудови не пізніше червня 1998 року, та
  - його постачення та введення в експлуатацію відбулося не пізніше грудня 1998 року, та

▼ M3 □ □

— воно повністю відповідає вимогам Кодексу безпеки суден з динамічними принципами підтримання (далі — Кодекс СДПП) у Резолюції ММО А.373(10), в його чинній редакції;

▼ B □ □

- (b) високошвидкісне пасажирське судно, побудоване до 1 січня 1996 року, що відповідає вимогам Кодексу високошвидкісних суден, повинне надалі експлуатуватися на підставі свідчення відповідно до цього Кодексу;

високошвидкісне пасажирське судно, побудоване до 1 січня 1996 року, що не відповідає вимогам Кодексу високошвидкісних суден, не може бути залучене до виконання внутрішніх рейсів, крім випадків, коли воно вже перебувало в експлуатації на внутрішніх рейсах у державі-члені станом на 4 червня 1998 року, у разі чого йому може бути дозволено продовжувати внутрішнє плавання в такій державі-члені; такі судна повинні відповідати вимогам Кодексу СДПП;

▼МЗ □ □

- (с) побудова та технічне обслуговування високошвидкісного пасажирського судна та його обладнання повинні відповідати правилам визнаної організації щодо класифікації високошвидкісних суден або еквівалентним правилам, які використовуються адміністрацією відповідно до статті 11(2) Директиви 2009/15/ЄС.

▼МЗ □ □

5. Для нових та наявних суден істотні ремонти, зміни та модифікації, а також пов'язане із ними оснащення повинні відповідати вимогам для нових суден, визначеним у пункті (а) параграфу 2; зміни, внесені до судна виключно для забезпечення вищого стандарту живучості, не повинні вважатися істотними модифікаціями.

6. Судна, побудовані з рівноцінного матеріалу до 20 грудня 2017 року, повинні відповідати вимогам цієї Директиви до 22 грудня 2025 року.

7. Як відступ від цієї Директиви, держава-член з більш ніж 60 пасажирськими суднами, побудованими з алюмінієвого сплаву, які плавають під її прапором 20 грудня 2017 року, може звільняти від положень цієї Директиви такі пасажирські судна на такі періоди:

- (а) пасажирські судна класу В, С та D, побудовані з алюмінієвого сплаву після 20 грудня 2017 року, на період 10 років після такої дати; та
- (б) пасажирські судна класу В, С та D, побудовані з алюмінієвого сплаву до 20 грудня 2017 року на період 12 років після такої дати;

за умови, що такі судна експлуатуються між портами такої держави-члена.

Будь-яка держава-член, яка бажає скористатися цим відступом, повинна повідомити Комісію про свій намір до 21 грудня 2019 року, а також інформувати Комісію про зміст. Вона також повідомляє Комісії про будь-які подальші зміни. Комісія інформує про це інші держави-члени відповідно до статті 9(4).

▼В □ □

*Стаття 7*

**Вимоги до остійності та виведення з експлуатації пасажирських суден ро-ро**

▼МЗ □ □

1. Пасажирські судна ро-ро класу С, кілі яких були закладені або які перебували на аналогічному етапі побудови починаючи з 1 жовтня 2004 року, а також усі пасажирські судна ро-ро класів А і В повинні відповідати статтям 6, 8 і 9 Директиви 2003/25/ЄС.

▼МЗ □ □ \_\_\_\_\_

▼В □ □

*Стаття 8*

**Вимоги щодо безпеки для осіб з обмеженою мобільністю**

1. Держави-члени повинні забезпечити вжиття належних заходів на підставі, якщо можливо, настанов у додатку III, для забезпечення особам з обмеженою мобільністю безпечного доступу до всіх пасажирських суден класів А, В, С і D та до всіх високошвидкісних пасажирських суден, використовуваних як громадський транспорт, кілі яких були закладені або які перебували на аналогічному етапі побудови починаючи з 1 жовтня 2004 року.

2. Держави-члени повинні співпрацювати та консультуватися з організаціями, які представляють осіб з обмеженою мобільністю, щодо імплементації настанов, включених до додатка III.
3. Для цілей модифікації пасажирських суден класів А, В, С і D та високошвидкісних пасажирських суден, використовуваних як громадський транспорт, кілі яких були закладені або які перебували на аналогічному етапі побудови до 1 жовтня 2004 року, держави-члени повинні застосовувати настанови в додатку III, наскільки це доцільно і можливо з економічної точки зору.

▼ M3 □ □ \_\_\_\_\_

▼ B □ □

## Стаття 9

### Додаткові вимоги щодо безпеки, еквівалентні заходи, звільнення та застережні заходи

1. Якщо держава-член або група держав-членів вважають, що у певних випадках необхідно посилити застосовні вимоги щодо безпеки з огляду на конкретні місцеві обставини, і якщо потреба в цьому підтверджена, вони можуть, відповідно до процедури, встановленої в параграфі 4, ухвалювати заходи, спрямовані на вдосконалення вимог щодо безпеки.

▼ M3 □ □

2. Держави-член може, відповідно до процедури, встановленої в параграфі 4, ухвалювати заходи, які дозволяють застосовувати вимоги, еквівалентні певним конкретним вимогам цієї Директиви, за умови, що такі еквівалентні вимоги принаймні такі ж ефективні, як указані вимоги.

▼ B □ □

3. За умови, що це не знижує рівень безпеки, і відповідно до процедури, встановленої в параграфі 4, держава-член може ухвалювати заходи для звільнення суден від певних конкретних вимог цієї Директиви для внутрішніх рейсів, які виконуватимуться в такій державі, у тому числі в морських районах її архіпелагів, захищених від впливу відкритого моря, за певних умов експлуатації, таких як менша висота істотних хвиль, обмежений період року, рейси виключно в денний час або за прийнятних кліматичних чи погодних умов, обмежена тривалість рейсу або за умови близькості до служб порятунку.

▼ M3 □ □

4. Держави-член, яка використовує права відповідно до параграфів 1, 2 і 3, повинна діяти відповідно до підпараграфів два–сім цього параграфа.

Держави-член повинна повідомити Комісії про заходи, які вона має намір ухвалити, та повинна включити до такого повідомлення достатню детальну інформацію, щоб підтвердити належне підтримання рівня безпеки.

Якщо впродовж шести місяців після такого повідомлення Комісія ухвалює імплементаційні акти, що містять її рішення про те, що запропоновані заходи необґрунтовані, вказана держава-член повинна внести зміни або не ухвалювати запропоновані заходи. Такі імплементаційні акти повинні ухвалюватися відповідно до експертної процедури, зазначеної у статті 11(2).

Ухвалені заходи повинні бути визначені у відповідному національному законодавстві та повідомлені Комісії та іншим державам-членам.

Будь-які подібні заходи повинні застосовуватися до всіх пасажирських суден одного класу або до плавучих засобів, які працюють в одних і тих самих визначених умовах, без дискримінування щодо їхніх прапорів, національності або місця заснування їхніх операторів.

Заходи, згадані в параграфі 3, повинні застосовуватися тільки впродовж проміжку часу, коли судно чи плавучий засіб експлуатуються у визначених умовах.

Держава-член повинна повідомити про заходи, зазначені у другому та четвертому підпараграфі, Комісії через базу даних, яку Комісія створить та підтримуватиме для таких цілей, до якої матиме доступ Комісія та держави-члени. Комісія оприлюднює ухвалені заходи на своєму загальнодоступному вебсайті.

▼В □ □

5. Якщо держава-член вважає, що пасажирське судно чи плавучий засіб, що їх експлуатують на внутрішньому рейсі в межах такої держави, незважаючи на те, що воно відповідає положенням цієї Директиви, створює ризик серйозної небезпеки для життя, майна або довкілля, експлуатацію такого судна чи плавучого засобу можна призупинити або запровадити додаткові заходи безпеки, доки згадана небезпека не буде усунена.

За вказаних вище обставин застосовується така процедура:

- (a) держава-член повинна невідкладно повідомити Комісії та іншим державам-членам про своє рішення, вказавши обґрунтовані підстави для його ухвалення;
- (b) Комісія повинна вивчити, чи таке призупинення або впровадження додаткових заходів виправдане з міркувань серйозної загрози для безпеки та довкілля;

▼МЗ □ □

(c) Комісія повинна ухвалити імплементаційні акти, які містять її рішення про те, чи рішення держави-члена про призупинення експлуатації такого судна чи плавучого засобу або запровадження додаткових заходів є виправданим з міркувань серйозної небезпеки для життя, майна або довкілля, та, якщо таке призупинення чи накладення додаткових заходів не виправдане, які містять її рішення про те, що відповідна держава-член повинна скасувати призупинення чи заходи. Такі імплементаційні акти повинні ухвалюватися відповідно до експертної процедури, зазначеної у статті 11(2).

▼В □ □

## Стаття 10

### Адаптації

1. Для врахування змін на міжнародному рівні, зокрема в рамках ММО, можна адаптувати такі елементи:

- (a) терміни та означення в пунктах (a), (b), (c), (d) і (v) статті 2;
- (b) положення стосовно процедур і настанов щодо оглядів, зазначених у статті 12;
- (c) положення щодо Конвенції СОЛАС від 1974 року, зі змінами, і Кодексу високошвидкісних суден, у тому числі подальших змін до нього, встановлені у статтях 4(3), 6(4), 12(3) і 13(3);

▼МЗ □ □

(d) конкретні покликання на «міжнародні конвенції» та резолюції ММО, зазначені в пунктах (g), (m), (q) і (zb) статті 2, пункті (a) статті 3(2), пункті (b) статті 6(1) та пункті (b) статті 6(2).

▼В □ □

2. До додатків можна вносити зміни, щоб:

- (a) застосовувати для цілей цієї Директиви зміни, внесені до міжнародних конвенцій;

▼МЗ □ □

(b) скоригувати технічні специфікації виявлені у змінах, внесених до міжнародних конвенцій щодо суден класів В, С та D і плавучих засобів, з урахуванням досвіду;

▼МЗ □ □

- (c) спростити та уточнити технічні елементи з урахуванням досвіду, отриманого під час їх імплементації;
- (d) оновити покликання та інші інструменти Союзу, застосовні до внутрішніх пасажирських суден.

#### ▼ МЗ □ □

3. Комісію уповноважено ухвалювати делеговані акти відповідно до статті 10а, спрямовані на ухвалення змін до цієї Директиви, зазначених у параграфах 1 і 2 цієї статті.
4. За виняткових обставин, належним чином підтверджених відповідним аналізом Комісії, та необхідності усунути виявлену неприйнятну загрозу для морської безпеки, охорони здоров'я, умов життя чи роботи на борту судна або для морського середовища, або для уникнення невідповідності морському законодавству Союзу, Комісія уповноважена ухвалювати делеговані акти згідно зі статтею 10а на внесення змін до цієї Директиви, щоб не застосовувати, для цілей цієї Директиви, зміни до міжнародних документів, зазначених у статті 2.

Такі делеговані акти ухвалюються щонайменше за три місяці до завершення періоду, встановленого на міжнародному рівні для забезпечення мовчазного прийняття відповідної зміни або передбаченої дати набрання чинності зазначеної зміни. У період, що передує набранню чинності такого делегованого акту, держави-члени утримуються від будь-якої ініціативи щодо включення зміни до національного законодавства або застосування зміни до відповідного міжнародного документу.

#### ▼ МЗ □ □

### *Стаття 10а*

#### **Здійснення делегованих повноважень**

1. Повноваження ухвалювати делеговані акти, зазначені у статтях 10(3) та 10(4), надають Комісії відповідно до умов, встановлених у цій статті.
2. Повноваження ухвалювати делеговані акти, зазначені в статтях 10(3) та 10(4), надають Комісії на сім років, починаючи з 20 грудня 2017 року. Комісія складає звіт про виконання делегованих повноважень не пізніше ніж за дев'ять місяців до закінчення семирічного періоду. Делеговані повноваження автоматично подовжуються на періоди такої самої тривалості, якщо Європейський Парламент або Рада не ухвалить рішення проти такого подовження не пізніше, ніж за три місяці до закінчення кожного такого періоду.
3. Делеговані повноваження, зазначені у статтях 10(3) та 10(4), можуть бути у будь-який час відкликани Європейським Парламентом або Радою. Рішення про відкликання припиняє дію делегованих повноважень, вказаних у тексті такого рішення. Воно набуває чинності на наступний день після його публікації в *Офіційному віснику Європейського Союзу* або з пізнішої дати, вказаної в такому рішенні. Воно не впливає на чинність будь-яких делегованих актів, що вже набули чинності.
4. Перед ухваленням делегованого акту Комісія повинна провести консультації з експертами, призначеними кожною державою-членом, відповідно до принципів, що встановлені в Міжінституційній угоді про краще законотворення від 13 квітня 2016 року.
5. Як тільки Комісія ухвалює делегований акт, вона нотифікує його одночасно Європейському Парламенту і Раді.
6. Делегований акт, ухвалений відповідно до статей 10(3) та 10(4), набуває чинності, тільки якщо ані Європейський Парламент, ані Рада не висловили жодних заперечень протягом двомісячного періоду з моменту нотифікації такого акту Європейському Парламенту і Раді, або якщо до закінчення такого періоду Європейський Парламент і Рада повідомили Комісії про те, що вони не заперечуватимуть. Зазначений період подовжують на два місяці за ініціативи Європейського Парламенту або Ради.

▼В □ □

## Стаття 11

### Комітет

1. Комісії надає допомогу Комітет з безпеки морів та запобігання забрудненню від суден (COSS), заснований згідно зі статтею 3 Регламенту (ЄС) № 2099/2002.

▼МЗ □ □

2. У разі покликання на цей параграф застосовують статтю 5 Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 182/2011 ( <sup>4</sup> ).

▼МЗ □ □ \_\_\_\_\_

▼В □ □

## Стаття 12

### Огляди

▼МЗ □ □

1. Кожне пасажирське судно підлягає оглядам, визначеним у пунктах (а), (b) і (с), з боку адміністрації держави прапора:

- (а) початковий огляд перед введенням судна в експлуатацію;
- (b) періодичний огляд кожні 12 місяців; та
- (с) додаткові огляди за потреби.

▼МЗ □ □ \_\_\_\_\_

▼В □ □

3. Кожне високошвидкісне пасажирське судно, яке, згідно з положеннями статті 6(4) цієї Директиви, має відповідати вимогам Кодексу високошвидкісних суден (далі — Кодекс ВШС), повинне підлягати передбаченим цим Кодексом оглядам з боку адміністрації держави прапора.

Високошвидкісні пасажирські судна, які, згідно зі статтею 6(4) цієї Директиви, мають відповідати вимогам Кодексу СДПП, повинні підлягати передбаченим Кодексом СДПП оглядам з боку адміністрації держави прапора.

▼М1 □ □

4. Необхідно дотримуватися відповідних процедур та настанов щодо оглядів для отримання свідоцтва про безпеку пасажирського судна, визначених у Резолюції ММО А.997(25) «Настанови щодо оглядів у рамках гармонізованої системи огляду та сертифікації від 2007 року», зі змінами, або процедур, розроблених для досягнення тієї самої мети.

▼В □ □

5. Згадані в параграфах 1, 2 і 3 огляди повинні здійснюватися виключно інспектори адміністрації держави прапора, визнаної організації або держави-члена, уповноваженої державою прапора на здійснення оглядів, задля забезпечення відповідності усім застосовним вимогам цієї Директиви.

## Стаття 13

### Свідоцтва

#### ▼МЗ □ □

1. Усі нові та наявні пасажирські судна, які виконують вимоги цієї Директиви, повинні отримати свідоцтво про безпеку пасажирського судна відповідно до цієї Директиви. Свідоцтво повинне мати формат, встановлений в додатку II. Таке свідоцтво повинне бути видане адміністрацією держави прапора після проведення початкового огляду, як описано в пункті (а) статті 12(1).

#### ▼В □ □

2. Свідоцтво про безпеку пасажирського судна повинне видаватися на строк, що не перевищує 12 місяців. Строк дії свідоцтва може бути продовжений адміністрацією держави прапора на додатковий період до одного місяця з дати завершення строку дії, вказаної у свідоцтві. Якщо було надане продовження, новий термін дії свідоцтва починається з дати завершення строку дії наявного свідоцтва до його продовження.

Поновлене свідоцтво про безпеку пасажирського судна повинне видаватися після проведення періодичного огляду, як описано в пункті (b) статті 12(1) і пункті (b) статті 12(2).

3. Для високошвидкісного пасажирського судна, яке відповідає вимогам Кодексу ВШС, адміністрація держави прапора повинна видати свідоцтво про безпеку високошвидкісного судна та дозвіл на експлуатацію високошвидкісного судна відповідно до положень Кодексу ВШС.

Для високошвидкісного пасажирського судна, яке відповідає вимогам Кодексу СДПП, адміністрація держави прапора повинна видати свідоцтво про безпеку конструкції та обладнання СДПП і дозвіл на експлуатацію СДПП відповідно до положень Кодексу СДПП.

#### ▼МЗ □ □

Перш ніж видати дозвіл на експлуатацію високошвидкісного пасажирського судна, залученого до виконання внутрішніх рейсів у державі порту, адміністрація держави прапора повинна погодити з державою порту всі експлуатаційні умови, пов'язані з експлуатацією судна в такій державі. Будь-які подібні умови повинні бути вказані адміністрацією держави прапора в дозволі на експлуатацію.

4. Додаткові заходи безпеки, еквівалентні вимоги та звільнення, надані суднам або плавучим засобам відповідно до статті 9(1), (2) та (3), повинні бути зазначені у свідоцтві відповідного судна або плавучого засобу.

#### ▼МЗ □ □ \_\_\_\_\_

#### ▼В □ □

### *Стаття 15*

#### **Санкції**

Держави-члени повинні встановити правила щодо санкцій, які застосовуються за порушення національних положень, ухвалених відповідно до цієї Директиви, а також вжити всіх необхідних заходів, щоб забезпечити їх імплементацію. Передбачені санкції повинні бути дієвими, пропорційними і стримувальними.

### *Стаття 16*

#### **Повідомлення**

Держави-члени повинні невідкладно повідомляти Комісії основні положення національного права, яке вони ухвалюють у сфері, що підпадає під дію цієї Директиви. Комісія повинна повідомляти про них іншим державам-членам.

#### ▼МЗ □ □



## Стаття 16а

### Перегляд

Комісія повинна оцінити імплементацію цієї Директиви та подати результати такого оцінювання Європейському Парламенту і Раді до 22 грудня 2026 року.

▼ В □ □

## Стаття 17

### Скасування

Директиву 98/18/ЄС, зі змінами, внесеними директивами, перерахованими в частині А додатка IV, скасовано без обмеження зобов'язань держав-членів щодо термінів її транспозиції до національного права та застосування директив, визначених у частині В додатка IV.

Покликання на скасовану Директиву повинні тлумачитися як покликання на цю Директиву та читатися згідно з кореляційною таблицею в додатку V.

## Стаття 18

### Набуття чинності

Ця Директива набуває чинності на двадцятий день після її публікації в *Офіційному віснику Європейського Союзу*.

## Стаття 19

### Адресати

Цю Директиву адресовано державам-членам.

▼ МІ □ □

---

## ДОДАТОК I

### **ВИМОГИ ЩОДО БЕЗПЕКИ НОВИХ І НАЯВНИХ ПАСАЖИРСЬКИХ СУДЕН, ЗАЛУЧЕНИХ ДО ВИКОНАННЯ ВНУТРІШНІХ РЕЙСІВ**

#### *Зміст*

ГЛАВА I — ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

ГЛАВА II-1 — КОНСТРУКЦІЯ — ПОДІЛ НА ВІДСІКИ ТА ОСТІЙНІСТЬ, МЕХАНІЧНЕ Й ЕЛЕКТРИЧНЕ УСТАТКОВАННЯ

ЧАСТИНА А — ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

1. Терміни та означення, що стосуються частини В (П 2)

2. Терміни та означення, що стосуються частин С, D і E (П 3)

ЧАСТИНА А-1 БУДОВА СУДЕН

—

1. Нове устаткування з матеріалів, що містять азбест (П 3-5)

2. Будівельні креслення, що зберігаються на судні та на березі (П 3-7)

3. Буксирвальне та швартувальне обладнання (П 3-8)

## ЧАСТИНА В — ОСТІЙНІСТЬ СУДЕН У НЕПОШКОДЖЕНОМУ СТАНІ, ПОДІЛ НА ВІДСІКИ ТА ОСТІЙНІСТЬ СУДЕН У ПОШКОДЖЕНОМУ СТАНІ

Частина В-1 — СУДНА, ПОБУДОВАНІ ПОЧИНАЮЧИ З 1 СІЧНЯ 2009 РОКУ — МОЖЛИВІСТЬ ЗАСТОСУВАННЯ РЕЗОЛЮЦІЇ КБМ MSC.216(82)

Частина В-2 — СУДНА, ПОБУДОВАНІ ДО 1 СІЧНЯ 2009 РОКУ

1. Резолюція про остійність суден у непошкодженому стані (А.749(18))

2. Поділ на водонепроникні відсіки

3. Гранична довжина затоплення (П 4)

4. Допустима довжина відсіків (П 6)

5. Проникність (П 5)

6. Фактор поділу на відсіки

7. Спеціальні вимоги щодо поділу судна на відсіки (П 7)

8. Остійність суден у пошкодженому стані (П 8)

8-1. Остійність пасажирських суден ро-ро в пошкодженому стані (П 8-1)

8-2. Спеціальні вимоги до пасажирських суден ро-ро, які перевозять 400 або більше осіб (П 8-2)

8-3. Спеціальні вимоги до пасажирських суден, за винятком пасажирських суден ро-ро, які перевозять 400 або більше осіб

9. Перегородки пікові та машинного приміщення (П 10)

10. Подвійне дно (П 12)

11. Призначення, нанесення та реєстрація вантажних ватерліній поділу на відсіки (П 13)

12. Конструкція та початкові випробування водонепроникних перегородок тощо (П 14)

13. Отвори у водонепроникних перегородках (П 15)

14. Судна, що перевозять вантажні транспортні засоби та супровідний персонал (П 16)

15. Отвори в обшивці корпусу нижче граничної лінії занурення (П 17)

16. Водонепроникність пасажирських суден вище граничної лінії занурення (П 20)

17. Зачинення вантажних дверей (П 20-1)

17-1. Водонепроникність палуби з горизонтальним способом навантаження та розвантаження (палуби перегородок) відносно розташованих нижче приміщень (П 20-2)

17-2. Доступ до палуб із горизонтальним способом навантаження та розвантаження (П 20-3)

17-3. Закриття перегородок на палубі з горизонтальним способом навантаження та розвантаження (П 20-4)

18. Інформація про остійність суден (П 22)

19. Схеми з боротьби за живучість судна (П 23)

20. Водонепроникність корпусу та надбудов, запобігання пошкодженням і боротьба за живучість (П 23-2)

21. Маркування, періодичне приведення в дію та інспектування водонепроникних дверей тощо (П 24)
22. Записи в судовому журналі (П 25)
23. Підйомні платформи для перевезення автомобілів і апарелі
24. Леєрні огорожі

#### ЧАСТИНА С — МЕХАНІЧНЕ УСТАТКОВАННЯ

1. Загальні положення (П 26)
2. Двигуни внутрішнього згоряння (П 27)
3. Осушувальні засоби (П 21)
4. Кількість і тип осушувальних насосів (П 21)
5. Засоби забезпечення заднього ходу (П 28)
6. Стерновий урухомник (П 29)
7. Додаткові вимоги до електричних і електрогідравлічних стернових урухомників (П 30)
8. Системи вентиляції в машинних приміщеннях (П 35)
9. Зв'язок між ходовим містком і машинним приміщенням (П 37)
10. Сигналізація виклику механіків (П 38)
11. Розташування аварійних установок (П 39)
12. Органи керування механізмами (П 31)
13. Системи паропроводів (П 33)
14. Системи стисненого повітря (П 34)
15. Захист від шуму (П 36)
16. Ліфти

#### ЧАСТИНА D — ЕЛЕКТРИЧНЕ УСТАТКОВАННЯ

1. Загальні положення (П 40)
2. Основне джерело електричної енергії та освітлення (П 41)
3. Аварійне джерело електричної енергії (П 42)
4. Допоміжне аварійне освітлення для суден ро-ро (П 42-1)
5. Застережні заходи проти ураження струмом, пожежі та інших небезпек, пов'язаних з використанням електрики (П 45)

#### ЧАСТИНА E — ДОДАТКОВІ ВИМОГИ ДЛЯ МАШИННИХ ПРИМІЩЕНЬ ІЗ ПЕРІОДИЧНИМ БЕЗВАХТОВИМ ОБСЛУГОВУВАННЯМ

Спеціальні заходи (П 54)

1. Загальні положення (П 46)
2. Протипожежний захист (П 47)
3. Захист від затоплення (П 48)
4. Керування головними механізмами з ходового містка (П 49)

5. Зв'язок (П 50)
6. Система сигналізації (П 51)
7. Системи захисту (П 52)
8. Спеціальні вимоги до механічного, котельного й електричного устаткування (П 53)
9. Системи автоматичного керування та сигналізації (П 53.4)

## ГЛАВА II-2 — ПРОТИПОЖЕЖНИЙ ЗАХИСТ, ВИЯВЛЕННЯ ТА ГАСІННЯ ПОЖЕЖІ

### ЧАСТИНА А — ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

1. Основні принципи (П 2)
2. Терміни та означення (П 3)
3. Пожежні насоси, пожежні магістралі, крани, рукави та стволи (П 4)
4. Стационарні системи пожежогасіння (П 5 + 8 + 9 + 10)
5. Переносні вогнегасники (П 6)
6. Засоби пожежогасіння в машинних приміщеннях (П 7)
7. Спеціальні заходи в машинних приміщеннях (П 11)
8. Автоматичні спринклерні системи пожежогасіння та сигналізації виявлення пожежі (П 12)
9. Стационарні системи сигналізації виявлення пожежі (П 13)
10. Заходи, пов'язані з рідким паливом, мастилом та іншими займистими нафтопродуктами (П 15)
11. Спорядження пожежника (П 17)
12. Різне (П 18)
13. Плани протипожежного захисту (П 20)
14. Експлуатаційна готовність і технічне обслуговування
15. Інструкції, підготовка персоналу на судні та навчання
16. Експлуатація

### ЧАСТИНА В — ЗАХОДИ ПОЖЕЖНОЇ БЕЗПЕКИ

1. Конструкція (П 23)
2. Головні вертикальні та горизонтальні зони (П 24)
3. Перегородки у межах головної вертикальної зони (П 25)
4. Вогнестійкість перегородок і палуб на нових суднах, що перевозять понад 36 пасажирів (П 26)
5. Вогнестійкість перегородок і палуб на нових суднах, які перевозять не більше 36 пасажирів, і на наявних суднах класу В, які перевозять понад 36 пасажирів (П 27)
6. Шляхи евакуації (П 28)
- 6-1. Шляхи евакуації на пасажирських суднах ро-ро (П 28-1)
7. Проходи та отвори в перекриттях класу «А» і «В» (П 30, 31)
8. Захист сходів і ліфтів у житлових та службових приміщеннях (П 29)

9. Системи вентиляції (П 32)
10. Вікна та ілюмінатори (П 33)
11. Обмежене використання горючих матеріалів (П 34)
12. Деталі конструкції (П 35)
13. Стационарні системи сигналізації виявлення пожежі й автоматичні спринклерні системи пожежогасіння та сигналізації виявлення пожежі (П 14) (П 36)
14. Захист приміщень спеціальної категорії (П 37)
15. Патрульна служба, системи виявлення пожежі, сигналізації та гучного мовлення (П 40)
16. Підвищення вимог до наявних суден класу В, що перевозять понад 36 пасажирів (П 41-1)
17. Спеціальні вимоги до суден, що перевозять небезпечні вантажі (П 41)
18. Спеціальні вимоги до засобів обслуговування вертольотів

### ГЛАВА III — РЯТУВАЛЬНІ ЗАСОБИ

1. Терміни та означення (П 3)
2. Зв'язок, рятувальні плавзасоби і чергові шлюпки, індивідуальні рятувальні засоби (П 6 + 7 + 18 + 21 + 22)
3. Система аварійної сигналізації, система гучного мовлення, розклад за тривогами та інструкції на випадок аварії, радіоспеціалісти, інструкції з експлуатації, посібник із підготовки та інструкції з технічного обслуговування (П 6 + 8 + 9 + 19 + 20)
4. Укомплектування рятувальних плавзасобів командами та керівництво ними (П 10)
5. Заходи збору та посадки у рятувальні плавзасоби (П 11 + 23 + 25)
- 5-1. Вимоги до пасажирських суден ро-ро (П 26)
- 5-2. Майданчики для посадки вертольотів і прийому на їх борт людей (П 28)
- 5-3. Системи підтримки прийняття рішень для капітанів (П 29)
6. Місця спуску (П 12)
7. Встановлення рятувальних плавзасобів (П 13 + 24)
8. Встановлення чергових шлюпок (П 14)
- 8a. Встановлення морських евакуаційних систем (П 15)
9. Засоби спуску та підйому рятувальних плавзасобів (П 16)
10. Засоби посадки в чергові шлюпки, їх спуску та підйому (П 17)
11. Інструкції в надзвичайних ситуаціях (П 19)
12. Експлуатаційна готовність, технічне обслуговування та перевірки (П 20)
13. Підготовка і навчання щодо залишення судна (П 19 + П 30)

### ГЛАВА IV — РАДІОЗВ'ЯЗОК

1. Обладнання радіозв'язку

### ДОДАТОК II — ФОРМА СВДОЦТВА ПРО БЕЗПЕКУ ПАСАЖИРСЬКОГО СУДНА

### ДОДАТОК III — НАСТАНОВИ СТОСОВНО ВИМОГ ЩОДО БЕЗПЕКИ ПАСАЖИРСЬКИХ СУДЕН І ВИСОКОШВИДКІСНИХ ПАСАЖИРСЬКИХ СУДЕН ДЛЯ ОСІБ З ОБМЕЖЕНОЮ

## МОБІЛЬНІСТЮ

### ДОДАТОК IV

ЧАСТИНА А — СКАСОВАНА ДИРЕКТИВА ЗІ СПИСКОМ НАСТУПНИХ ЗМІН ДО НЕЇ

ЧАСТИНА В — ПЕРЕЛІК ТЕРМІНІВ ТРАНСПОЗИЦІЇ ДО НАЦІОНАЛЬНОГО ПРАВА ТА ЗАСТОСУВАННЯ

ДОДАТОК V — КОРЕЛЯЦІЙНА ТАБЛИЦЯ

### ГЛАВА I

#### ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

1. Якщо це прямо передбачено, правила цього додатка застосовуються до нових та наявних пасажирських суден класу А, В, С і D, залучених до виконання внутрішніх рейсів, беручи до уваги сферу застосування цієї Директиви, передбачену у статті 3.
2. Нові судна класу В, С і D менше ніж 24 метри завдовжки повинні відповідати вимогам правил II-1/V/2–II-1/V/8 та II-1/V/10 цього додатка, крім випадків, коли адміністрація держави прапора, під прапором якої такі судна мають право плавати, гарантує, що вони відповідають національним правилам такої держави прапора і такі правила гарантують еквівалентний рівень безпеки.
3. Якщо правила цього додатка не застосовуються до нових суден менше ніж 24 метри завдовжки, адміністрація держави прапора повинна гарантувати еквівалентний рівень безпеки для таких суден шляхом забезпечення їх відповідності національним правилам.
4. Наявні судна класу С і D не зобов'язані відповідати правилам глав II-1 і II-2 цього додатка за умови, що адміністрація держави прапора, під прапором якої такі судна мають право плавати, гарантує, що вони відповідають національним правилам такої держави прапора і такі правила гарантують еквівалентний рівень безпеки.
5. Крім того, якщо це неможливо та/або недоцільно, судна класу В, С і D менше ніж 24 метри завдовжки не зобов'язані відповідати таким положенням глави II-1: У частині В — правилу 10, у частині С — правилам 4, 9 і 10 та у частині Е — правилам 1–9. Адміністрація держави прапора повинна забезпечити еквівалентний рівень безпеки для таких суден шляхом приведення їх у відповідність до національних правил.
6. Незважаючи на передбачене у статті 6.1(b), судна класу D, рейси яких не виходять за межі морського району А1, означеного у правилі IV/2.12 Конвенції СОЛАС від 1974 року, не зобов'язані відповідати вимогам щодо перевезення у главі IV Конвенції СОЛАС від 1974 року, але повинні принаймні відповідати правилам у главі IV цього додатка.
7. Положення про видимість з ходового містка у правилі V/22 Конвенції СОЛАС від 1974 року повинні, наскільки це можливо та доцільно, також застосовуватися до суден довжиною менше ніж 55 метрів, де термін «довжина» вживається у значенні, визначеному у правилі V/2 Конвенції СОЛАС від 1974 року.
8. У випадках, коли в цьому додатку вимагається застосування будь-якої резолюції ММО до наявних суден, судна, збудовані раніше ніж через два роки з дати ухвалення ММО такої резолюції, не зобов'язані відповідати такій резолюції за умови, що вони відповідають застосовній попередній резолюції (резолюціям), за наявності.
9. Під «істотними» ремонтами, змінами та модифікаціями розуміють, наприклад:
  - будь-яку зміну, що істотно впливає на розміри судна,
  - приклад: подовження за рахунок додавання нової середньої частини корпусу,

- будь-яку зміну, що істотно впливає на пасажиромісткість судна,
  - приклад: переобладнання автомобільної палуби у приміщення для пасажирів,
  - будь-яку зміну, що істотно збільшує строк експлуатації судна,
  - приклад: оновлення пасажирських приміщень на одній суцільній палубі.
10. Позначення «(П...)», що стоїть після кількох назв правил у цьому додатку, стосується правил Конвенції СОЛАС від 1974 року, на яких ґрунтуються правила цього додатка, тобто:
- .1 ГЛАВА II-1: Частина А-1, зроблено покликання на СОЛАС, зі змінами від 2006 року.
  - .2 ГЛАВА II-1: Частина А і В, зроблено покликання на СОЛАС, зі змінами від 1996/1998 років.
  - .3 Глава II-2: Частина А, правила 1 і 2, зроблено покликання на СОЛАС, зі змінами від 1999/2000 років. Правило 1.3, зроблено покликання на частину F (Альтернативні типи конструкції та облаштування) глави II-2, зі змінами (зміни від 2000 року), Конвенції СОЛАС від 1974 року для нових суден, побудованих починаючи з 1 січня 2003 року. Глава II-2: Частина А, правила 3–16 і частина В, правила 1–18, зроблено покликання на СОЛАС, зі змінами від 1996/1998 років.
  - .4 ГЛАВА III: Зроблено покликання на зміни до СОЛАС від 1996/1998 років та зміни від 2001–2003 років.
11. Положення, які застосовуються до СУДЕН КЛАСУ А:
- глава II-1/А-1, правило 1,
  - глава II-1/В, правила 1, 23 і 24,
  - глава II-1/С, правила 1, 3 і 16,
  - глава II-2/А, правила 4, 9 і 12, та
  - глава II-2/В, правило 6
12. Положення, які застосовуються до ПАСАЖИРСЬКИХ СУДЕН РО-РО КЛАСУ А:
- глава II-1/В, правила 17-2 і 20,

## *ГЛАВА II-1*

### ***КОНСТРУКЦІЯ — ПОДІЛ НА ВІДСІКИ ТА ОСТІЙНІСТЬ, МЕХАНІЧНЕ Й ЕЛЕКТРИЧНЕ УСТАТКОВАННЯ***

#### ***ЧАСТИНА А***

#### **ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ**

#### **1 Терміни та означення, що стосуються частини В (П 2)**

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

.1

- 1. *Вантажна ватерлінія поділу на відсіки* — це ватерлінія, яку використовують, щоб визначити поділ судна на відсіки.
  - 2. *Найвища вантажна ватерлінія поділу на відсіки* — це ватерлінія, яка відповідає найбільшій осадці, дозволеній згідно із застосовними вимогами щодо поділу на відсіки.
- .2 *Довжина судна* — це довжина, виміряна між перпендикулярами, проведеними з крайніх точок найвищої вантажної ватерлінії поділу на відсіки.

- .3 *Ширина судна* — це найбільша ширина між зовнішніми кромками шпангоутів на рівні або нижче найвищої вантажної ватерлінії поділу на відсіки.
- .4 *Осадка* — це відстань по вертикалі від теоретичної основної лінії до відповідної вантажної ватерлінії поділу на відсіки, виміряна на міделі.
- .5 *Дедвейт* — це різниця в тоннах між водотоннажністю судна у воді відносною щільністю 1,025 на рівні вантажної ватерлінії, що відповідає призначеному літньому надводному борту, і водотоннажністю порожнем.
- .6 *Водотоннажність порожнем* — це водотоннажність судна в тоннах без вантажу, палива, мастила, баластної, прісної та котлової води в цистернах, витратних запасів, а також без пасажирів, екіпажу та їхніх речей.
- .7 *Палуба перегородок* — це найвища палуба, до якої доведені поперечні водонепроникні перегородки.
- .8 *Гранична лінія занурення* — це лінія, проведена принаймні на 76 мм нижче від верхньої поверхні палуби перегородок біля борту.
- .9 *Проникність приміщення* — це відсоток об'єму такого приміщення, який може бути заповнений водою. Об'єм приміщення, що виходить за граничну лінію занурення, вимірюється лише до такої лінії.
- .10 *Машинне приміщення* розглядається як простір між теоретичною основною лінією, граничною лінією занурення та між крайніми основними поперечними водонепроникними перегородками, що обмежують приміщення, у яких розташовані головні та допоміжні механізми, а також котли, які забезпечують потреби рушійної системи.
- .11 *Пасажирські приміщення* — це приміщення, передбачені для розміщення та обслуговування пасажирів, за винятком приміщень для багажу, запасів, провізії та пошти.
- .12 *Водонепроникний* стосовно елемента конструкції означає здатність запобігати проникненню води крізь такий елемент у будь-якому напрямку під напором стовпа води, що може виникати в непошкодженому або пошкодженому стані.
- .13 *Непроникний для впливу моря* означає, що за будь-якого стану моря вода не проникне всередину судна.
- .14 *Пасажирське судно ро-ро* означає судно, що має вантажні приміщення з горизонтальним способом завантаження та розвантаження або приміщення спеціальної категорії, як означено у правилі II-2/A/2.

## **2 Терміни та означення, що стосуються частин C, D і E (П 3)**

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

.1

1. *Система керування стерновим урухомником* — це обладнання, за допомогою якого передають команди з ходового містка до силових агрегатів стернового урухомника. До складу системи керування стерновим урухомником входять передавачі, приймачі, насоси системи гідравлічного керування та пов'язані з ними двигуни, контролери двигунів, трубопроводи та кабелі.
2. *Головний стерновий урухомник* — це механізми, виконавчі урухомники перекладки стерна, силові агрегати стернового урухомника, за наявності, допоміжне обладнання та засоби прикладення крутного моменту до балера стерна (наприклад, румпель або сектор),



необхідні для перекладки стерна з метою керування судном за нормальних умов експлуатації.

.2 *Силовий агрегат стернового урухомника* — це:

1. у випадку електричного стернового урухомника — електричний двигун і пов'язане з ним електричне обладнання;
2. у випадку електрогідравлічного стернового урухомника — електричний двигун, пов'язане з ним електричне обладнання та під'єднаний насос;
3. у випадку гідравлічного стернового урухомника — повідний двигун і під'єднаний насос.

.3 *Допоміжний стерновий урухомник* — це обладнання, що не є будь-якою частиною головного стернового урухомника, яке необхідне для керування судном у разі відмови головного стернового урухомника, за винятком румпеля, сектора або компонентів, що слугують для тієї самої мети.

.4 *Нормальний експлуатаційний стан та умови для проживання* — це стан, за якого судно в цілому, його механізми, пристрої, системи, засоби та обладнання, які забезпечують рух, керуваність, безпечну навігацію, пожежну безпеку та непотоплюваність, внутрішній та зовнішній зв'язок і сигналізацію, шляхи евакуації та лебідки рятувальних шлюпок перебувають в робочому стані та нормально функціонують разом з передбаченими комфортними умовами для проживання.

.5 *Аварійний стан* — це стан, за якого будь-які пристрої та системи, необхідні для забезпечення нормального експлуатаційного стану та умов для проживання, перебувають у неробочому стані внаслідок відмови основного джерела електричної енергії.

.6 *Основне джерело електричної енергії* — це джерело, призначене для постачання електричної енергії до головного розподільного щита для розподілу до всіх пристроїв і систем, необхідних для підтримання нормального експлуатаційного стану судна та умов для проживання.

.7 *Неробочий стан судна* — це стан, за якого головна рушійна установка, котли та допоміжні механізми не працюють через відсутність електричної енергії.

.8 *Основна електростанція* — це приміщення, у якому розташоване основне джерело електричної енергії.

.9 *Головний розподільний щит* — це розподільний щит, який живиться безпосередньо від основного джерела електричної енергії та призначений для розподілу електричної енергії між пристроями та системами судна.

.10 *Аварійний розподільний щит* — це розподільний щит, який у разі відмови основної системи електропостачання живиться безпосередньо від аварійного джерела електричної енергії або тимчасового аварійного джерела енергії та який призначений для розподілу електричної енергії між аварійними пристроями та системами судна.

.11 *Аварійне джерело електричної енергії* — це джерело електричної енергії, призначене для живлення аварійного розподільного щита в разі припинення живлення від основного джерела електричної енергії.

.12 *Максимальна експлуатаційна швидкість переднього ходу* — це найбільша розрахункова швидкість ходу, яку судно має забезпечувати в процесі експлуатації в морі при найбільшій осадці.

.13 *Максимальна швидкість заднього ходу* — це швидкість, яку, за розрахунками, може розвинути судно на максимальній проектній потужності заднього ходу при найбільшій осадці.

- .14(a) *Машинні приміщення* — це всі машинні приміщення категорії А та всі інші приміщення, у яких розташовані головні механізми, котли, установки рідкого палива, парові машини, двигуни внутрішнього згоряння, електрогенератори та відповідальні електричні механізми, станції прийому палива, механізми холодильних установок, пристрої для заспокоєння хитавиці, механізми системи вентиляції та кондиціонування повітря, і подібні приміщення, а також шахти, які ведуть до таких приміщень.
- .14(b) *Машинні приміщення категорії А* — це такі приміщення та шахти, які до них ведуть, що містять:
- .1 двигуни внутрішнього згоряння, які використовуються як головні механізми; або
  - .2 двигуни внутрішнього згоряння, які використовуються для цілей, відмінних від головних механізмів, якщо сумарна потужність таких двигунів складає не менше 375 кВт; або
  - .3 будь-який котел, що працює на рідкому паливі, або установку рідкого палива.
- .15 *Силова система* — гідравлічний пристрій, призначений для створення зусилля з метою повороту балера стерна, який складається із силового агрегату чи агрегатів стернового урухомника та пов'язаних трубопроводів і арматури, а також виконавчого урухомника перекладки керма. Силові системи можуть мати спільні механічні компоненти, тобто румпель, сектор і балер, або інші компоненти, що слугують для тієї самої мети.
- .16 *Пости керування* — це такі приміщення, у яких розташоване суднове радіобладнання та головне навігаційне обладнання чи аварійне джерело енергії, або в яких зосереджені засоби сигналізації виявлення пожежі або керування пожежогасінням.

## **ЧАСТИНА А-1**

### **БУДОВА СУДЕН**

#### **1 Нове устаткування з матеріалів, що містять азбест (П 3-5)**

##### **УСІ СУДНА**

- .1 Це правило застосовується до матеріалів, які використовують у конструкції судна, механізмах, електричних установках і обладнанні, що підпадають під дію правил цього додатка.
- .2 Нове устаткування з матеріалів, що містять азбест, заборонене для всіх суден.

#### **2 Будівельні креслення, що зберігаються на судні та на березі (П 3-7)**

##### **СУДНА КЛАСУ В, С І D, ПОБУДОВАНІ ПОЧИНАЮЧИ З 1 СІЧНЯ 2012 РОКУ**

- .1 На борту суден, побудованих починаючи з 1 січня 2012 року, повинен зберігатися комплект виконавчих будівельних креслень та інші плани, що демонструють будь-які подальші структурні зміни.
- .2 Додатковий комплект креслень повинен зберігатися на березі компанією, як означено у правилі IX/1.2 Конвенції СОЛАС від 1974 року.
- .3 Покликання зроблене на Циркуляр КБМ ММО MSC/Circ.1135 про «Виконавчі будівельні креслення, що зберігаються на судні та на березі».

#### **3 Буксирувальне та швартувальне обладнання (П 3-8)**

##### **СУДНА КЛАСУ В, С І D, 24 І БІЛЬШЕ МЕТРІВ ЗАВДОВЖКИ, ПОБУДОВАНІ ПОЧИНАЮЧИ З 1 СІЧНЯ 2012 РОКУ**

- .1 Судна повинні бути забезпечені засобами, обладнанням та пристроями з достатнім безпечним робочим навантаженням, щоб уможливити безпечне виконання усіх буксирувальних та

швартувальних операцій, пов'язаних із нормальною експлуатацією судна.

- .2 Засоби, обладнання та пристрої, забезпечені відповідно до параграфа 1, повинні відповідати стандартам, визначеним для класифікації за правилами визнаної організації, або еквівалентними правилами, що їх використовує адміністрація відповідно до статті 14(2) Директиви 94/57/ЄС.
- .3 Покликання зроблене на Циркуляр КБМ ММО MSC/Circ.1175 про «Настанови щодо суднового буксирувального та швартувального обладнання».
- .4 Кожен пристрій або частина обладнання, забезпечені відповідно до цього правила, повинні мати чітке маркування стосовно будь-яких обмежень, пов'язаних із безпекою їх експлуатації, беручи до уваги міцність їх кріплення до конструкцій корпусу судна.

#### ▼ M2 □ □

### 4 Захист від шуму

#### СУДНА КЛАСУ В, С І D, ПОБУДОВАНІ ПОЧИНАЮЧИ З 1 СІЧНЯ 2018 РОКУ

- .1 Судна валовою місткістю 1 600 реєстрових тонн і більше повинні бути побудовані таким чином, щоб зменшувати шум на борту та захищати персонал від шуму відповідно до Кодексу ММО про рівні шуму на борту суден, ухваленого Комітетом з безпеки на морі в Резолюції MSC.337(91), зі змінами, які можуть бути внесені ММО.

#### ▼ M1 □ □

### ЧАСТИНА В

#### ОСТІЙНІСТЬ СУДЕН У НЕПОШКОДЖЕНОМУ СТАНІ, ПОДІЛ НА ВІДСІКИ ТА ОСТІЙНІСТЬ СУДЕН У ПОШКОДЖЕНОМУ СТАНІ

##### Частина В-1

Судна, побудовані починаючи з 1 січня 2009 року — можливість застосування Резолюції КБМ MSC.216(82)

До суден класу В, С і D, кілі яких були закладені починаючи з 1 січня 2009 року або які перебували на аналогічному етапі побудови станом на цю дату, застосовуються вимоги частини В-2 або, альтернативно, відповідні положення глави II-I, частини В СОЛАС, як встановлено в додатку 2 до Резолюції КБМ MSC 216(82).

##### Частина В-2

Судна, побудовані до 1 січня 2009 року

#### 1 Резолюція про остійність суден у непошкодженому стані А.749(18), зі змінами, внесеними Резолюцією КБМ MSC.75(69)

#### НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D, ЗАВДОВЖКИ 24 МЕТРИ І БІЛЬШЕ:

Нові судна всіх класів довжиною 24 метри або більше повинні відповідати положенням для пасажирських суден Кодекс остійності суден у непошкодженому стані, ухваленого Резолюцією ММО А.749(18), зі змінами.

Якщо держави-члени вважають, що недоцільно застосовувати критерій сильного вітру і бортової хитавиці, передбачений у Резолюції ММО А.749(18), зі змінами, можна застосовувати альтернативний підхід, що забезпечує задовільну остійність. Комісії мають бути надані докази, що підтверджують досягнення еквівалентного рівня безпеки.

#### НАЯВНІ ПАСАЖИРСЬКІ СУДНА КЛАСУ А І В 24 МЕТРИ ЗАВДОВЖКИ АБО БІЛЬШЕ:

Усі наявні судна класу А і В повинні, за будь-яких умов навантаження, відповідати вказаним нижче критеріям остійності після належного коригування з урахуванням впливу вільної поверхні рідин у цистернах відповідно до припущень у параграфі 3.3 Резолюції ММО А.749(18), зі змінами, або еквівалентним критеріям.

- (a) Площа під діаграмою статичної остійності (далі — діаграма СО) не повинна бути меншою за:
  - (i) 0,055 м·рад до кута крену 30°;
  - (ii) 0,09 м·рад до кута крену 40° або до кута заливання, тобто кута крену, за якого занурюються у воду будь-які нижні краї отворів у корпусі, надбудовах або рубках, де такі отвори не можуть бути закриті, щоб забезпечити непроникність для впливу моря, якщо такий кут менший за 40°;
  - (iii) 0,03 м·рад між кутами крену 30° і 40° або між кутом крену 30° і кутом заливання, якщо такий кут менший за 40°;
- (b) Величина плеча СО повинна бути принаймні 0,20 метра під кутом крену, що дорівнює або перевищує 30°.
- (c) Максимальне плече СО повинне відповідати куту крену бажано більше 30°, але не менше ніж 25°.
- (d) Початкова поперечна метацентрична висота не повинна бути меншою за 0,15 метра.

Умови завантаження, які необхідно брати до уваги для перевірки відповідності вказаним вище критеріям остійності, повинні включати принаймні умови, що перераховані в параграфі 3.5.1.1 Резолюції ММО А.749(18), зі змінами.

Усі наявні судна класу А і В завдовжки 24 метри та більше повинні також відповідати додатковим критеріям, наведеним у параграфі 3.1.2.6 (додаткові критерії для пасажирських суден) і параграфі 3.2 (критерій сильного вітру та бортової хитавиці) Резолюції ММО А.749(18), зі змінами.

Якщо держави-члени вважають, що недоцільно застосовувати критерій сильного вітру та бортової хитавиці, передбачений у Резолюції ММО А.749(18), зі змінами, можна застосовувати альтернативний підхід для забезпечення задовільної остійності. Комісії мають бути надані докази, що підтверджують досягнення еквівалентного рівня безпеки.

## **2 Поділ на водонепроникні відсіки**

**НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:**

Кожне судно повинне бути поділене за допомогою перегородок, які повинні бути водонепроникними аж до палуби перегородок, на водонепроникні відсіки, максимальна довжина яких має бути розрахована згідно зі спеціальними вимогами, наведеними нижче.

Замість таких вимог можна використовувати правила щодо поділу на відсіки та остійності пасажирських суден як еквівалент частини В глави II Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі від 1960 року, наведені в Резолюції ММО А.265(VIII), якщо їх застосовують у повному обсязі.

Будь-яка інша частина внутрішньої конструкції, яка впливає на ефективність поділу судна на відсіки, повинна бути водонепроникною.

## **3 Гранична довжина затоплення (П 4)**

**НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:**

- .1 Гранична довжина затоплення в заданій точці — це максимальний відрізок довжини судна з центром у відповідній точці, який може бути затоплений відповідно до наведеного нижче припущення щодо проникності, без занурення судна у воду за граничну лінію занурення.

- .2 Якщо судно не має безперервної палуби перегородок, граничну довжину затоплення в будь-якій точці можна визначити за допомогою прийнятої безперервної граничної лінії занурення, яка в будь-якій точці не розташована менше ніж на 76 мм від верхньої кромки палуби біля борту та до якої доведені відповідні водонепроникні перегородки та зовнішня обшивка.
- .3 Якщо будь-який відрізок прийнятої граничної лінії занурення проходить значно нижче палуби, до якої доведені перегородки, адміністрація держави прапора може дозволити обмежене послаблення в частині водонепроникності тих ділянок перегородок, які розташовані над граничною лінією занурення та безпосередньо під розташованою вище палубою.

#### **4 Допустима довжина відсіків (П 6)**

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С I D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

Максимальну допустиму довжину відсіку, центр якого міститься в будь-якій точці на довжині судна, визначають шляхом множення граничної довжини затоплення на відповідний коефіцієнт, який називають фактором поділу на відсіки.

#### **5 Проникність (П 5)**

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С I D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

Визначені припущення, згадані у правилі 3, стосуються проникності приміщень, розташованих нижче граничної лінії занурення.

Під час визначення граничної довжини затоплення застосовують прийнятну середню проникність приміщень, розташованих нижче граничної лінії занурення, як вказано в таблиці у правилі 8.3.

#### **6 Фактор поділу на відсіки**

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С I D ТА НАЯВНІ ПАСАЖИРСЬКІ СУДНА РО-РО КЛАСУ В:

Фактор поділу на відсіки має становити:

- 1,0, якщо судно сертифіковане на перевезення менше 400 осіб, та
- 1,0, якщо судно сертифіковане на перевезення 400 або більше осіб і має довжину  $L < 55$ , та
- 0,5, якщо судно сертифіковане на перевезення 400 або більше осіб.

Наявні пасажирські судна ро-ро класу В повинні відповідати цій вимозі не пізніше дати відповідності, встановленої у параграфі 2 правила II-1/V/8-2.

НАЯВНІ ПАСАЖИРСЬКІ СУДНА КЛАСУ В, ЩО НЕ Є ПАСАЖИРСЬКИМИ СУДНАМИ РО-РО:

Фактор поділу на відсіки має становити: 1,0

#### **7 Спеціальні вимоги щодо поділу судна на відсіки (П 7)**

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С I D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

- .1 Якщо у певній частині або частинах судна водонепроникні перегородки доведені до вищої палуби, ніж на решті судна, і під час обчислення граничної довжини затоплення бажано використовувати переваги цієї більшої висоти перегородок, для кожної такої частини судна можуть бути використані окремі граничні лінії занурення за умови, що:
  - .1 борти судна по всій довжині судна доведені до палуби, яка відповідає верхній граничній лінії занурення, і всі отвори в зовнішній обшивці корпусу нижче цієї палуби по всій довжині судна вважаються для цілей правила 15 такими, що розташовані нижче граничної лінії занурення; та
  - .2 два відсіки, суміжні із «уступом» палуби перегородок, перебувають кожен у межах допустимої довжини, що відповідає їхнім граничними лініями занурення, та, крім того, їхня сумарна довжина

не перевищує подвійну допустиму довжину, розраховану на основі нижньої граничної лінії занурення.

- .2 Довжина відсіку може перевищувати допустиму довжину, визначену відповідно до положень правила 4, за умови, що сумарна довжина кожної пари суміжних відсіків, для яких відповідний відсік є спільним, не перевищує граничну довжину затоплення або подвійну допустиму довжину, залежно від того, яке з цих значень менше.
- .3 Головна поперечна перегородка може мати виступ (реces) за умови, що всі частини виступу з боку бортів лежать між вертикальними площинами, проведеними уздовж кожного борту на відстані від зовнішньої обшивки, що дорівнює одній п'ятій ширини судна та вимірюється під прямим кутом до діаметральної площини на рівні найвищої вантажної ватерлінії поділу судна на відсіки. Будь-яка частина виступу (реcesу), розташована поза вказаними межами, повинна розглядатися як уступ відповідно до параграфу 6.
- .4 Якщо головна поперечна перегородка має виступ (реces) або уступ, під час визначення поділу на відсіки необхідно використовувати рівноцінну плоску перегородку.
- .5 Якщо головний поперечний водонепроникний відсік додатково розділений перегородками і адміністрація держави прапора погоджується, що після будь-якого ймовірного пошкодження борту, що простягається на довжину 3,0 метри плюс 3% довжини судна, або 11,0 метрів, або 10% довжини судна, залежно від того, яке з цих значень менше, весь об'єм головного відсіку не буде затоплений, може бути застосована пропорційна поправка допустимої довжини порівняно з тією, що інакше вимагається для такого відсіку. У такому разі об'єм наявної плавучості, прийнятий з боку непошкодженого борту, не повинен бути більший за об'єм, прийнятий з боку пошкодженого борту.

Поправка відповідно до цього параграфу може бути застосована, тільки якщо така поправка не призведе до невідповідності правилу 8.

#### НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С I D:

- .6 Головна поперечна перегородка може мати уступ за умови, що вона відповідає одній із таких умов:
  - .1 сумарна довжина двох відсіків, розділених відповідною перегородкою, не перевищує 90% граничної довжини затоплення або подвійної допустимої довжини, за винятком того, що на судах із фактором поділу на відсіки, що дорівнює 1, сумарна довжина двох таких відсіків не повинна перевищувати допустиму довжину;
  - .2 у районі уступу забезпечений додатковий поділ на відсіки для підтримання того самого рівня безпеки, що забезпечується плоскою перегородкою;
  - .3 довжина відсіку, над яким простягається уступ, не перевищує допустиму довжину, що відповідає граничній лінії занурення, прийнятій на 76 мм нижче уступу.
- .7 На судах завдовжки 100 метрів і більше одна з головних поперечних перегородок у корму від форпіка повинна бути встановлена на відстані від носового перпендикуляра, що не перевищує допустиму довжину.
- .8 Якщо відстань між двома суміжними головними поперечними перегородками чи рівноцінними їм плоскими перегородками або відстань між поперечними площинами, що проходять через найближчі частини уступу перегородок, менша ніж 3,0 метри плюс 3% довжини судна, або 11,0 метрів, або 10% довжини судна, залежно від того, яке з цих значень менше, лише одна з цих перегородок повинна розглядатися як елемент поділу судна на відсіки.
- .9 Якщо необхідний фактор поділу на відсіки становить 0,50, сумарна довжина будь-яких двох суміжних відсіків не повинна перевищувати граничну довжину затоплення.

## 8 Остійність суден у пошкодженому стані (П 8)

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

- .1.1 За будь-яких умов експлуатації повинна бути забезпечена достатня остійність судна в непошкодженому стані, що дасть йому змогу витримати кінцеву стадію затоплення будь-якого одного головного відсіку, що має бути розташований у межах граничної довжини затоплення.
- .1.2 Якщо два суміжні головні відсіки розділені перегородкою, яка має уступи відповідно до умов правила 7.6.1, остійність судна в непошкодженому стані повинна бути достатньою, щоб витримати затоплення цих двох суміжних відсіків.
- .1.3 Якщо необхідний фактор поділу на відсіки становить 0,50, остійність судна в непошкодженому стані повинна бути достатньою для того, щоб витримати затоплення будь-яких двох суміжних відсіків.
- .2.1 Вимоги підпараграфу .1 повинні бути визначені шляхом розрахунків відповідно до параграфів .3, .4 і .6 з урахуванням пропорцій і проектних характеристик судна, а також розташування та конфігурації пошкоджених відсіків. Під час здійснення цих розрахунків необхідно виходити з припущення, що судно перебуває в найгірших можливих умовах експлуатації у плані остійності.
- .2.2 Якщо передбачене встановлення палуб, внутрішніх бортів або подовжніх перегородок, які достатньо герметичні, щоб істотно обмежити поширення води, необхідно належним чином враховувати такі обмежуючі конструкції в розрахунках.

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D, НАЯВНІ ПАСАЖИРСЬКІ СУДНА РО-РО КЛАСУ В І НАЯВНІ ПАСАЖИРСЬКІ СУДНА КЛАСУ В, ЩО НЕ Є ПАСАЖИРСЬКИМИ СУДНАМИ РО-РО, ПОБУДОВАНІ 29 КВІТНЯ 1990 РОКУ АБО ПІЗНІШЕ:

- .2.3 Остійність, що вимагається в кінцевому стані після пошкодження та після випрямлення, якщо це передбачено, повинна визначатися таким чином:
  - .2.3.1 Мінімальна протяжність ділянки кривої статичної остійності з позитивними плечами повинна бути не менше 15° за межами кута рівноваги. Ця протяжність може бути знижена до мінімуму в 10° у випадку, якщо площа під кривою відновлювальних плечей відповідає значенню, вказаному в підпараграфі .2.3.2, збільшена на відношення 15/протяжність, де протяжність виражена у градусах.
  - .2.3.2 Площа під діаграмою відновлювальних плечей повинна бути не менше 0,015 м·рад і вимірюється від кута рівноваги до вертикалі, що проходить через менший з таких кутів:
    - .1 кут, при якому відбувається прогресивне затоплення;
    - .2 22° (виміряно від прямого положення) у разі затоплення одного відсіку або 27° (виміряно від прямого положення) у разі одночасного затоплення двох суміжних відсіків.
  - .2.3.3 Залишкове відновлювальне плече повинне бути визначене в межах діапазону позитивної остійності з урахуванням найбільшого з таких кренувальних моментів:
    - .1 від скупчення всіх пасажирів на одному боці судна;
    - .2 при спуску за допомогою шлюпбалок і плітбалок усіх повністю завантажених рятувальних плавзасобів з одного борту;
    - .3 внаслідок тиску вітру,  
розрахованого за формулою:

$$GZ(\text{metres}) = \frac{\text{heeling moment}}{\text{displacement}} + 0,04$$

Проте в жодному разі значення такого відновлювального плеча не має бути меншим за 0,10 метрів.

.2.3.4 Для цілей розрахунку кренувальних моментів, згаданих у параграфі .2.3.3, повинні прийматися такі допущення:

- .1 Момент, що виник у результаті скупчення пасажирів:
  - .1.1 чотири особи на квадратний метр;
  - .1.2 маса кожного пасажера дорівнює 75 кг;
  - .1.3 пасажери повинні бути розміщені на вільних поверхнях палуби в напрямку одного борту на тих палубах, де розташовані місця збору, і таким чином, щоб вони створювали найбільший кренувальний момент.
- .2 Момент, що виник при спуску за допомогою шлюпбалок і плітбалок усіх повністю завантажених рятувальних плавзасобів з одного борту:
  - .2.1 усі рятувальні та чергові шлюпки, встановлені на борту, на який судно накренилося після пошкодження, повинні прийматися як вивалені за борт при повному завантаженні та готові до спуску;
  - .2.2 для рятувальних шлюпок, які готові для спуску при повному завантаженні з місця їх встановлення, повинен бути прийнятий максимальний кренувальний момент при спуску;
  - .2.3 повністю завантажений рятувальний пліт, який спускається за допомогою плітбалки і який підвішений до кожної плітбалки на борту, на який судно накренилося після пошкодження, приймається як вивалений за борт і готовий до спуску;
  - .2.4 особи, які не перебувають у вивалених за борт рятувальних засобах, не створюють додаткового крену або відновлювального моменту;
  - .2.5 рятувальні засоби на борту судна, що протилежний борту, на який судно накренилося, приймаються як такі, що розташовані в місці їх встановлення.
- .3 Моменти, що виникають унаслідок тиску вітру:
  - .3.1 клас В: необхідно застосовувати тиск вітру в  $120 \text{ Н/м}^2$ ;  
класи С і D: необхідно застосовувати тиск вітру в  $80 \text{ Н/м}^2$ ;
  - .3.2 розрахунковою площею має бути площа проекції бічної поверхні судна вище ватерлінії, що відповідає неушкодженому стану судна;
  - .3.3 плече моменту береться рівним виміряній по вертикалі відстані від точки посередині середньої осадки судна, що відповідає неушкодженому стану, до центру ваги площі бічної поверхні.
- .2.4. Коли виникає значне прогресивне затоплення, тобто коли воно спричиняє різке зменшення відновлювального плеча в 0,04 метра чи більше, крива статичної остійності повинна розглядатися завершеною під кутом виникнення прогресивного затоплення і до цього ж кута необхідно вимірювати протяжність і площу, що зазначені в .2.3.1 і .2.3.2.
- .2.5 У випадках, коли прогресивне затоплення має обмежений характер, тобто не триває з тією ж інтенсивністю, і спричиняє прийнятно повільне зменшення відновлювального плеча в менш ніж 0,04 метра, решту діаграми необхідно частково скоротити з огляду на припущення, що прогресивно затоплюване приміщення є затопленим таким чином із самого початку.



.2.6 На проміжних стадіях затоплення максимальне відновлювальне плече повинне становити принаймні 0,05 метра, а протяжність діаграми додатних відновлювальних плечей повинна становити принаймні 7°. В усіх випадках необхідно передбачати пошкодження корпусу лише в одному місці та враховувати лише одну вільну поверхню.

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

.3 Для цілей розрахунку остійності судна в пошкодженому стані проникність об'ємів і поверхонь повинна бути рівною таким значенням:

Приміщення	Проникність (%)
Призначені для вантажів або запасів	60
Зайняті житловими приміщеннями	95
Зайняті механізмами	85
Призначені для рідин	0 або 95 (*1)
(*1) Залежно від того, яке значення відповідає жорсткішим вимогам.	

Для приміщень, які в районі аварійної ватерлінії не мають значної кількості житлових приміщень або механізмів, а також для приміщень, які зазвичай не зайняті значною кількістю вантажу або запасів, необхідно застосовувати вищі значення проникності поверхонь.

.4 Приймаються такі розміри пошкоджень:

- .1 подовжня протяжність: 3,0 метри плюс 3% довжини судна або 11,0 метрів або 10% довжини судна, залежно від того, яке з цих значень менше;
- .2 поперечна протяжність (виміряна від борту судна під прямим кутом до діаметральної площини на рівні найвищої вантажної ватерлінії поділу на відсіки): відстань, яка становить одну п'яту ширини судна; та
- .3 вертикальна протяжність: від основної площини вгору без обмеження;
- .4 якщо будь-яке пошкодження, розміри якого менші, ніж указано в .4.1, .4.2, .4.3, може призвести до серйозніших наслідків за кутом крену або до втрати метацентричної висоти, таке пошкодження має бути враховане в розрахунках.
- .5 Несиметричне затоплення слід звести до мінімуму за допомогою ефективних засобів. Якщо необхідно скоригувати великі кути крену, застосовні засоби повинні, наскільки можливо, бути автоматичними, однак у будь-якому разі, якщо передбачені засоби керування пристроями перетоку, вони мають приводитися в дію з місця, розташованого вище палуби перегорожок. Для нових суден класу В, С і D максимальний кут крену після затоплення, але перед випрямленням не повинен перевищувати 15°. У випадках, коди необхідні пристрої перетоку, час випрямлення не повинен перевищувати 15 хвилин. Відповідна інформація щодо використання пристроїв перетоку повинна надаватися капітану судна.
- .6 Кінцевий стан судна після пошкодження та, у разі несиметричного затоплення, після заходів з випрямлення, повинен бути таким:
  - .1 у разі симетричного затоплення метацентрична висота має бути додатною та становити принаймні 50 мм згідно з розрахунками за методом постійної водотоннажності;

- .2a якщо інше не передбачене в параграфі 6.2b, у разі несиметричного затоплення кут крену для одного затопленого відсіку не повинен перевищувати  $7^\circ$  для суден класу В (нових та наявних) і  $12^\circ$  для суден класів С і D (нових).
- У разі одночасного затоплення двох суміжних відсіків для наявних і нових суден класу В може бути дозволений кут крену у  $12^\circ$  за умови, що фактор поділу на відсіки в жодній точці затопленої частини судна не перевищує 0,50;
- .2b для побудованих до 29 квітня 1990 року наявних суден класу В, що не є пасажирськими суднами ро-ро, кут крену в разі несиметричного затоплення не повинен перевищувати  $7^\circ$ , крім виняткових випадків, коли адміністрація може дозволити додатковий крен через несиметричний момент, однак у жодному разі кінцевий кут крену не повинен перевищувати  $15^\circ$ .
- .3 на кінцевій стадії затоплення гранична лінія занурення в жодному разі не повинна опинитися під водою. Якщо вважають, що гранична лінія занурення може опинитися під водою під час проміжної стадії затоплення, адміністрація держави прапора може вимагати проведення досліджень і вжиття заходів, які вона вважає необхідними для забезпечення безпеки судна.
- .7 Капітану судна необхідно надавати дані, потрібні для підтримання в умовах експлуатації достатньої остійності судна в непошкодженому стані, щоб таке судно могло витримати критичне пошкодження. У випадку суден, які вимагають пристроїв перетоку, капітан судна повинен бути поінформований про умови остійності, на яких ґрунтуються розрахунки кутів крену, і попереджений, що якщо судно зазнає пошкоджень у менш сприятливих умовах, кути крену можуть перевищувати розрахункові значення.
- .8 Зазначені в параграфі .7 дані, які дають капітану змогу підтримувати достатню остійність судна в непошкодженому стані, повинні містити інформацію про максимальну допустиму висоту центра ваги судна над кілем (KG) або, альтернативно, мінімальну допустиму метацентричну висоту (GM) у діапазоні осадок або водотоннажності, що охоплюють всі експлуатаційні умови. Ця інформація повинна відображати вплив різноманітних диферентів з урахуванням експлуатаційних обмежень.
- .9 Кожне судно повинне мати шкалу осадок, чітко нанесену на носі та на кормі. У разі, коли марки осадки розташовані не там, де їх легко прочитати, або експлуатаційні обмеження для конкретного виду діяльності ускладнюють читання марок осадки, судно повинне бути також оснащено надійною системою вимірювання осадки, за допомогою якої можна визначити осадку носа та корми судна.
- .10 Після завантаження судна і перед його відправленням капітан повинен визначити диферент і остійність судна, а також впевнитися, що судно відповідає критеріям остійності, передбаченим у відповідних правилах, і зробити запис про це. Визначення остійності судна необхідно завжди здійснювати шляхом розрахунків. Для цього можна використовувати електронні обчислювальні пристрої для розрахунку завантаженості та остійності або еквівалентні засоби.
- .11 Адміністрація держави прапора не може допускати жодних послаблень вимог щодо остійності судна в пошкодженому стані, крім випадків, коли їй продемонстрували, що за будь-яких умов експлуатації метацентрична висота судна в непошкодженому стані, необхідна для дотримання цих вимог, є надлишковою для передбаченого виду експлуатації.
- .12 Послаблення вимог щодо остійності судна в пошкодженому стані дозволяється тільки у виняткових випадках і лише за умови, що адміністрація держави прапора впевнена, що пропорції, будова та інші характеристики судна, які практично можливо та доцільно прийняти за конкретних обставин, є найсприятливішими у плані остійності судна після пошкодження.

## 8-1 Остійність пасажирських суден ро-ро в пошкодженому стані (П 8-1)

НАЯВНІ ПАСАЖИРСЬКІ СУДНА РО-РО КЛАСУ В:

- .1 Наявні пасажирські судна ро-ро класу В повинні відповідати правилу 8 не пізніше дати першого періодичного огляду після дати відповідності, зазначеної нижче, відповідно до значення А/Атах, визначеного у додатку до Циркуляра КБМ MSC/Circ. 574 «Процедура розрахунків для оцінювання характеристик живучості наявних пасажирських суден ро-ро з використанням спрощеного методу на основі Резолюції А.265(VIII)».

Значення А/Атах:	Дата відповідності:
менше 85%	1 жовтня 1998 року
85% або більше, але менше 90%	1 жовтня 2000 року
90% або більше, але менше 95%	1 жовтня 2002 року
95% або більше, але менше 97,5%	1 жовтня 2004 року
97,5% або більше	1 жовтня 2005 року

**8-2 Спеціальні вимоги до пасажирських суден ро-ро, які перевозять 400 або більше осіб (П 8-2)**

НОВІ ПАСАЖИРСЬКІ СУДНА РО-РО КЛАСУ В, С І D ТА НАЯВНІ ПАСАЖИРСЬКІ СУДНА РО-РО КЛАСУ В:

Незважаючи на положення правил II-1/B/8 і II-1/B/8-1:

- .1 нові пасажирські судна ро-ро, сертифіковані для перевезення 400 або більше осіб, повинні відповідати положенням параграфу .2.3 правила II-1/B/8, виходячи з припущення, що пошкодження нанесене в будь-якому місці по довжині судна L; та
- .2 наявні пасажирські судна ро-ро, сертифіковані для перевезення 400 або більше осіб, повинні відповідати вимогам параграфу 1 не пізніше дати першого періодичного огляду після дати відповідності, зазначеної в підпараграфі .2.1, .2.2 або .2.3, залежно від того, що настає пізніше:
- .2.1

Значення А/Атах:	Дата відповідності:
менше 85%	1 жовтня 1998 року
85% або більше, але менше 90%	1 жовтня 2000 року
90% або більше, але менше 95%	1 жовтня 2002 року
95% або більше, але менше 97,5%	1 жовтня 2004 року
97,5% або більше	1 жовтня 2010 року

- .2.2 Кількість осіб, дозволена для перевезення:

1 500 або 1 жовтня 2002 року  
більше

1 000 або 1 жовтня 2006 року  
більше,  
але

менше  
ніж 1 500

600 або 1 жовтня 2008 року  
більше,  
але  
менше  
ніж 1 000

400 або 1 жовтня 2010 року  
більше,  
але  
менше  
ніж 600

.2.3 Вік судна становить або перевищує 20 років:

де вік судна означає час, обчислюваний з дати, коли було закладено киль, або з дати, коли судно перебувало на аналогічному етапі побудови, або з дати, коли судно було переобладнане в пасажирське судно ро-ро.

**8-3 Спеціальні вимоги до пасажирських суден, за винятком пасажирських суден ро-ро, які перевозять 400 або більше осіб**

**СУДНА КЛАСУ В, С І D, ПОБУДОВАНІ ПОЧИНАЮЧИ З 1 СІЧНЯ 2003 РОКУ, ЗА ВИНЯТКОМ ПАСАЖИРСЬКИХ СУДЕН РО-РО**

Незважаючи на положення правила II-I/V/8, пасажирські судна, за винятком пасажирських суден ро-ро, що сертифіковані для перевезення понад 400 пасажирів, повинні відповідати положенням параграфів 2.3 і 2.6 правила II-1/V/8, виходячи з припущення, що пошкодження нанесене в будь-якому місці по довжині судна L.

**9 Перегородки пікові та машинного приміщення (П 10)**

**НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:**

- .1 Судно повинне бути оснащено форпиковою або таранною перегородкою, яка є водонепроникною до палуби перегородок. Ця перегородка має бути розташована на відстані не менш ніж 5% довжини судна та не більш ніж 3 метри плюс 5% довжини судна від носового перпендикуляра.
- .2 Якщо будь-яка частина судна нижче ватерлінії (наприклад, бульбовий ніс) виступає за носовий перпендикуляр, відстані, передбачені в параграфі 1, необхідно вимірювати від точки, розташованої:
  - .1 посередині довжини такого виступу; або
  - .2 на відстані, що дорівнює 1,5% довжини судна до носа від носового перпендикуляра; або
  - .3 на відстані 3 метри до носа від носового перпендикуляра, залежно від того, який з вимірів дає найменший результат.
- .3 Якщо встановлена довга передня надбудова, довга носова надбудова, форпикова або таранна перегородка повинна бути продовжена непроникною для впливу моря до наступної повної палуби, розташованої безпосередньо над палубою перегородок. Це подовження має бути виконане таким чином, щоб виключити можливість його пошкодження носовими дверима в разі пошкодження чи відриву носових дверей.
- .4 Подовження, що його вимагає параграф .3, може не збігатися з перегородкою, розташованою нижче палуби перегородок, за умови, що всі частини подовження не розташовані до носу за межу, визначену

в параграфі 1 або в параграфі 2.

Однак у наявних суднах класу В:

- .1 якщо похила апарель утворює частину подовження таранної перегородки над палубою перегородок, частина апарелі, розташована вище 2,3 метра над палубою перегородок, може виступати не більше ніж на 1,0 метра до носу за межі, визначені в параграфах .1 і .2;
- .2 якщо наявна апарель не відповідає вимогам для зарахування її як подовження таранної перегородки та положення апарелі не допускає розташування такого подовження в межах, визначених в параграфі .1 або параграфі .2, таке подовження може бути розташоване в межах простору, обмеженому відстанню до корми за межу, визначену в параграфі .1 або параграфі .2. Ця обмежена відстань до корми не повинна бути більшою, ніж це необхідно для забезпечення роботи апарелі без перешкод. Подовження таранної перегородки повинне відкриватися вперед (до носу) і відповідати вимогам параграфа .3, а також повинне бути виконане таким чином, щоб виключати можливість його пошкодження апареллю в разі її пошкодження чи відриву.
- .5 Апарелі, які не відповідають наведеним вище вимогам, не можуть вважатися подовженням таранної перегородки.
- .6 Ахтерпікова перегородка та перегородки, які відділяють машинне приміщення до носу та корми від вантажних і пасажирських приміщень, також повинні встановлюватися та бути водонепроникними до палуби перегородок. Однак ахтерпікова перегородка може мати уступ нижче палуби перегородок за умови, що ступінь безпеки судна щодо поділу на відсіки при цьому не знижується.
- .7 У будь-якому разі дейдвудні труби повинні бути розміщені у водонепроникних приміщеннях невеликого об'єму. Дейдвудний сальник повинен бути розташований у водонепроникному тунелі гребного вала або в іншому, відділеному від відсіку дейдвудної труби водонепроникному приміщенні такого об'єму, щоб у разі його затоплення внаслідок просочування води через дейдвудний сальник гранична лінія занурення не опинилася під водою.

## **10 Подвійне дно (П 12)**

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В

- .1 На суднах менш ніж 50 метрів завдовжки подвійне дно повинне бути встановлене від форпикової перегородки до ахтерпікової перегородки, наскільки це практично можливо та сумісно з конструкцією і належною експлуатацією судна.
- .2 На суднах завдовжки 50 метрів і більше, але менше ніж 61 метр, подвійне дно повинне бути встановлене принаймні від машинного приміщення до форпикової перегородки або якнайближче до неї.
- .3 На суднах завдовжки 61 метр і більше, але менше ніж 76 метрів, подвійне дно повинне влаштуватися принаймні поза машинним приміщенням і доводитися до форпикової та ахтерпікової перегородок або якнайближче до них.
- .4 На суднах завдовжки 76 метрів і більше подвійне дно повинне виконуватися в обидва боки від середини довжини судна і доводитися до форпикової і ахтерпікової перегородок або як найближче до них.
- .5 Якщо необхідно встановити подвійне дно, його висота повинна відповідати стандартам визнаної організації, а настил подвійного дна повинний простягатися від борту до борту судна таким чином, щоб його днище було захищене до повороту скули. Такий захист вважатиметься задовільним, якщо лінія перетинання зовнішньої кромки крайнього міждонного листа з обшивкою скули не розташовується нижче горизонтальної площини, що проходить через точку перетину обводу мідель-

шпангоута з прямою лінією, яка проведена у площині цього шпангоута під кутом 25° до основної площини та перетинає останню в точці, віддаленій від діаметральної площини на половину розрахункової ширини судна.

- .6 Невеликі колодязі, влаштовані в подвійному дні та призначені для осушування трюмів тощо, не повинні бути глибші, ніж це необхідно. Глибина колодязя в жодному разі не повинна перевищувати висоти подвійного дна в діаметральній площині мінус 460 мм, і колодязь не повинен опускатися нижче горизонтальної площини, зазначеної в параграфі .2. Колодязь, що доходить до обшивки днища, допускається тільки біля кормового кінця тунелю гребного вала. Інші колодязі (напр., для мастила під головними двигунами) можуть бути дозволені адміністрацією держави прапора, якщо їх будова забезпечує захист, еквівалентний тому, що забезпечується подвійним дном, яке відповідає цьому правилу.
- .7 Подвійне дно може не влаштовуватися в районі водонепроникних відсіків невеликого розміру, які використовуються виключно для перевезення рідин, за умови, що безпека судна з пошкодженням днища або борту, на думку адміністрації держави прапора, при цьому не знижується.
- .8 Незважаючи на положення параграфу .1 цього правила 10, адміністрація держави прапора може дозволити не встановлювати подвійне дно в будь-якій частині судна, що має фактор поділу не більше 0,5, якщо вона впевнена, що встановлення подвійного дна в цій частині судна несумісне з його конструкцією та належною експлуатацією.

## **11 Призначення, нанесення та реєстрація вантажних ватерліній поділу на відсіки (П 13)**

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С I D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

- .1 Для дотримання необхідного ступеня поділу на відсіки необхідно призначити та нанести на борти судна вантажну ватерлінію, що відповідає схваленій осадці поділу на відсіки. Судно, що має приміщення, спеціально адаптовані для перевезення пасажирів і вантажів, альтернативно, за бажанням власників, може мати одну чи декілька додаткових вантажних ватерліній, призначених та нанесених відповідно до осадок поділу на відсіки, які адміністрація держави прапора може затвердити для альтернативних умов експлуатації.
- .2 Призначені та нанесені вантажні ватерлінії поділу на відсіки повинні бути внесені у свідоцтво про безпеку пасажирського судна та позначені С.1, якщо є лише одна вантажна ватерлінія поділу на відсіки.

За наявності більше ніж однієї вантажної ватерлінії поділу на відсіки альтернативні режими мають позначатися С.2, С.3, С.4 тощо ( <sup>5</sup> ).

- .3 Надводний борт, що відповідає кожній із таких вантажних ватерліній, має вимірюватися в тому самому місці та від тієї самої палубної лінії, що й надводні борти, визначені відповідно до чинної Міжнародної конвенції про вантажну марку.
- .4 Надводний борт, що відповідає кожній затвердженій вантажній ватерлінії поділу на відсіки, і умови експлуатації, для яких вона затверджена, повинні бути чітко вказані у свідоцтві про безпеку пасажирського судна.
- .5 Жодна марка вантажної ватерлінії поділу на відсіки не повинна бути розташована вище найвищої вантажної ватерлінії в солоній воді, визначеної на підставі міцності судна чи чинної Міжнародної конвенції про вантажну марку.
- .6 Незалежно від розташування марок вантажних ватерліній поділу на відсіки, судно в жодному разі не повинне бути завантажене настільки, щоб вантажна марка, що відповідає певному сезону та району плавання, як визначено відповідно до чинної Міжнародної конвенції про вантажну марку, опинилася під водою.

- .7 У жодному разі судно не повинне бути завантажено так, щоб марка вантажної ватерлінії поділу на відсіки для конкретного рейсу та умов експлуатації опинилася під водою.

## **12 Конструкція та початкові випробування водонепроникних перегородок тощо (П 14)**

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С I D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

- .1 Кожна поперечна чи подовжня водонепроникна перегородка відсіку повинна бути сконструйована таким чином, щоб вона, з належним запасом міцності, була здатна витримувати тиск максимального стовпа води, що його вона може зазнавати в разі пошкодження судна, або принаймні тиск, спричинений напором стовпа води до граничної лінії занурення. Конструкція таких перегородок повинна відповідати стандартам визнаної організації.
- .2.1 Виступи та уступи в перегородках повинні бути водонепроникними та настільки ж міцними, як сусідні ділянки відповідних перегородок.
- .2.2 Якщо шпангоути або бімси проходять крізь водонепроникну палубу чи перегородку, таку палубу чи перегородку необхідно робити конструктивно водонепроникною без використання дерева або цементу.
- .3 Випробування основних відсіків шляхом заповнення їх водою не обов'язкове. У випадку, коли випробування шляхом заповнення водою не виконують, якщо доцільно, слід провести випробування струменем води зі шланга. Це випробування виконують на найпізнішому етапі побудови судна. Якщо випробування струменем зі шланга неможливо виконати через можливе пошкодження механізмів, ізоляції електричного устаткування чи елементів оснащення, його можна замінити ретельною візуальним оглядом зварних з'єднань, який підкріплюють, де вважають за необхідне, випробуванням за допомогою проникного барвника, ультразвуковим випробуванням герметичності чи еквівалентним випробуванням. У будь-якому разі необхідно виконувати ретельну перевірку водонепроникних перегородок.
- .4 Форпик, подвійне дно (у тому числі коробчасті кілі) і внутрішні борти необхідно випробувувати водою під напором, який відповідає вимогам параграфа .1.
- .5 Цистерни, які призначені для зберігання рідин і є частиною поділу судна на відсіки, повинні проходити випробування на водонепроникність за допомогою води під напором до найвищої ватерлінії поділу на відсіки або на дві третини висоти від верхньої кромки горизонтального кіля до граничної лінії занурення в місці розташування таких цистерн, залежно від того, яке з цих значень більше, за умови, що у жодному разі випробувальний напір не може бути меншим за 0,9 метра над верхом цистерни; якщо випробування водою є неможливим, можна вдатися до випробування на витік повітря із застосуванням до цистерн тиску повітря не вище за 0,14 бар.
- .6 Випробування, вказані в параграфах .4 і .5, призначені для того, щоб забезпечити водонепроникність конструкцій поділу на відсіки та не повинні вважатися випробуваннями на придатність будь-якого відсіку для зберігання рідкого палива чи для інших спеціальних цілей, для яких може знадобитися випробування вищої складності, залежно від висоти можливого рівня рідини в цистерні або у приєднаних до неї трубах.

## **13 Отвори у водонепроникних перегородках (П 15)**

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С I D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

- .1 Кількість отворів у водонепроникних перегородках повинна бути зведена до мінімуму, сумісного з конструкцією та належною експлуатацією судна; для цих отворів повинні бути передбачені задовільні засоби закриття.
- .2.1 Якщо крізь водонепроникні перегородки поділу на відсіки прокладені труби, шпігати, електричні

кабелі тощо, повинні бути вжиті заходи для забезпечення водонепроникності таких перегородок.

- .2.2 У водонепроникних перегородках поділу на відсіки не допускається наявність клапанів, які не є частиною системи трубопроводів.
- .2.3 У системах, які проходять крізь водонепроникні перегородки поділу на відсіки, заборонено використовувати свинець або інші легкоплавкі матеріали, оскільки пошкодження цих систем у разі пожежі призведе до погіршення водонепроникності перегородок.
- .3.1 Встановлення дверей, горловин або отворів для проходу не допускається:
- .1 у таранній перегородці нижче граничної лінії занурення;
  - .2 у поперечних водонепроникних перегородках, що відділяють вантажне приміщення від суміжного з ним вантажного приміщення, за винятком випадків, передбачених у параграфі .10.1 та у правилі 14.
- .3.2 За винятком випадку, передбаченого в параграфі .3.3, через таранну перегородку нижче граничної лінії занурення може проходити не більше однієї труби, що обслуговує цистерну форпіка, що ця труба оснащена гвинтовим клапаном, керованим з місця, розташованого вище палуби перегородок, а клапанна коробка повинна кріпитися до таранної перегородки всередині форпіка. Однак, встановлення цього клапана на кормовому боці таранної перегородки може бути прийнятним за умови, що доступ до клапана можливий за будь-яких умов експлуатації, а приміщення, у якому він розташований, не є вантажним.
- .3.3 Якщо форпік розділений для зберігання двох різних видів рідин, крізь таранну перегородку нижче граничної лінії занурення можна прокласти дві труби, кожна з яких встановлюється згідно з вимогами параграфа .3.1, за умови відсутності практичної альтернативи встановленню такої труби та за умови, що безпечність судна зберігається з урахуванням додаткового поділу форпіка.
- .4 У кожній головній поперечній перегородці приміщень, де розташовані головні та допоміжні механізми, у тому числі котли, які забезпечують потреби рушійної системи, можна встановлювати не більше одних дверей, крім дверей до тунелів гребних валів. Якщо встановлені два або більше гребних валів, їхні тунелі повинні бути з'єднані між собою переходом. Якщо встановлені два вали, повинні бути лише одні двері між машинним приміщенням і приміщеннями тунелів, і лише дві двері, якщо встановлено більше двох валів. Усі ці двері повинні бути розсувного типу та розміщуватися так, щоб їхні комінгзи мали якнайбільшу висоту. Ручний урухомник для керування цими дверима з місця, розташованого вище палуби перегородок, повинен бути розміщений за межами приміщень, у яких розташовані механізми.
- .5.1 **НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В І НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D МЕНШЕ НІЖ 24 МЕТРИ ЗАВДОВЖКИ:**
- Водонепроникні двері повинні бути розсувного, навісного або аналогічного типу. Заборонено використовувати знімні листи, закріплені лише болтами, а також опускні двері або двері, які зачиняються під дією ваги.
- НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D, ЗАВДОВЖКИ 24 МЕТРИ І БІЛЬШЕ:**
- Водонепроникні двері, за винятком випадків, передбачених у параграфі .10.1 або правилі 14, повинні бути розсувними дверима, які відповідають вимогам параграфа 7, з урухомником від джерела енергії та здатні зачинятися одночасно із центрального поста керування на ходовому містку протягом не більше 60 секунд при прямому положенні судна.
- .5.2 **НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В І НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D МЕНШЕ НІЖ 24 МЕТРИ ЗАВДОВЖКИ:**
- Розсувні двері можуть бути:



— тільки з ручним урухомником, або

— як з урухомником від джерела енергії, так і з ручним урухомником.

**НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D, ЗАВДОВЖКИ 24 МЕТРИ І БІЛЬШЕ:**

На суднах, де загальна кількість водонепроникних дверей не перевищує двох і ці двері розташовані у машинному приміщенні чи в перегородках, які обмежують таке приміщення, адміністрація держави прапора може дозволити, щоб ці двоє дверей були тільки з ручним урухомником. У випадку встановлення розсувних дверей з ручним урухомником такі двері необхідно зачиняти, перш ніж судно відійде від причалу, вирушаючи у пасажирський рейс, і залишати зачиненими протягом плавання.

**НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:**

.5.3 Урухомники керування будь-якими розсувними дверима, як урухомники від джерела енергії, так і ручні урухомники, повинні бути здатні забезпечувати зачинення дверей у випадку крену судна до 15° на будь-який борт. Крім того, необхідно враховувати сили, які можуть діяти на кожен бік дверей, що може мати місце, коли вода надходить крізь пройму дверей, при цьому в розрахунках приймається гідростатичний напір, еквівалентний тиску стовпа води принаймні на 1 метр вище комінгза по осі симетрії дверей.

**НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D, ЗАВДОВЖКИ 24 МЕТРИ І БІЛЬШЕ:**

.5.4 Пости керування водонепроникними дверима, у тому числі гідравлічна система та електричні кабелі, повинні бути розташовані якомога ближче до перегородки, у якій встановлені двері, щоб мінімізувати ймовірність їх пошкодження в разі будь-якого пошкодження судна. Розташування водонепроникних дверей і постів керування ними повинне бути таким, щоб у разі пошкодження судна в межах однієї п'ятої його ширини (така відстань вимірюється під прямим кутом до діаметральної площини на рівні найвищої вантажної ватерлінії поділу на відсіки), це не впливало на роботу водонепроникних дверей, розташованих у непошкодженій частині судна.

.5.5 Усі розсувні водонепроникні двері з урухомником від джерела енергії та ручним урухомником повинні бути обладнані засобами індикації, які дають змогу визначити, чи двері відчинені або зачинені з усіх дистанційних постів керування. Дистанційні пости керування повинні бути розташовані тільки на ходовому містку, як цього вимагає параграф .7.1.5, та на посту керування ручним урухомником, розташованому вище палуби перегородок, відповідно до вимог параграфа .7.1.4.

**НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В І НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D МЕНШЕ НІЖ 24 МЕТРИ ЗАВДОВЖКИ:**

.5.6 Водонепроникні двері, які не відповідають параграфам .5.1–.5.5, повинні бути зачинені до початку рейсу та залишатися зачиненими під час плавання; час відчинення таких дверей у порту і час їх зачинення перед відходом з порту має бути записаний у судовому журналі.

**НА НОВИХ СУДНАХ КЛАСУ В, С І D МЕНШЕ 24 МЕТРІВ ЗАВДОВЖКИ ТА НАЯВНИХ СУДНАХ КЛАСУ В:**

.6.1 Розсувні двері з ручним урухомником можуть бути з горизонтальним або вертикальним переміщенням. Керування механізмом дверей має бути можливим як з кожного боку самих дверей, так і з доступного місця, розташованого вище палуби перегородок, за допомогою маховика або іншого засобу затвердженого типу, що забезпечує такий самий ступінь безпеки. Час, необхідний для повного зачинення дверей за допомогою ручного урухомника у прямому положенні судна, не повинен перевищувати 90 секунд.

**НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:**

.6.2 Розсувні двері з урухомником від джерела енергії можуть бути з горизонтальним або вертикальним переміщенням. Якщо керування дверима з урухомником від джерела енергії здійснюється із центрального поста керування, конфігурація механізму має бути такою, щоб можна було також керувати дверима з обох боків таких дверей. Локальні рукоятки керування дверима, з'єднані з урухомником від джерела енергії, повинні бути передбачені на кожному боці перегородки і влаштовані таким чином, щоб особи, які проходять крізь двері, могли утримувати обидві рукоятки в положенні «відчинено» без випадкового приведення в дію урухомника механізму зачинення. Розсувні двері з урухомником від джерела енергії повинні бути обладнані механізмом з ручним урухомником, що приводиться в дію як з кожного боку самих дверей, так і з доступного місця, розташованого вище палуби перегородок, за допомогою маховика або іншого засобу затвердженого типу, який забезпечує такий самий ступінь безпеки. Необхідно передбачити систему попередження про те, що двері почали зачинятися, за допомогою звукового сигналу, який звучатиме, доки двері не будуть повністю зачинені. Крім того, у приміщеннях із підвищеним рівнем шуму цей звуковий сигнал необхідно супроводжувати миготливим візуальним сигналом біля дверей.

#### НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D, ЗАВДОВЖКИ 24 МЕТРИ І БІЛЬШЕ:

.7.1 Кожні водонепроникні розсувні двері з урухомником від джерела енергії:

- .1 повинні бути з вертикальним або горизонтальним переміщенням;
- .2 відповідно до параграфу .11, повинні, як правило, обмежуватися максимальною шириною пройми у 1,2 метра. Адміністрація держави прапора може дозволяти встановлення дверей більшого розміру, але лише настільки, наскільки це необхідно для ефективної експлуатації судна за умови, що враховані інші заходи безпеки, зокрема такі:
  - .2.1 особливу увагу необхідно приділяти міцності дверей і засобів їх закриття, щоб запобігти протіканню;
  - .2.2 двері повинні бути розташовані поза зоною пошкодження В/5;
  - .2.3 двері повинні залишатися зачиненими, коли судно перебуває в морі, за винятком обмежених періодів крайньої необхідності, визначених адміністрацією держави прапора;
- .3 повинні бути оснащені необхідним обладнанням для їх відчинення та зачинення з використанням електричного, гідравлічного або будь-якого іншого урухомника, прийнятого для адміністрації держави прапора;
- .4 повинні мати окремий механізм із ручним урухомником. Необхідно передбачити можливість зачинення і відчинення дверей вручну безпосередньо з кожного боку самих дверей, а також додаткове зачинення дверей з доступного місця вище палуби перегородок за допомогою маховика або іншого засобу, що забезпечує такий самий ступінь безпеки, прийнятний для адміністрації держави прапора. Напрямок обертання або іншого руху має бути чітко вказаний на всіх постах керування. Час, необхідний для повного зачинення дверей за допомогою ручного урухомника у прямому положенні судна, не повинен перевищувати 90 секунд;
- .5 повинні бути обладнані засобами керування з обох боків дверей для їх відчинення і зачинення за допомогою урухомника від джерела енергії, а також для зачинення за допомогою урухомника від джерела енергії із центрального поста керування на ходовому містку;
- .6 повинні бути обладнані звуковою сигналізацією, відмінною від будь-якої іншої сигналізації в цьому районі, яка звучатиме щоразу, коли двері зачиняються за допомогою урухомника від джерела енергії з дистанційного поста керування, принаймні за 5 секунд, але не більше ніж за 10 секунд до початку руху дверей, і звук не припинятиметься, доки двері повністю не

зачиняться. У разі дистанційного керування ручним урухомником достатньо спрацювання звукової сигналізації тільки під час руху дверей. Крім того, у пасажирських приміщеннях і приміщеннях із підвищеним рівнем шуму адміністрація держави прапора додатково до звукової сигналізації може вимагати наявність миготливого візуального сигналу біля дверей; та

- .7 повинні мати приблизно однакову тривалість зачинення за допомогою урухомника від джерела енергії. Час зачинення з моменту початку руху дверей до моменту досягнення ними повністю зачиненого положення в будь-якому випадку повинен бути не менше ніж 20 секунд та не більше ніж 40 секунд при прямому положенні судна.
- .7.2 Електрична енергія, необхідна для роботи розсувних водонепроникних дверей з урухомником від джерела енергії, повинна надходити від аварійного розподільного щита напряму або через спеціально призначений розподільний щит, розташований вище палуби перегоронок; пов'язані кола керування, індикації та сигналізації повинні отримувати енергію від аварійного розподільного щита напряму або через спеціально призначений розподільний щит, розташований вище палуби перегоронок, і мати можливість автоматичного живлення від перехідного джерела аварійного живлення у разі виходу з ладу основного або аварійного джерела електроенергії.
- .7.3 Розсувні водонепроникні двері з урухомником від джерела енергії повинні мати:
  - .1 централізовану гідравлічну систему з двома незалежними джерелами енергії, кожне з яких складається з двигуна і насоса, здатних одночасно зачинити усі двері. Крім того, для всієї установки повинні бути передбачені гідравлічні акумулятори достатньої ємності для забезпечення щонайменше триразового спрацьовування всіх дверей, тобто зачинення-відчинення-зачинення, при несприятливому крені в  $15^\circ$ . Цей робочий цикл повинен забезпечуватися акумулятором за відсутності тиску в насосі. Використовувану рідину потрібно обирати відповідно до температури, що її може зазнавати установка під час експлуатації. Конструкція робочої системи з урухомником від джерела енергії повинна мінімізувати можливість одиначної відмови гідравлічної системи, що негативно вплине на роботу більш ніж одних дверей. Гідравлічну систему потрібно забезпечити сигналізацією про низький рівень гідравлічної рідини в резервуарах, які обслуговують систему з урухомником від джерела енергії, а також сигналізацією про низький тиск газу або іншими ефективними засобами контролю втрат енергії, накопиченої в гідравлічних акумуляторах. Ці засоби сигналізації повинні бути звуковими та візуальними, а також повинні бути розташовані на центральному посту керування на ходовому містку; або
  - .2 незалежну гідравлічну систему для кожних дверей з урухомником від джерела енергії, включно з двигуном і насосом, що забезпечує відчинення та зачинення дверей. Крім того, повинен бути передбачений гідравлічний акумулятор достатньої ємності для забезпечення щонайменше триразового спрацьовування, тобто зачинення-відчинення-зачинення дверей, в умовах несприятливого крену в  $15^\circ$ . Цей робочий цикл повинен забезпечуватися акумулятором за відсутності тиску в насосі. Використовувану рідину потрібно обирати відповідно до температур, що їх може зазнавати установка під час експлуатації. На центральному посту керування на ходовому містку повинна бути передбачена групова сигналізація про низький тиск газу або інші ефективні засоби контролю втрати енергії, накопиченої в гідравлічних акумуляторах. Крім того, на кожному місцевому посту керування повинна бути передбачена індикація втрат накопиченої енергії; або
  - .3 Незалежну електричну систему і двигун для кожних дверей з урухомником від джерела енергії, що забезпечує відчинення і зачинення дверей. Необхідно, щоб джерело енергії мало можливість автоматичного живлення від перехідного джерела аварійного живлення в разі

виходу з ладу основного або аварійного джерела електроенергії та мало достатню потужність для забезпечення щонайменше триразового спрацювання, тобто зачинення-відчинення-зачинення дверей, в умовах несприятливого крену в 15°.

Для систем, визначених у параграфах .7.3.1, .7.3.2 та .7.3.3, необхідно передбачити таке:

Енергетичні системи для водонепроникних розсувних дверей з урухомником від джерела енергії повинні бути відокремлені від будь-якої іншої енергетичної системи. Одиначна відмова в системах з електричним або гідравлічним урухомником, за винятком виконавчого урухомника, не повинна заважати роботі ручного урухомника будь-яких дверей.

- .7.4 Рукоятки керування дверима повинні бути передбачені на кожному боці перегородки на мінімальній висоті 1,6 метра і влаштовані таким чином, щоб особи, які проходять крізь двері, могли утримувати обидві рукоятки в положенні «відчинено» без випадкового приведення в дію урухомника механізму зачинення. Напрямок руху рукояток під час відчинення та зачинення дверей повинен збігатися з напрямком руху дверей і має бути чітко позначений. Якщо для початку зачинення дверей потрібна лише одна дія, гідравлічні рукоятки водонепроникних дверей у житлових приміщеннях мають бути розташовані таким чином, щоб вони були недоступні для дітей, наприклад, під панельними кришками на болтах, розташованими принаймні на 170 см вище палуби.

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В ЗАВДОВЖКИ 24 МЕТРИ І БІЛЬШЕ:

З обох боків дверей повинна бути табличка з інструкціями щодо роботи системи дверей. З обох боків кожних дверей також мають бути таблички з текстом або зображеннями, які попереджають про небезпеку перебування в проїмі дверей після початку їх зачинення. Ці таблички повинні бути виготовлені зі зносостійкого матеріалу і міцно прикріплені. Текст інструкцій або попереджень на таких табличках повинен містити інформацію про час зачинення відповідних дверей.

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D, ЗАВДОВЖКИ 24 МЕТРИ І БІЛЬШЕ:

- .7.5 Наскільки це практично можливо, електричне обладнання та його компоненти для водонепроникних дверей повинні бути розташовані вище палуби перегородок і за межами небезпечних зон і приміщень.
- .7.6 Кожухи електричних компонентів, розташовані, у силу потреби, нижче палуби перегородок, повинні бути забезпечені достатнім захистом від потрапляння води.
- .7.7 Силові кола, кола керування, індикації та сигналізації повинні бути захищені від пошкоджень таким чином, щоб вихід із ладу кола одних дверей не призводив до виходу з ладу кола будь-яких інших дверей. Короткі замикання або інші порушення в роботі кіл сигналізації або індикації дверей не повинні призводити до втрати потужності урухомника цих дверей. Необхідно вжити заходів, щоб затікання води в електричне обладнання, розташоване нижче палуби перегородок, не призводило до відчинення дверей.
- .7.8 Одиначна відмова в електричному колі системи силового керування або контролю розсувних водонепроникних дверей з урухомником від джерела енергії не повинна призводити до відчинення зачинених дверей. Наявність електроенергії для живлення потрібно постійно відстежувати в точці електричного кола, розташованій якнайближче до кожного з електродвигунів, передбачених параграфом .7.3. Будь-який перебіг такого електропостачання повинен викликати спрацювання звукового та візуального сигналів на центральному посту керування на ходовому містку.
- .8.1 Пульт центрального поста керування на ходовому містку повинен мати перемикач «привілейованого режиму» з двома режимами керування: режимом «місцевого поста керування», який дає змогу відчинити і, після використання, зачинити будь-які двері з місцевого поста керування без використання функції автоматичного зачинення, і режимом «двері зачинені», який автоматично зачиняє будь-які відчинені двері. Режим «двері зачинені» повинен забезпечувати відчинення дверей і

автоматичне зачинення дверей з місцевого поста керування після звільнення механізму місцевого поста керування. Перемикач «привілейованого режиму» зазвичай повинен перебувати в режимі «місцевого поста керування». Режим «двері зачинені» необхідно використовувати тільки в аварійних випадках чи з метою випробування.

- .8.2 Пульт центрального поста керування на ходовому містку повинен бути обладнаний схемою розташування кожних дверей із візуальними індикаторами, які показують, зачинені чи відчинені кожні двері. Червоне світло позначає, що двері повністю відчинені, а зелене світло позначає, що двері повністю зачинені. Під час дистанційного зачинення дверей блимання червоного світла позначає проміжне положення дверей. Коло індикації не повинне залежати від кола керування для кожних дверей.
- .8.3 Відчинення будь-яких дверей з пульта центрального поста керування має бути неможливим.

#### НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

- .9.1 Усі водонепроникні двері під час плавання повинні залишатися зачиненими, за винятком випадків, коли їх можна відчинити, як вказано в параграфах 9.2 і 9.3, Водонепроникні двері понад 1,2 метри завширшки, дозволені параграфом 11, можуть бути відчинені тільки за обставин, описаних у вказаному параграфі. Будь-які двері, відчинені відповідно до цього параграфа, повинні бути готові до негайного зачинення.
- .9.2 Водонепроникні двері можуть бути відчинені під час плавання для забезпечення проходу пасажирів чи екіпажу або коли характер роботи, виконуваної в безпосередній близькості від дверей, вимагає, щоб двері були відчинені. Двері повинні бути негайно зачинені після завершення проходу або роботи, яка потребувала їх відчинення.
- .9.3 Окремі водонепроникні двері можуть залишатися відчиненими під час плавання, тільки якщо це вважається абсолютно необхідним, тобто якщо вирішено, що відчинені двері необхідні для безпечної та ефективної експлуатації судових машин і механізмів або щоб забезпечити пасажирам нормальний безперешкодний доступ до пасажирських приміщень. Таке рішення повинне бути ухвалене адміністрацією держави прапора тільки після ретельного вивчення його впливу на експлуатацію та живучість судна. Водонепроникні двері, які дозволено залишати відчиненими, повинні бути чітко вказані в інформації про остійність судна та повинні бути завжди готові до негайного зачинення.

#### НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D:

- .10.1 Якщо адміністрація держави прапора переконана, що такі двері необхідні, водонепроникні двері належної конструкції можуть бути встановлені у водонепроникних перегородках, що розділяють міжпалубні вантажні приміщення. Такі двері можуть бути навісними, відкатними або розсувними, але вони не повинні бути дистанційно керованими. Вони повинні бути встановлені якнайвище і, наскільки це практично можливо, якнайдалі від зовнішньої обшивки; проте найближчі до борту вертикальні кромки дверей в жодному разі не повинні бути розташовані від зовнішньої обшивки на відстані, меншій ніж одна п'ята ширини судна, причому цю відстань вимірюють під прямим кутом до діаметральної площини на рівні осадки при найвищій вантажній ватерлінії поділу на відсіки.
- .10.2 Такі двері повинні бути зачинені до початку рейсу і залишатися зачиненими протягом плавання; час відчинення таких дверей в порту і час їх зачинення перед відходом з порту необхідно записувати в судовий журнал. Якщо до будь-яких із цих дверей необхідно забезпечити доступ під час рейсу, вони повинні бути оснащені пристроєм, що запобігає несанкціонованому відчиненню. Якщо пропонується встановлення таких дверей, їх кількість і розташування повинні підлягати спеціальному розгляду з боку адміністрації держави прапора.
- .11 Знімні листи на перегородках не дозволені, за винятком машинних приміщень. Такі листи повинні

завжди перебувати на своєму місці перед виходом судна з порту, і їх заборонено знімати під час плавання, крім випадків термінової необхідності — на розсуд капітана. Адміністрація держави прапора може дозволяти в кожній головній поперечній перегородці не більше одних розсувних водонепроникних дверей з урухомником від джерела енергії, розмір яких перевищує визначений у параграфі .7.1.2, на заміну цим знімним листам за умови, що ці двері будуть зачинені перед виходом судна з порту і залишатимуться зачиненими під час плавання, за винятком випадків термінової необхідності — на розсуд капітана. Ці двері не обов'язково повинні відповідати вимогам параграфа .7.1.4 щодо їх повного зачинення ручним урухомником протягом 90 секунд. Час відчинення та зачинення цих дверей, незалежно від того, чи перебуває судно в морі чи в порту, необхідно записувати в судновий журнал.

#### **14 Судна, що перевозять вантажні транспортні засоби та супровідний персонал (П 16)**

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С I D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

- .1 Це правило застосовується до пасажирських суден, призначених або адаптованих для перевезення вантажних транспортних засобів та супровідного персоналу.
- .2 Якщо загальна кількість пасажирів на такому судні, включно з особами, які супроводжують транспортні засоби, не перевищує  $N = 12 + A/25$ , де  $A$  = загальна площа (у квадратних метрах) палуб приміщень, доступних для розміщення вантажних транспортних засобів, і де корисна висота в місцях розміщення та біля входу до таких приміщень становить не менше 4 метрів — до таких водонепроникних дверей застосовують положення параграфа .10 правила 13, за винятком того, що ці двері можна встановлювати у водонепроникних перегородках, які розділяють вантажні приміщення, на будь-якому рівні. Крім того, на ходовому містку повинні бути індикатори, що автоматично показують, коли кожні двері зачинені та задрасні.
- .3 При застосуванні положень цієї глави до такого судна  $N$  — це максимальна кількість пасажирів, на перевезення якої судно може бути сертифіковане відповідно до цього правила.

#### **15 Отвори в обшивці корпусу нижче граничної лінії занурення (П 17)**

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С I D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

- .1 Кількість отворів в обшивці корпусу повинна бути зведена до мінімуму, сумісного з конструкцією та належною експлуатацією судна.
- .2.1 Влаштування та ефективність засобів зачинення будь-яких отворів в обшивці корпусу повинні відповідати своєму призначенню та місцю встановлення.
- .2.2 Згідно з вимогами чинної Міжнародної конвенції про вантажну марку, нижня кромка ілюмінаторів не повинна бути розташована нижче лінії, проведеної паралельно до палуби перегородок вздовж борту з найнижчою точкою на відстані у 2,5% ширини судна або 500 мм, залежно від того, яке з цих значень більше, вище найвищої вантажної ватерлінії поділу на відсіки.
- .2.3 Усі ілюмінатори, нижні кромки яких перебувають нижче граничної лінії занурення, повинні мати конструкцію, яка унеможливує їх відчинення будь-ким без дозволу капітана судна.
- .2.4 Якщо в міжпалубному просторі нижні кромки будь-яких ілюмінаторів, згаданих у параграфі .2.3, розташовані нижче лінії, проведеної паралельно до палуби перегородок вздовж борту з найнижчою точкою на відстані 1,4 метра плюс 2,5% ширини судна вище рівня, води під час відходу судна з будь-якого порту, усі ілюмінатори в цьому міжпалубному просторі повинні бути герметично зачинені та замкнені до виходу судна з порту та не повинні відчинятися, доки воно не прибуде до наступного порту. Під час застосування цього параграфа може бути зроблена відповідна поправка на прісну воду у застосовних випадках.

- .2.5 Ілюмінатори та їхні штормові кришки, до яких немає доступу під час плавання судна, повинні бути зачинені та задрасні до виходу судна з порту.
- .3 Кількість шпігатів, санітарно-технічних зливних та інших подібних отворів в обшивці корпусу має бути зведена до мінімуму шляхом використання кожного отвору для якомога більшої кількості санітарно-технічних та інших трубопроводів, або будь-яким іншим прийнятним способом.
- .4 Усі приймальні та зливні отвори в обшивці корпусу повинні бути забезпечені надійними та доступними засобами, що виключають випадкове потрапляння води всередину судна.
- .4.1 Згідно з вимогами чинної Міжнародної конвенції про вантажну марку, за винятком, передбаченим в параграфі .5, кожний окремих зливний отвір, виведений через обшивку корпусу з приміщень, розташованих нижче граничної лінії занурення, повинен бути забезпечений одним автоматичним незворотним клапаном, обладнаним пристроєм для примусового закриття з місця, розташованого вище палуби перегоронок, або двома автоматичними незворотними клапанами без пристрою для примусового закриття, за умови, що внутрішній клапан розташований вище найвищої вантажної ватерлінії поділу на відсіки і завжди доступний для огляду в умовах експлуатації.

У випадку встановлення клапана з пристроєм для примусового закриття пост керування ним вище палуби перегоронок повинен бути завжди легко доступний і забезпечений засобами індикації того, чи відкритий цей клапан чи закритий.

- .4.2 Вимоги чинної Міжнародної конвенції про вантажну марку застосовуються до зливних отворів, які проходять через обшивку корпусу з приміщень, розташованих вище граничної лінії занурення.
- .5 Основні та допоміжні приймальні та зливні отвори в машинному приміщенні, пов'язані з роботою механізмів, повинні бути оснащені легкодоступними клапанами, розташованими між трубами та обшивкою корпусу або між трубами та кінгстонними ящиками, прикріпленими до обшивки корпусу. Керування клапанами може здійснювати з місця їх встановлення, і вони повинні бути обладнані індикаторами, що вказують, чи вони закриті чи відкриті.

#### НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D:

- .1 Маховики або рукоятки кінгстонних клапанів повинні бути легкодоступними для використання. Усі клапани, використовувані як кінгстонні, повинні зачинятися рухом їхніх маховиків за годинниковою стрілкою.
- .2 Зливні крани або клапани в борту судна для випуску води з котлів повинні бути розташовані в легкодоступних місцях, але не під покриттям палуби. Крани або клапани повинні бути спроектовані таким чином, щоб можна було легко побачити, відкриті вони чи закриті. Крани повинні бути забезпечені захисними екранами, спроектованими таким чином, щоб стопор не можна було витягти, коли кран відкритий.
- .3 Усі клапани та крани у трубопровідних системах, таких як трюмні та баластні системи, паливні та мастильні системи, системи пожежогасіння та шлюзування, системи водяного охолодження та санітарно-технічні системи тощо, повинні бути чітко марковані відповідно до їхніх функцій.
- .4 Інші випускні труби, якщо вони виходять нижче найвищої вантажної ватерлінії поділу на відсіки, повинні бути забезпечені рівноцінними засобами закриття з боку судна; якщо вони виходять вище найвищої вантажної ватерлінії поділу на відсіки, вони повинні бути обладнані звичайним штормовим клапаном. В обох випадках ці клапани можна не встановлювати, якщо використовувані труби мають таку саму товщину, як і непрямі випускні канали в обшивці з туалетів і умивальників, а випускні отвори в підлозі вбиралень тощо оснащені штормовими кришками або іншим чином захищені від тиску води. Однак не обов'язково, щоб товщина стінок таких труб перевищувала 14 мм.

- .5 Якщо встановлений клапан із механізмом прямого закривання, місце, з якого ним можна керувати, повинне бути завжди легкодоступним, а також повинні бути наявні засоби індикації того, чи відкритий цей клапан чи закритий.
- .6 Якщо клапани з механізмами прямого закривання розташовані в машинних приміщеннях, достатньо, щоб ними можна було керувати з місця їх розташування, за умови, що це місце є легкодоступним за будь-яких умов.
- .6 Уся арматура забортних отворів і клапани, які вимагаються відповідно до цього правила, повинні бути виготовлені зі сталі, бронзи або іншого схваленого в'язкого матеріалу. Використання клапанів, виготовлених зі звичайного чавуну або подібного матеріалу, не допускається. Усі труби, згадані в цьому правилі, повинні бути виготовлені зі сталі або іншого еквівалентного матеріалу, що відповідає вимогам адміністрації держави прапора.
- .7 Лацпорти та вантажні порти, розташовані нижче граничної лінії занурення, повинні мати достатню міцність. Вони повинні бути надійно зачинені та герметично задрасні до виходу судна з порту і повинні залишатися зачиненими під час плавання.
- .8 Такі порти в жодному разі не повинні бути встановлені так, щоб їхня найнижча точка перебувала нижче найвищої вантажної ватерлінії поділу на відсіки.

## **16 Водонепроникність пасажирських суден вище граничної лінії занурення (П 20)**

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С I D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

- .1 Мають бути вжиті всі доцільні та практично можливі заходи для обмеження проникнення та поширення води вище палуби перегородок. Такі заходи можуть включати встановлення напівперегородок або рамних балок. Якщо водонепроникні напівперегородки та рамні балки встановлені на палубі перегородок над основними перегородками поділу на відсіки або безпосередньо поблизу них, то вони повинні мати водонепроникні з'єднання з обшивкою корпусу та палубою перегородок, щоб обмежити поширення води на палубі, коли судно має крен у пошкодженому стані. Якщо водонепроникна напівперегородка не збігається з розташованою нижче перегородкою, ділянка палуби перегородок між ними повинна бути водонепроникною.
- .2 Палуба перегородок або палуба над нею повинна бути непроникною для впливу моря. Усі отвори на відкритій палубі повинні мати комінгзи достатньої висоти і міцності та повинні бути забезпечені надійними засобами для швидкого їх зачинення із забезпеченням непроникності для впливу моря. Штормові портики, леєрні огорожі та шпігати повинні бути встановлені там, де це необхідно для забезпечення швидкого стоку води з відкритої палуби за будь-яких погодних умов.
- .3 У наявних судах класу В відкриті кінці повітряних трубок, що закінчуються в надбудові, повинні перебувати принаймні на 1 метр вище ватерлінії, коли судно нахилене під кутом  $15^\circ$  або до максимального кута крену на проміжних стадіях затоплення, як визначено шляхом безпосереднього розрахунку, залежно від того, яке з цих значень більше. Альтернативно, повітряні трубки цистерн, окрім нафтових цистерн, можуть проходити через борт надбудови. Положення цього параграфу не обмежують положення чинної Міжнародної конвенції про вантажну марку.
- .4 Ілюмінатори, лацпорти, вантажні порти та інші засоби зачинення отворів в обшивці корпусу вище граничної лінії занурення повинні мати надійну конструкцію та достатню міцність з урахуванням приміщень, у яких їх встановлено, а також їх розташування відносно найвищої вантажної ватерлінії поділу на відсіки.
- .5 На всіх ілюмінаторах приміщень, розташованих нижче першої палуби над палубою перегородок, повинні бути передбачені міцні внутрішні штормові кришки, які можуть бути легко та надійно зачинені та герметично задрасні.



## 17 Зачинення вантажних дверей (П 20-1)

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

- .1 Указані нижче двері, розташовані вище граничної лінії занурення, повинні бути зачинені та замкнені перед виходом судна в будь-який рейс і повинні залишатися зачиненими та замкненими, доки судно не відшвартується біля свого наступного причалу:
  - .1 вантажні двері в обшивці корпусу або в закритих надбудовах;
  - .2 носові козирки, встановлені в місцях, визначених у параграфі .1.1;
  - .3 вантажні двері в таранній перегородці;
  - .4 непроникні для впливу моря апарелі, що утворюють зачинення, альтернативні зачиненням, які визначені в параграфах .1.1–.1.3 включно. Якщо двері неможливо відчинити або зачинити під час перебування судна біля причалу, такі двері можуть бути відчинені або залишені відчиненими під час підходу до причалу або відходу від нього, але лише настільки, наскільки це необхідно, щоб забезпечити їх негайне спрацювання. У будь-якому випадку внутрішні носові двері повинні залишатися зачиненими.
- .2 Незважаючи на вимоги параграфів .1.1 та .1.4, адміністрація держави прапора може дозволити відчиняти конкретні двері на розсуд капітана, якщо це необхідно для експлуатації судна або посадки та висадки пасажирів, коли судно перебуває на безпечній якорній стоянці та за умови, що безпеку судна не порушено.
- .3 Капітан повинен забезпечити ефективну систему нагляду та звітування про зачинення та відчинення дверей, згаданих у параграфі .1.
- .4 До виходу судна в будь-який рейс капітан повинен забезпечити, щоб відповідно до правила 22, у судовому журналі був зроблений запис про час останнього зачинення дверей, визначених у параграфі .1, і про час будь-якого відчинення конкретних дверей відповідно до параграфа .2.

## 17-1 Водонепроникність палуби з горизонтальним способом навантаження та розвантаження (палуби перегородок) відносно розташованих нижче приміщень (П 20-2)

НОВІ ПАСАЖИРСЬКІ СУДНА РО-РО КЛАСУ В, С І D

- .1.1 Відповідно до положень параграфів .1.2 та .1.3, найнижча точка всіх проходів до приміщень, розташованих нижче палуби перегородок, повинна бути не менше ніж на 2,5 метри вище палуби перегородок;
- .1.2 якщо для доступу до приміщень, розташованих нижче палуби перегородок, встановлено апарелі для колісної техніки, їхні пройми повинні мати можливість зачинення, непроникного для впливу моря, щоб запобігти проникненню води в нижні приміщення, а також звукову та світлову сигналізацію, виведену на ходовий місток;
- .1.3 адміністрація держави прапора може дозволити влаштування конкретних проходів до приміщень, розташованих нижче палуби перегородок, якщо вони необхідні для життєво важливих робіт на судні, наприклад, для переміщення механізмів або запасів, за умови що такі проходи є водонепроникними та обладнані звуковою і світловою сигналізацією, виведеною на ходовий місток;
- .1.4 проходи, згадані в параграфах .1.2 та .1.3, повинні бути закриті до моменту відходу судна від причалу в будь-який рейс і повинні залишатися закритими, доки судно не відшвартується біля причалу в наступному порту;

- .1.5 капітан повинен забезпечити ефективну систему нагляду та звітування про закриття та відкриття таких проходів, згаданих у параграфах .1.2 та .1.3; та
- .1.6 до відходу судна від причалу в будь-який рейс капітан повинен забезпечити, щоб відповідно до правила II-1/B/22, у судновому журналі був зроблений запис про час останнього закриття проходів, згаданих у параграфах .1.2 та .1.3;
- .1.7 нові пасажирські судна ро-ро класу С менш ніж 40 метрів завдовжки та нові пасажирські судна ро-ро класу D можуть, замість відповідності параграфам .1.1–.1.6, відповідати параграфам .2.1–.2.3, за умови, що висота комінгзів і порогів становить принаймні 600 мм на відкритих вантажних палубах і принаймні 380 мм на закритих вантажних палубах із горизонтальним способом навантаження та розвантаження.

#### НАЯВНІ ПАСАЖИРСЬКІ СУДНА РО-РО КЛАСУ В:

- .2.1 Усі проходи з палуби з горизонтальним способом навантаження та розвантаження, які ведуть до приміщень нижче палуби перегородок, повинні бути непроникні для впливу моря, а на ходовому містку повинні бути передбачені засоби індикації того, відкритий прохід чи закритий;
- .2.2 усі такі проходи повинні бути закриті перед відходом судна від причалу в будь-який рейс і повинні залишатися закритими, доки судно не відшвартується біля причалу в наступному порту;
- .2.3 незважаючи на вимоги параграфа .2.2, адміністрація держави прапора може дозволяти відчиняти деякі проходи під час рейсу, але тільки на час, достатній для забезпечення вільного проходу і, за необхідності, для забезпечення виконання важливих робіт на судні.

#### **17-2 Доступ до палуб із горизонтальним способом навантаження та розвантаження (П 20-3)**

##### УСІ ПАСАЖИРСЬКІ СУДНА РО-РО:

Капітан або призначена ним особа командного складу повинні забезпечувати, щоб жодному пасажирові не було надано доступу на закриті палубу з горизонтальним способом навантаження та розвантаження, коли судно перебуває на ходу, без чітко вираженої згоди капітана або призначеної ним особи командного складу.

#### **17-3 Закриття перегородок на палубі з горизонтальним способом навантаження та розвантаження (П 20-4)**

##### НОВІ ПАСАЖИРСЬКІ СУДНА РО-РО КЛАСУ В, С І D ТА НАЯВНІ ПАСАЖИРСЬКІ СУДНА РО-РО КЛАСУ В:

- .1 Усі поперечні або подовжні перегородки, які враховані як ефективні засоби обмеження поширення морської води на палубі з горизонтальним способом навантаження та розвантаження, повинні бути закриті та закріплені, перш ніж судно відійде від причалу, і повинні залишатися в такому стані, доки судно не відшвартується біля причалу в наступному порту.
- .2 Незважаючи на вимоги параграфа .1, адміністрація держави прапора може дозволяти, щоб окремі проходи через такі перегородки залишалися відкритими під час рейсу, але тільки на час, достатній для забезпечення вільного проходу і, за необхідності, для забезпечення виконання важливих робіт на судні.

#### **18 Інформація про остійність суден (П 22)**

##### НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

- .1 Кожне пасажирське судно після завершення побудови має бути піддане кренуванню з визначенням елементів його остійності. Капітан має бути забезпечений інформацією, затвердженою адміністрацією держави прапора, яка необхідна для того, щоб він міг швидкими і простими способами отримати точні дані про остійність судна в різних умовах експлуатації.

- .2 Якщо судно підлягає будь-якій перебудові, що істотно впливає на передану капітану інформацію про остійність, необхідно надати йому виправлену й оновлену інформацію про остійність. За необхідності судно має пройти повторне кренування.
- .3 Через проміжки часу, що не перевищують п'ять років, необхідно проводити огляд водотоннажності судна порожнем для встановлення будь-яких змін водотоннажності судна порожнем і положення центру ваги в подовжньому напрямку. Судно повинне підлягати повторному кренуванню, якщо в порівнянні з затвердженою інформацією про остійність було виявлено або очікується наявність відхилень водотоннажності судна порожнем у понад 2% або відхилень положення центра ваги в подовжньому напрямку в понад 1% від довжини судна.
- .4 Адміністрація держави прапора може не вимагати кренування конкретного судна за умови, що основні дані про його остійність відомі за результатами кренування іншого судна тієї ж серії, і адміністрації держави прапора було переконливо доведено, що на основі цих вихідних даних можна отримати достовірну інформацію про остійність судна, звільненого від кренування. Покликання зроблене на Циркуляр КБМ MSC/Circ.1158.
- .5 Якщо точне кренування недоцільне, водотоннажність судна порожнем і положення центру ваги мають бути визначені шляхом інспекції водотоннажності порожнем і точних обчислень. Покликання зроблене на інформацію, що міститься у правилі 2.7 Кодексу високошвидкісних суден від 2000 року.

## **19 Схеми з боротьби за живучість судна (П 23)**

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С I D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

У якості настанов особі керівного складу, що відповідає за судно, повинні постійно бути доступні для огляду схеми, які для кожної палуби та трюму чітко показують межі водонепроникних відсіків, розташування отворів у них і засобів їх зачинення із зазначенням розташування органів керування ними, а також пристроїв для вирівнювання будь-якого крену, викликаного затопленням. Крім того, у розпорядженні командного складу судна повинні бути буклети, що містять згадану вище інформацію.

## **20 Водонепроникність корпусу та надбудов, запобігання пошкодженням і боротьба за живучість (П 23-2)**

- .1 На ходовому містку повинні бути передбачені індикатори для всіх дверей в обшивці судна, вантажних дверей та інших засобів закриття, які, будучи залишені відчиненими або незадрасними належним чином, можуть призвести до затоплення приміщення спеціальної категорії чи вантажного приміщення з горизонтальним способом завантаження та розвантаження. Система індикації повинна бути спроектована за безпечним принципом і повинна сповіщати за допомогою візуальних сигналів, що двері неповністю зачинені або котрийсь із засобів кріплення відсутній чи неповністю закріплений, а також за допомогою звукових сигналів, якщо такі двері виявляються відчиненими або засоби закріплення — незакріпленими. Для панелі індикації на ходовому містку повинна бути передбачена функція вибору режиму роботи «порт/ по-похідному», яка забезпечує подачу звукового сигналу на ходовий місток, якщо судно виходить з порту з незачиненими носовими дверима, внутрішніми дверима, кормовою апареллю або будь-якими іншими відчиненими дверима в обшивці корпусу судна, або якщо будь-які засоби закриття не перебувають у правильному положенні. Живлення для системи індикації повинне бути незалежним від джерела живлення урухомників для роботи та задраювання дверей. Системи індикації, затверджені адміністрацією держави прапора, які були встановлені на борту наявних суден, не потребують заміни.
- .2 Система телевізійного спостереження та система виявлення протікання води повинні бути влаштовані таким чином, щоб забезпечити на ходовому містку і на посту керування головною рушійною установкою індикацію будь-якого протікання через внутрішні і зовнішні носові двері, кормові двері або будь-які інші двері в обшивці корпусу судна, які можуть призвести до затоплення

приміщень спеціальних категорій або вантажних приміщень із горизонтальним способом завантаження та розвантаження.

- .3 Приміщення спеціальних категорій і вантажні приміщення з горизонтальним способом завантаження та розвантаження необхідно постійно патрулювати або контролювати за допомогою ефективних засобів, таких як телевізійне спостереження, щоб будь-яке зрушення колісної техніки в несприятливу погоду та несанкціонований доступ пасажирів до цих приміщень могли бути виявлені, коли судно перебуває на ходу.
- .4 На судні повинні бути наявні та вивішені у відповідному місці задокументовані операційні процедури зачинення та задраювання всіх дверей в обшивці корпусу судна, вантажних дверей та інших засобів закриття, незачинення або неналежне задраювання яких може призвести до затоплення будь-якого приміщення спеціальної категорії чи вантажного приміщення з горизонтальним способом завантаження та розвантаження.

## **21 Маркування, періодичне приведення в дію та інспектування водонепроникних дверей тощо (П 24)**

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С I D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

- .1 Щотижня повинні проводитися навчання з приведення в дію водонепроникних дверей, ілюмінаторів, клапанів і механізмів закриття шпігатів.
- .2 Усі водонепроникні двері в головних поперечних перегородках, якими користуються в морі, повинні щотижня перевірятися в роботі.
- .3 Водонепроникні двері та всі пов'язані з ними механізми та індикатори, усі клапани, закриття яких потрібне для забезпечення водонепроникності відсіку, а також усі клапани, які забезпечують переток води для випрямлення судна, потрібно періодично перевіряти під час перебування судна в морі, не рідше одного разу на тиждень.
- .4 Такі клапани, двері та механізми повинні бути належним чином марковані, щоб вони могли бути правильно використані для забезпечення максимальної безпеки.

## **22 Записи в судовому журналі (П 25)**

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С I D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

- .1 Навісні двері, знімні листи, ілюмінатори, лацпорти, вантажні порти та інші отвори, які згідно з цими правилами необхідно тримати зачиненими під час плавання, повинні бути зачинені до виходу судна з порту. Час їх зачинення та відчинення (якщо це дозволяється цими правилами) має бути записаний у судовому журналі.
- .2 У судовий журнал повинні бути внесені записи про всі навчання та перевірки, що їх вимагає правило 21, з докладним зазначенням усіх недоліків, які можуть бути при цьому виявлені.

## **23 Підйомні платформи для перевезення автомобілів і апарелі**

НОВІ СУДНА КЛАСУ А, В, С I D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

На суднах, обладнаних підвісними палубами для перевезення пасажирських транспортних засобів, усі роботи з побудови, монтажу та експлуатації необхідно здійснювати згідно із заходами, встановленими адміністрацією держави прапора. Стосовно побудови необхідно застосовувати відповідні правила визнаної організації.

## **24 Лесрні огорожі**

НОВІ СУДНА КЛАСУ А, В, С I D, ПОБУДОВАНІ ПОЧИНАЮЧИ З 1 СІЧНЯ 2003 РОКУ:

1. На зовнішніх палубах, до яких дозволений доступ пасажирів і на яких не передбачені фальшборти достатньої висоти, повинні бути встановлені леєрні огорожі заввишки мінімум 1 100 мм над палубою такого проектування та конструкції, що не дадуть змоги будь-якому пасажирові залісти на леєрну огорожу та випадково впасти з палуби.
2. Трапи та майданчики трапів на таких зовнішніх палубах повинні бути забезпечені леєрними огорожами аналогічної конструкції.

## **ЧАСТИНА С**

### **МЕХАНІЧНЕ УСТАТКОВАННЯ**

#### **1 Загальні положення (П 26)**

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

- .1 Механізми, котли та інші посудини під тиском, пов'язані з ними системи трубопроводів і арматура повинні бути встановлені та захищені так, щоб звести до мінімуму будь-яку небезпеку для осіб на борту, з належним врахуванням рухомих деталей, гарячих поверхонь та інших джерел небезпеки.
- .2 Повинні бути передбачені засоби, що забезпечують підтримку або відновлення нормальної роботи головних механізмів навіть у разі виходу з ладу одного з важливих допоміжних механізмів.
- .3 Повинні бути передбачені засоби, що забезпечують пуск механізмів у неробочому стані судна без допомоги ззовні.

НОВІ СУДНА КЛАСУ В І С:

- .4 Головні та всі допоміжні механізми, необхідні для забезпечення руху і безпеки судна, повинні мати таку конструкцію, щоб після їх встановлення вони працювали як при положенні судна на рівному кілі, так і в умовах крену на будь-який кут до 15° (включно) на той чи інший борт за статичних умов та до 22,5° (включно) на той чи інший борт за динамічних умов (бортова хитавиця) та за умов одночасного динамічного диферента (кільова хитавиця) у 7,5° на ніс або на корму.

НОВІ СУДНА КЛАСУ А, В, С І D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

- .5 Повинні бути передбачені засоби для зупинення головних механізмів і гребного гвинта у разі виникнення аварійних ситуацій з відповідних місць за межами машинного приміщення/ центрального поста керування двигунами, напр. з відкритої палуби або ходової рубки.

СУДНА КЛАСУ В, С І D, ПОБУДОВАНІ ПОЧИНАЮЧИ З 1 СІЧНЯ 2003 РОКУ:

- .6 Розташування та конфігурація вентиляційних трубок витратних і відстійних паливних танків і танків для мастил повинні бути такими, щоб у разі пошкодження вентиляційної трубки це прямо не призводило до ризику потрапляння в танки дощової або морської води з палуби. На кожному судні повинні бути два витратні паливні танки для кожного виду палива, використовуваного для головного двигуна і найважливіших систем, або еквівалентні засоби та пристрої, що забезпечують принаймні 8 годин роботи головного двигуна на судах класу В і принаймні 4 години на судах класу С і D за максимального безперервного навантаження рушійної установки та нормального навантаження електрогенератора в морі.

#### **2 Двигуни внутрішнього згоряння (П 27)**

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

- .1 Двигуни внутрішнього згоряння з діаметром циліндра 200 мм і більше або з об'ємом картера 0,6 м<sup>3</sup> і більше повинні бути обладнані запобіжними клапанами відповідного типу для запобігання вибуху в картері, що мають достатню площу перетину випускного отвору. Запобіжні клапани повинні бути розташовані таким чином або оснащені такими засобами, щоб забезпечувати викид у напрямку, який би зводив до мінімуму можливість травмування персоналу.

### 3 Осушувальні засоби (П 21)

#### НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

- .1.1 Повинна бути передбачена ефективна осушувальна система, що за будь-яких практично можливих умов здатна забезпечувати відкачування води з будь-якого водонепроникного відсіку та його осушення, за винятком приміщень, призначених для постійного зберігання прісної води, водного баласту, рідкого палива або рідкого вантажу, для яких передбачені інші ефективні засоби відкачування. Повинні бути передбачені ефективні засоби для осушення трюмів з ізоляцією.
- .1.2 Санітарні, баластні насоси та насоси загальносуднового призначення можна вважати незалежними осушувальними насосами з урухомником від джерела енергії, якщо вони мають необхідні з'єднання з осушувальною системою.
- .1.3 Усі осушувальні трубопроводи, що проходять у паливних танках або під ними, а також у котельних або машинних приміщеннях, у тому числі у приміщеннях, у яких розташовані паливі відстійні цистерни або паливні насоси, повинні бути виготовлені зі сталі або іншого придатного матеріалу.
- .1.4 Конфігурація осушувальної і баластної систем повинна виключати можливість потрапляння забортної води та води з баластних цистерн у вантажні та машинні приміщення або з одного відсіку в інший. Повинні бути передбачені заходи, що виключають випадкове заповнення забортною водою диптанків, під'єднаних до осушувальної та баластної систем, під час перебування в них вантажу або відкачування водного баласту, що міститься в них, через осушувальний трубопровід.
- .1.5 Усі розподільні коробки і керовані вручну клапани осушувальної системи повинні бути розташовані в місцях, доступних за звичайних умов.

#### НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D:

- .1.6 Повинні бути передбачені заходи для осушення закритих вантажних приміщень, розташованих на палубі перегородок.
  - .1.6.1 Якщо висота надводного борту до палуби перегородок така, що кромка палуби занурюється у воду за умов крену судна на понад 5°, осушення має відбуватися за допомогою достатньої кількості шпігатів відповідного розміру, що дають змогу зливати воду безпосередньо за борт і розташовані згідно з вимогами правила 15.
  - .1.6.2 Якщо висота надводного борту така, що кромка палуби перегородок занурюється у воду за умов крену судна на 5° або менше, злив води із закритих вантажних приміщень на палубі перегородок має відбуватися у придатне приміщення або приміщення достатньої місткості, обладнане сигналізацією про високий рівень води та забезпечені відповідними пристроями для зливу води за борт. Крім того, необхідно забезпечити, щоб:
    - .1 кількість, розміри і розташування шпігатів були такими, щоб запобігати накопиченню надмірної кількості води, що вільно перетікає;
    - .2 засоби осушення, яких вимагає це правило, враховували вимоги щодо будь-якої стаціонарної системи пожежогасіння шляхом водорозпилення;
    - .3 вода, забруднена бензином або іншими небезпечними речовинами, не потрапляла у машинні приміщення або інші приміщення, у яких можуть бути джерела займання; та
    - .4 якщо закриті вантажні приміщення захищені системою вуглекислотного пожежогасіння, палубні шпігати були обладнані засобами, що запобігають витоку інертного газу.

#### НОВІ СУДНА КЛАСУ А, В, С І D:

- .1.6.3 Засоби осушення палуб з горизонтальним способом навантаження та розвантаження й автомобільних палуб повинні мати достатній запас потужності, щоб шпігати, осушувальні порти

тощо як на правому, так і на лівому бортах могли впоратися з водою з насосів дренчерної системи та пожежних насосів, з урахуванням крену та диферента судна.

- .1.6.4 Кімнати відпочинку пасажирів і екіпажу, облаштовані спринклерними системами та пожежними кранами, повинні мати достатню кількість шпінгатів для стоку води внаслідок пожежогасіння спринклерними голівками та двома пожежними рукавами. Шпінгати повинні мати якнайефективніше розташування, напр., у кожному кутку.

#### НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С I D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

- .2.1 Осушувальна система, що її вимагає параграф .1.1, повинна бути здатна функціонувати у всіх практично можливих аварійних ситуаціях, як при прямому положенні судна, так і в умовах крену. З цією метою приймальні патрубки встановлюють, як правило, по бортах, за винятком вузьких кінцевих відсіків судна, де може бути достатньо одного приймального патрубка. У відсіках незвичайної форми можуть знадобитися додаткові приймальні патрубки. Повинні бути передбачені засоби, що забезпечують вільне надходження води до приймальних трубопроводів відсіку.
- .2.2 Осушувальні насоси з урухомниками від джерела енергії повинні бути встановлені, наскільки це практично можливо, в окремих водонепроникних відсіках і влаштовані або розташовані так, щоб ці відсіки не були затоплені внаслідок того самого пошкодження. Якщо головні механізми, допоміжні механізми та котли розташовані у двох або більше водонепроникних відсіках, то насоси, які можуть бути використані для осушення, повинні бути, наскільки це можливо, розподілені між цими відсіками.
- .2.3 За винятком додаткових насосів, які можуть бути передбачені тільки для кінцевих відсіків, розташування кожного необхідного осушувального насоса повинне забезпечувати видалення води з будь-якого приміщення, осушення якого вимагається відповідно до параграфу .1.1.
- .2.4 Кожен осушувальний насос з урухомником від джерела енергії повинен забезпечувати відкачування води через передбачену осушувальну магістраль зі швидкістю не менше 2 м/с. Незалежні осушувальні насоси з урухомниками від джерела енергії, розташовані в машинних приміщеннях, повинні мати прямі приймальні патрубки в цих приміщеннях, але в будь-якому одному такому приміщенні має бути встановлено не більше двох приймальних патрубків. Якщо передбачено два або більше таких приймальних патрубків, то щонайменше по одному з них необхідно встановлювати на кожному борту судна. Прямі приймальні патрубки повинні бути розміщені відповідним чином, і ті патрубки, які встановлені в машинному приміщенні, повинні мати діаметр не менше діаметра, необхідного для осушувальної магістралі.
- .2.5 На додачу до прямого приймального патрубка або патрубків, передбачених параграфом .2.4, має бути прямий аварійний патрубок, оснащений незворотним клапаном, який виведений від найбільшого з наявних незалежних насосів на рівень, що дозволяє осушувати машинне приміщення; такий патрубок повинен мати такий самий діаметр, як і приймальний патрубок використовуваних насосів.
- .2.6 Повідні штоки кінгстонів і клапанів прямих приймальних патрубків повинні бути виведені достатньо високо над настилом машинного приміщення.
- .2.7 Усі приймальні осушувальні трубопроводи по всій довжині до з'єднань з насосами повинні бути відокремлені від інших трубопроводів.
- .2.8 Діаметр  $d$  головної та допоміжної осушувальних магістралей повинен розраховуватися за наведеними нижче формулами. Однак фактичний внутрішній діаметр осушувальної магістралі може бути округлений до найближчого стандартного розміру, прийнятого для адміністрації держави прапора:

$$d = 25 + 1,68 \sqrt{L (B + D)}$$

допоміжні осушувальні магістралі між колекторами та приймальними патрубками:

$$d = 25 + 2,15 \sqrt{L_1 (B + D)}$$

де:

$d$  — внутрішній діаметр осушувальної магістралі (у міліметрах);

$L$  і  $B$  — довжина та ширина судна (у метрах);

$L_1$  — довжина відсіку; та

$D$  — теоретична висота борту судна до палуби перегородок (у метрах) за умови, що на судні, на палубі перегородок якого є закриті вантажні приміщення, осушуване зсередини відповідно до параграфу .1.6.2, що простягається на всю довжину судна,  $D$  має вимірюватися до наступної палуби, розташованої над палубою перегородок. Якщо закриті вантажні приміщення простягаються не на всю довжину судна,  $D$  приймають за теоретичну висоту борту судна до палуби перегородок плюс  $lh/L$ , де  $l$  і  $h$  — відповідно, загальна довжина і висота закритих вантажних приміщень.

.2.9 Повинні бути передбачені заходи для запобігання затопленню відсіку, який обслуговується будь-яким приймальним патрубком осушувальної системи, у разі розриву або іншого пошкодження трубопроводу в будь-якому іншому відсіку внаслідок зіткнення або посадки на міліну. З цією метою на ділянках трубопроводу, що пролягають на відстані до борту, що менша за одну п'яту ширини судна (відстань, виміряна під прямим кутом до діаметральної площини на рівні найвищої вантажної ватерлінії поділу на відсіки), а також на ділянках, розташованих у коробчастому кілі, повинні бути встановлені незворотні клапани в кожному відсіку, в якому є відкриті кінці трубопроводів.

.2.10 Розподільні коробки, крани та клапани осушувальної системи повинні бути влаштовані так, щоб у разі затоплення один з осушувальних насосів міг відкачати воду з будь-якого відсіку; крім того, пошкодження насоса або трубопроводу, який зв'язує його з осушувальною магістраллю, якщо вони розташовані на відстані до борту, що менша за одну п'яту ширини судна, не повинне призводити до виходу з ладу осушувальної системи. Якщо наявна тільки одна система трубопроводів, спільна для всіх насосів, повинна бути передбачена можливість керування необхідними клапанами, що контролюють приймальні патрубки, з місця, розташованого вище палуби перегородок. Якщо додатково до головної осушувальної системи передбачена аварійна осушувальна система, вона повинна бути незалежна від головної системи та влаштована таким чином, щоб в умовах затоплення насос міг відкачати воду з будь-якого відсіку, як вказано в параграфі .2.1; у цьому випадку тільки клапани, які обслуговують аварійну систему, повинні бути керованими з місця, розташованого вище палуби перегородок.

.2.11 Усі крани та клапани, згадані в параграфі .2.10, якими можна керувати з місць, розташованих вище палуби перегородок, повинні мати чітке маркування органів керування в місцях їх розташування, а також бути забезпечені засобами індикації того, відкриті вони чи закриті.

#### 4 Кількість і тип осушувальних насосів (П 21)

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

до : один насос з урухомником від головного двигуна та один незалежний насос з



- 250 пасажирів урухомником від джерела енергії, розташований і під'єднаний до джерела живлення поза машинним приміщенням,
- понад : один головний насос з урухомником від головного двигуна та два незалежні насоси,  
250 пасажирів один з яких має бути розташований і під'єднаний до джерела живлення поза машинним приміщенням.

Насос з урухомником від головного двигуна може бути замінений на один незалежний насос з урухомником від джерела енергії.

Для осушення дуже малих відсіків можна використовувати портативні ручні насоси.

## 5 Засоби забезпечення заднього ходу (П 28)

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

- .1 Судна повинні мати достатню потужність заднього ходу для забезпечення належного керування судном за всіх нормальних умов.
- .2 Повинна бути продемонстрована та зареєстрована здатність механізмів змінювати напрямок упору гребного гвинта за достатньо малий час і таким чином зупиняти судно, що йде переднім ходом з максимальною експлуатаційною швидкістю, у межах прийнятної відстані.
- .3 На судні повинні бути відомості про час і відстані гальмування та зміни курсу судна, зареєстровані в ході випробувань, разом із результатами випробувань здатності судна з кількома гребними гвинтами йти та маневрувати, коли один або кілька гребних гвинтів не працюють, для використання капітаном або призначеним персоналом.

## 6 Стерновий урухомник (П 29)

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

- .1 Кожне судно повинне бути обладнане ефективними головним і допоміжним стерновими урухомниками. Головний і допоміжний стернові урухомники повинні бути влаштовані так, щоб несправність одного з них не призводила до виходу з ладу іншого.
- .2 Головний стерновий урухомник і балер стерна, якщо він встановлений, повинні:
  - .2.1 мати належну міцність і здатність керувати рухом судна за максимальної експлуатаційної швидкості переднього ходу та бути спроектовані так, щоб не зазнали пошкоджень на максимальній швидкості заднього ходу;

### ▼ M2 □ □

- .2.2 забезпечувати перекладку стерна з 35° одного борту на 35° іншого борту за максимальної експлуатаційної осадки та швидкості переднього ходу судна і за тих самих умов з 35° одного борту на 30° іншого борту не більше ніж за 28 секунд. Якщо неможливо довести на практиці відповідність цій вимозі під час ходових випробувань судна в умовах найбільшої експлуатаційної осадки та руху переднім ходом зі швидкістю, що відповідає максимальній частоті безперервного обертання головного двигуна і максимальному розрахунковому кроку, то судна, незалежно від дати побудови, можуть довести відповідність цій вимозі за допомогою одного з таких методів:
  - .1 під час ходових випробувань судно не має диферента, а перо стерна занурене повністю на передньому ході зі швидкістю, що відповідає максимальній частоті безперервного обертання головного двигуна і максимальному розрахунковому кроку; або
  - .2 якщо під час ходових випробувань неможливо досягти повного занурення стерна, шляхом розрахунку відповідної швидкості переднього ходу на основі площі зануреної частини пера стерна для запропонованого в ходових випробуваннях стану завантаження. Розрахована

таким чином швидкість переднього ходу повинна забезпечити результат у вигляді зусилля та крутного моменту, прикладених до головного стернового урухомника, значення яких щонайменше такі, ніби судно проходило випробування в умовах найбільшої експлуатаційної осадки та руху переднім ходом зі швидкістю, що відповідає максимальній частоті безперервного обертання головного двигуна та максимальному розрахунковому кроку; або

- .3 зусилля і крутний момент стерна у стані завантаження, що мав місце під час ходових випробувань, були достовірно спрогнозовані та екстрапольовані на стан судна в повному вантажі. Швидкість судна повинна відповідати максимальній частоті безперервного обертання головного двигуна та максимальному розрахунковому кроку гребного гвинта;

#### ▼ M1 □ □

- .2.3 працювати від джерела енергії, якщо це необхідно для відповідності вимогам параграфу .2.2.2, а також у будь-якому випадку, коли для виконання вимог параграфу .2.2.1 необхідний балер стерна з діаметром понад 120 мм в ділянці румпеля, без урахування посилення для плавання у кризі.
- .3 Допоміжний стерновий урухомник, якщо він встановлений, повинен:
  - .1 мати належну міцність і здатність керувати рухом судна на швидкості, що забезпечує його керованість, а також швидко приводитися в дію в екстрених випадках;

#### ▼ M2 □ □

- .2 забезпечувати перекладку стерна з 15° одного борту на 15° іншого борту не довше ніж за 60 секунд за максимальної експлуатаційної осадки та швидкості, що дорівнює половині максимальної експлуатаційної швидкості переднього ходу судна або 7 вузлам, залежно від того, яке з цих значень більше. Якщо неможливо довести на практиці відповідність цій вимозі під час ходових випробувань судна в умовах найбільшої експлуатаційної осадки та руху переднім ходом зі швидкістю, що становить половину швидкості, яка відповідає максимальній частоті безперервного обертання головного двигуна і максимальному розрахунковому кроку, або 7 вузлів, залежно від того яке з цих значень більше, судна, незалежно від дати побудови, можуть довести відповідність цій вимозі за допомогою одного з таких методів:
  - .1 під час ходових випробувань судно не має диферента, а перо стерна занурене повністю на передньому ході з удвічі меншою швидкістю, ніж та, що відповідає максимальній частоті безперервного обертання головного двигуна і максимальному розрахунковому кроку або 7 вузлам, залежно від того, яке з цих значень більше; або
  - .2 якщо під час ходових випробувань неможливо досягти повного занурення стерна, шляхом розрахунку відповідної швидкості переднього ходу на основі площі зануреної частини пера стерна для запропонованого в ходових випробуваннях стану завантаження. Розрахована таким чином швидкість переднього ходу повинна забезпечити результат у вигляді зусилля та крутного моменту, прикладених до допоміжного стернового урухомника, значення яких щонайменше такі, ніби судно проходило випробування в умовах найбільшої експлуатаційної осадки та руху переднім ходом з удвічі меншою швидкістю, ніж та, що відповідає максимальній частоті безперервного обертання головного двигуна та максимальному розрахунковому кроку або 7 вузлам, залежно від того, яке з цих значень більше; або
  - .3 зусилля і крутний момент стерна у стані завантаження, що мав місце під час ходових випробувань, були достовірно спрогнозовані та екстрапольовані на стан судна в повному вантажі.

#### ▼ M1 □ □

- .3 працювати від джерела енергії, якщо це необхідно для відповідності вимогам параграфу .3.2, а

також у будь-якому випадку, коли необхідний балер стерна з діаметром понад 230 мм в ділянці румпеля, без урахування посилення для плавання у кризі.

#### НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D:

.4 Силові агрегати стернового урухомника повинні:

- .1 запускатися автоматично в разі відновлення постачання енергії після його втрати; та
- .2 приводитися в дію з поста на ходовому містку. У разі втрати живлення будь-яким з силових агрегатів стернового урухомника на ходовий місток мають бути подані звуковий і світловий сигнали.

#### НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

.5 Якщо головний стерновий урухомник складається з двох або більше однакових силових агрегатів, допоміжний стерновий урухомник не потрібен за умови, що:

- .1 головний стерновий урухомник здатний забезпечувати перекладку керма відповідно до вимог параграфу .2.2.2, коли будь-який один із силових агрегатів не працює;
- .2 головний стерновий урухомник влаштований так, що після одиничного пошкодження в його трубопроводній системі або в одному із силових агрегатів це пошкодження може бути ізольоване з метою збереження або швидкого відновлення керованості судна.

#### НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D:

.6 Керування стерновим урухомником має бути забезпечене:

- .1 для головного стернового урухомника — як із ходового містка, так і в румпельного відділення;
- .2 якщо головний стерновий урухомник влаштований відповідно до параграфу .4 — двома незалежними системами керування, кожна з яких приводиться в дію із ходового містка. Це не потребує дублювання штурвала або рукоятки керування. У випадку, коли система керування складається з гідравлічного телемотора, встановлення другої незалежної системи не потрібне;
- .3 для допоміжного стернового урухомника — з румпельного відділення, а якщо він працює від джерела енергії, також із ходового містка, але ця система керування має бути незалежною від системи керування головним стерновим урухомником.
- .7 Будь-яка система керування головним або допоміжним стерновим урухомником із ходового містка повинна відповідати таким вимогам:
  - .1 якщо система електрична, вона повинна отримувати живлення від власного окремого кола, приєднаного до силового кола стернового урухомника в румпельному відділенні або безпосередньо до шин розподільного щита, який подає струм на таке силове коло в точці, суміжній з точкою приєднання силового кола стернового урухомника;
  - .2 у румпельному відділенні повинні бути передбачені засоби від'єднання будь-якої системи керування з ходового містка від стернового урухомника, який вона обслуговує;
  - .3 система повинна бути здатна до приведення в дію з ходового містка;
  - .4 у разі знеструмлення системи керування, на ходовий місток мають бути подані звуковий і світловий сигнали; та
  - .5 кола живлення системи керування стерновим урухомником повинні мати захист тільки від короткого замикання.
  - .8 Силові кола та системи керування стерновими урухомниками разом із супутніми елементами, кабелями та трубопроводами, що вимагаються відповідно до цього правила і правила 7, повинні бути відокремлені, наскільки це практично можливо, по всій довжині.

- .9 Повинні бути передбачені засоби зв'язку між ходовим містком і румпельним відділенням або альтернативним розташуванням стернового урухомника.
- .10 Кутове положення пера стерна повинне:
- .1 якщо головний стерновий урухомник працює від джерела енергії, бути показаним на ходовому містку. Індикатор дії пера стерна повинен працювати незалежно від системи керування стерновим урухомником;
  - .2 бути розпізнаваним у румпельному відділенні.
- .11 Для гідравлічного стернового урухомника, який працює від джерела енергії, повинне бути передбачене таке:
- .1 засоби для підтримки чистоти робочої рідини, що враховують тип і конструкцію гідравлічної системи;
  - .2 сигналізація про низький рівень робочої рідини для кожного резервуара, що якомога раніше сповіщає про витік робочої рідини. Звукові і світлові сигнали мають бути подані на ходовий місток і в машинне приміщення, де їх легко помітити; та
  - .3 стаціонарна цистерна достатнього об'єму для перезаправки щонайменше однієї силової системи, включно з резервуаром, якщо потрібно, щоб головний стерновий урухомник працював від джерела енергії. Ця цистерна повинна бути постійно під'єднана до гідравлічних систем через трубопровід таким чином, щоб їх можна було легко перезаправити з місця, розташованого в румпельному відділенні, і повинна бути обладнана вказівником рівня робочої рідини.
- .12 Румпельні відділення повинні:
- .1 бути легкодоступними та, наскільки це практично можливо, відокремленими від машинних приміщень; та
  - .2 мати відповідні засоби, що забезпечують робочий доступ до механізмів стернового урухомника та органів керування ним. Ці засоби повинні включати поручні та ґратчасті або інші нековзкі настили для забезпечення належних умов роботи в разі витоку робочої рідини.

## **7 Додаткові вимоги до електричних і електрогідравлічних стернових урухомників (П 30)**

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С I D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

- .1 На навігаційному містку і на належних постах керування головними механізмами повинні бути встановлені засоби індикації роботи двигунів електричних і електрогідравлічних стернових урухомників.

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С I D:

- .2 Кожний електричний або електрогідравлічний стерновий урухомник, що включає в себе один або більше силових агрегатів, повинні обслуговувати щонайменше два окремі кола, які отримують живлення безпосередньо від основного розподільного щита; проте одне із цих кіл може отримувати живлення через аварійний розподільний щит. Допоміжний електричний або електрогідравлічний стерновий урухомник, пов'язаний з головним електричним або електрогідравлічним стерновим урухомником, може бути під'єднаний до одного з кіл, що живить головний стерновий урухомник. Кола, які живлять електричний або електрогідравлічний стерновий урухомник, повинні бути розраховані на навантаження, достатнє для живлення всіх двигунів, які можуть бути одночасно під'єднані до них і одночасна робота яких може знадобитися.

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С I D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

- .3 Для кіл і двигунів електричних і електрогідравлічних урухомників мають бути передбачені захист від

короткого замикання і сигналізація про перевантаження. Захист від надструму, включно з пусковим струмом, якщо він передбачений, повинен бути розрахований не менш ніж на двократний струм повного навантаження двигуна або кола, захищених таким чином, і повинен бути влаштований так, щоб забезпечувати проходження відповідних пускових струмів.

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D:

Сигналізація, яка вимагається в цьому параграфі, повинна бути як звуковою, так і світловою, і перебувати на видному місці у приміщенні головних механізмів або на центральному посту керування, з якого зазвичай керують головними механізмами, а також повинна відповідати вимогам правила 6 частини Е цієї глави.

- .4 Якщо допоміжний стерновий урухомник, що вимагається відповідно до правила II-1/6.3.3, повинен працювати від джерела енергії, працює не від електричного джерела енергії або працює від електродвигуна, переважно призначеного для інших потреб, живлення головного стернового урухомника може відбуватися по одному колу від головного розподільного щита. Якщо такий електродвигун, переважно призначений для інших потреб, використовують для живлення такого допоміжного стернового урухомника, адміністрація держави прапора може не вимагати виконання вимог параграфу .3, якщо вона переконана у відповідності захисного пристрою вимогам правил 6.4.1 і .4.2, застосованих до допоміжних стернових урухомників.

## **8 Системи вентиляції в машинних приміщеннях (П 35)**

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

Машинні приміщення категорії А повинні бути належним чином вентилявані, щоб під час роботи механізмів або котлів у таких приміщеннях на повну потужність за будь-яких погодних умов, у тому числі у штормову погоду, зберігався належний доступ повітря у ці приміщення для безпеки і нормальних умов роботи персоналу, а також для забезпечення роботи механізмів.

## **9 Зв'язок між ходовим містком і машинним приміщенням (П 37)**

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В

Повинні бути передбачені щонайменше два незалежних засоби зв'язку для передачі команд з ходового містка до місця у машинному приміщенні або на центральному посту керування, звідки зазвичай здійснюється керування швидкістю і напрямком руху гвинтів: одним з таких засобів повинен бути машинний телеграф, що забезпечує візуальну індикацію команд і відповідей як у машинному приміщенні, так і на ходовому містку. Повинні бути передбачені відповідні засоби зв'язку з будь-якими іншими постами, з яких може здійснюватися керування швидкістю і напрямком руху гвинтів.

## **10 Сигналізація виклику механіків (П 38)**

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В

Повинна бути передбачена сигналізація виклику механіків, яка приводиться в дію, залежно від потреби, із центрального поста керування двигунами або з місцевого поста керування, і її має бути добре чути у житлових приміщеннях для механіків та/або на ходовому містку, залежно від випадку.

## **11 Розташування аварійних установок (П 39)**

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

Аварійні джерела електроенергії, пожежні насоси, осушувальні насоси, за винятком тих, що спеціально призначені для обслуговування приміщень, розташованих у ніс від таранної перегородки, стаціонарна система пожежогасіння, яка вимагається відповідно до глави II-2, та інші аварійні установки, необхідні для забезпечення безпеки судна, за винятком брашпилів, не повинні бути встановлені в ніс від таранної перегородки.

## 12 Органи керування механізмами (П 31)

### НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D:

- .1 Головні та допоміжні механізми, необхідні для руху та безпеки судна, повинні бути обладнані ефективними засобами, що забезпечують їх роботу та керування ними.
- .2 Якщо передбачене дистанційне керування головними механізмами з ходового містка і несення вахти в машинних приміщеннях, повинні застосовуватися такі положення:
  - .1 за будь-яких умов плавання, у тому числі маневрування, з ходового містка повинні повністю регулюватися швидкість, напрям упору, та, у застосовних випадках, крок гребного гвинта;
  - .2 дистанційне керування кожним незалежним гребним гвинтом необхідно здійснювати за допомогою органа керування, спроектованого та виготовленого таким чином, щоб його робота не вимагала особливої уваги до даних, які стосуються функціонування механізму. Якщо передбачена одночасна робота кількох гребних гвинтів, ними можна керувати за допомогою одного органа керування.
  - .3 головні механізми повинні бути забезпечені розміщеним на ходовому містку пристроєм для їх аварійної зупинки, незалежним від системи керування з ходового містка;
  - .4 команди керування головними механізмами, що передаються з ходового містка, повинні відображатися, залежно від випадку, на центральному посту керування головними механізмами або на місцевому посту керування;
  - .5 одночасне дистанційне керування головними механізмами повинне бути можливим тільки з одного поста; на таких постах дозволено застосування взаємопов'язаних пристроїв керування. На кожному посту повинна бути передбачена індикація, що показує, з якого поста відбувається керування головними механізмами. Перемикання керування між ходовим містком і машинними приміщеннями повинне бути можливим тільки в приміщенні головних механізмів або з центрального поста керування головними механізмами. Ця система повинна включати засоби, що запобігають значній зміні упору гребних гвинтів під час перемикання керування з одного поста на інший;
  - .6 повинна бути передбачена можливість місцевого керування головними механізмами навіть у разі виходу з ладу будь-якої частини системи дистанційного керування.
  - .7 конструкція системи дистанційного керування повинна передбачати спрацьовування сигналізації в разі її виходу з ладу. До переходу на місцеве керування повинні зберігатися задані швидкість обертання та напрям упору гребного гвинта;
  - .8 на ходовому містку повинні бути встановлені індикатори:
    - .1 швидкості та напрямку обертання гребних гвинтів, якщо встановлені гвинти фіксованого кроку; та
    - .2 швидкості та положення лопатей гребних гвинтів, якщо встановлені гвинти регульованого кроку;
  - .9 на ходовому містку та в машинному приміщенні повинна бути передбачена сигналізація, яка вказує на низький тиск пускового повітря, налаштована на тиск, при якому ще зберігається можливість пуску головного двигуна. Якщо дистанційна система керування головними механізмами передбачає автоматичний пуск, кількість послідовних автоматичних спроб у випадку невідального пуску має бути обмежена, щоб забезпечити достатній тиск пускового повітря для місцевого пуску.
  - .3 Якщо головні механізми та пов'язані з ними механізми, у тому числі основні джерела електроенергії, мають різний рівень автоматичного та дистанційного керування і перебувають під постійним наглядом вахти, здійснюваним із центрального поста керування, пристрої та засоби керування

повинні бути спроектовані, влаштовані та встановлені таким чином, щоб робота механізмів була такою самою безпечною та надійною, ніби вони перебувають під безпосереднім наглядом; з цією метою застосовуються відповідні правила II-1/E/1–II-1/E/5, залежно від випадку. Особлива увага повинна приділятися захисту таких приміщень від пожежі та затоплення.

- .4 У загальному, системи автоматичного пуску, експлуатації та керування повинні включати засоби для ручного відключення органів автоматичного керування. Вихід з ладу будь-якої частини таких систем не повинен перешкоджати використанню ручного відключення.

#### СУДНА КЛАСУ В, С I D, ПОБУДОВАНІ ПОЧИНАЮЧИ З 1 СІЧНЯ 2003 РОКУ:

- .5 Головні та допоміжні машини, необхідні для забезпечення руху, керування та безпеки судна, повинні бути обладнані ефективними засобами, які забезпечують їх роботу та керування ними. Усі системи керування, необхідні для забезпечення руху, керування та безпеки судна, повинні бути незалежні або влаштовані так, щоб відмова однієї системи не погіршувала роботу іншої системи.
- .6 Якщо передбачене дистанційне керування головним двигуном із ходового містка, повинні застосовуватися такі положення:
  - .1 за будь-яких умов плавання, у тому числі маневрування, з ходового містка повинні повністю регулюватися швидкість, напрям упору, та, у застосовних випадках, крок гребного гвинта;
  - .2 керування повинне здійснюватися за допомогою єдиного органа керування для кожного незалежного гребного гвинта, з автоматичним виконанням всіх пов'язаних із цим керуванням функцій, за необхідності, включно із засобами запобігання перевантаженню головного двигуна. Якщо передбачена одночасна робота кількох гребних гвинтів, керування ними може здійснюватися за допомогою одного органа керування;
  - .3 головні механізми повинні бути забезпечені розміщеним на ходовому містку пристроєм для їх аварійної зупинки, незалежним від системи керування з ходового містка;
  - .4 команди керування головними механізмами, що передаються з ходового містка, повинні відображатися на центральному посту керування головними механізмами або на місцевому посту керування;
  - .5 одночасне дистанційне керування головними механізмами повинне бути можливим тільки з одного поста; на таких постах дозволено застосування взаємопов'язаних пристроїв керування. На кожному посту повинна бути передбачена індикація, що показує, з якого поста відбувається керування головними механізмами. Перемикання керування між ходовим містком і машинними приміщеннями повинне бути можливим тільки в приміщенні головних механізмів або з центрального поста керування головними механізмами. Ця система повинна включати засоби, що запобігають значній зміні упору гребних гвинтів під час перемикання керування з одного поста на інший;
  - .6 повинна бути передбачена можливість місцевого керування головними механізмами навіть у разі виходу з ладу будь-якої частини системи дистанційного керування. Крім того, повинна бути передбачена можливість керування допоміжними механізмами, необхідними для забезпечення руху та безпеки судна, за допомогою засобів керування, розташованих на або поблизу відповідних механізмів;
  - .7 конструкція системи дистанційного керування повинна передбачати спрацьовування сигналізації в разі її виходу з ладу. До переходу на місцеве керування повинні зберігатися задані швидкість обертання та напрям упору гребного гвинта;
  - .8 на ходовому містку, центральному посту керування головними механізмами та місцевому посту керування повинні бути встановлені покажчики:

- .8.1 швидкості та напрямку обертання гребних гвинтів, якщо встановлені гвинти фіксованого кроку; та
- .8.2 швидкості та положення лопатей гребних гвинтів, якщо встановлені гвинти регульованого кроку;
- .9 на ходовому містку та в машинному приміщенні повинна бути передбачена сигналізація, яка вказує на низький тиск пускового повітря, налаштована на тиск, при якому ще зберігається можливість пуску головного двигуна. Якщо дистанційна система керування головними механізмами передбачає автоматичний пуск, кількість послідовних автоматичних спроб у випадку невдалого пуску має бути обмежена, щоб забезпечити достатній тиск пускового повітря для місцевого пуску.
- .7 Якщо головні механізми та пов'язані з ними механізми, у тому числі основні джерела електроенергії, мають різний рівень автоматичного та дистанційного керування і перебувають під постійним наглядом вахти, здійснюваним із центрального поста керування, пристрої та засоби керування повинні бути спроектовані, влаштовані та встановлені таким чином, щоб робота механізмів була такою самою безпечною та надійною, ніби вони перебувають під безпосереднім наглядом; з цією метою застосовуються відповідні правила П-1/Е/1–П-1/Е/5, залежно від випадку. Особлива увага повинна приділятися захисту таких приміщень від пожежі та затоплення.
- .8 У загальному, системи автоматичного пуску, експлуатації та керування повинні включати засоби для ручного відключення органів автоматичного керування. Вихід з ладу будь-якої частини таких систем не повинен перешкоджати використанню ручного відімкнення.

СУДНА КЛАСУ В, С І D, ПОБУДОВАНІ ПОЧИНАЮЧИ З 1 СІЧНЯ 2012 РОКУ, ЗАВДОВЖКИ 24 МЕТРИ І БІЛЬШЕ:

- .9 На нових судах класу В, С і D, побудованих починаючи з 1 січня 2012 року, системи автоматизації влаштовуються таким чином, щоб забезпечувати надання вахтовому помічнику капітана попередження про настання порогового стану, можливого або неминучого зниження якості роботи або повного вимкнення системи забезпечення руху заздалегідь, щоб він міг оцінити навігаційну обстановку в надзвичайній ситуації. Зокрема, ці системи повинні виконувати функції керування, моніторингу, звітування, попередження та вживання заходів безпеки щодо уповільнення або повної зупинки руху, одночасно надаючи вахтовому помічнику можливість ручного втручання, за винятком тих випадків, коли втручання людини швидко призведе до повного виходу з ладу двигуна та/або рушійного обладнання, наприклад, у разі розгону.

### **13 Системи паропроводів (П 33)**

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D:

- .1 Кожен паропровід і пов'язана з ним арматура, через яку може проходити пар, повинні бути спроектовані, виготовлені і встановлені таким чином, щоб витримувати максимальні робочі напруги, яких вони можуть зазнавати.
- .2 Повинні бути передбачені засоби осушення кожного паропроводу, у якому інакше може статися небезпечний гідравлічний удар.
- .3 Якщо до труби або арматури паропроводу може підводитися пар від будь-якого джерела під тиском, який перевищує розрахунковий тиск, повинні бути встановлені відповідний редуційний клапан, запобіжний клапан і манометр.

### **14 Системи стисненого повітря (П 34)**

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D:



- .1 Повинні бути передбачені засоби, що запобігають надлишковому тиску в будь-якій частині системи стисненого повітря і там, де водяні сорочки або кожухи повітряних компресорів і охолоджувачів можуть бути піддані небезпечному надлишковому тиску внаслідок просочування в них стисненого повітря із частин, які перебувають під тиском. Усі системи повинні бути обладнані відповідними пристроями для скидання тиску.
- .2 Головні повітряні пускові пристрої для головних двигунів внутрішнього згоряння повинні бути належним чином захищені на випадок зворотного викиду полум'я та внутрішнього вибуху у трубопроводах пускового повітря.
- .3 Усі нагнітальні трубопроводи від компресорів пускового повітря повинні йти безпосередньо до повітряних балонів, а всі трубопроводи пускового повітря від повітряних балонів до головних або допоміжних двигунів повинні бути прокладені абсолютно незалежно від нагнітальних трубопроводів компресора.
- .4 Повинні бути вжиті заходи для мінімізації ризику потрапляння оливи в системи стисненого повітря та для осушення цих систем.

## **15 Захист від шуму (П 36) ( 6 )**

### **▼M2** □ □

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D, ЩО НЕ ПІДПАДАЮТЬ ПІД ДІЮ ПРАВИЛА II-1/A-1/4:

### **▼M1** □ □

Повинні бути передбачені заходи для зниження шуму механізмів у машинних приміщеннях до прийнятних рівнів. Якщо цей шум не можна знизити достатньою мірою, джерело надмірного шуму повинне бути належним чином звукоізольоване або відгороджене чи, якщо у приміщенні необхідне несення вахти, повинен бути передбачений звукоізольований пост. Для персоналу, якому потрібно входити в такі приміщення, повинні бути передбачені шумозахисні засоби.

## **16 Ліфти**

НОВІ СУДНА КЛАСУ А, В, С І D:

- .1 Пасажи́рські та вантажні ліфти, зокрема їхні розміри, розташування, кількість пасажирів та/або обсяг вантажу, повинні відповідати положенням, встановленим адміністрацією держави прапора в кожному окремому випадку або для кожного типу обладнання.
- .2 Інструкції з монтажу та технічного обслуговування, у тому числі положення, що регулюють періодичні перевірки, повинні бути затверджені адміністрацією держави прапора, яка перевіряє та затверджує обладнання до його введення в експлуатацію.
- .3 Після затвердження адміністрація держави прапора видає сертифікат, який повинен зберігатися на судні.
- .4 Адміністрація держави прапора може дозволити періодичні перевірки, які повинні проводитися експертом, уповноваженим адміністрацією, або визнаною організацією.

## **ЧАСТИНА D**

### **ЕЛЕКТРИЧНЕ УСТАТКОВАННЯ**

#### **1 Загальні положення (П 40)**

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

- .1 Електричні установки повинні забезпечувати:
  - .1 роботу всіх допоміжних електричних пристроїв і систем, необхідних для підтримки нормального

експлуатаційного стану судна та умов для проживання, не вдаючись при цьому до використання аварійного джерела електроенергії;

- .2 роботу електричних пристроїв і систем, необхідних для забезпечення безпеки в різних аварійних станах; та
- .3 захист пасажирів, екіпажу та судна від нещасних випадків, пов'язаних із використанням електрики.
- .2 Адміністрація держави прапора повинна вживати відповідних заходів для забезпечення однакової імплементації та застосування положень цієї частини стосовно електричних установок ( <sup>7</sup> ).

## **2 Основне джерело електричної енергії та освітлення (П 41)**

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

- .1 Нові судна класу С і D, у яких електроенергія є єдиним видом енергії для підтримки роботи допоміжних електричних пристроїв і систем, необхідних для забезпечення безпеки судна, а також нові та наявні судна класу В, у яких електроенергія є єдиним видом енергії для підтримки роботи допоміжних електричних пристроїв і систем, необхідних для забезпечення руху, керування та безпеки судна, повинні бути оснащені двома або більше генераторними агрегатами такої потужності, щоб згадані вище пристрої та системи могли працювати, коли котрийсь з агрегатів не працює.

На нових судах класу С і D менше ніж 24 метри завдовжки один із головних генераторних агрегатів може працювати від головного двигуна за умови, що він має таку потужність, що вказані вище електричні пристрої та системи можуть працювати, коли будь-який інший агрегат не працює.

- .2.1 Система основного електричного освітлення, що забезпечує освітлення тих частин судна, які зазвичай доступні для пасажирів або екіпажу та використовуються ними, повинна живитися від основного джерела електроенергії.
- .2.2 Влаштування системи основного електричного освітлення повинне бути таким, щоб пожежа чи інша аварія в приміщеннях, у яких розташоване основне джерело електроенергії та пов'язане з ним трансформаторне обладнання, за наявності, а також головний розподільний щит і щит основного освітлення не викликали виходу з ладу системи аварійного освітлення, що вимагається відповідно до правила 3.
- .2.3 Влаштування системи аварійного електричного освітлення повинне бути таким, щоб пожежа чи інша аварія у приміщеннях, у яких розташоване аварійне джерело електроенергії та пов'язане з ним трансформаторне обладнання, за наявності, а також аварійний розподільний щит і щит аварійного освітлення, не викликали виходу з ладу системи основного електричного освітлення, що вимагається відповідно до цього правила.
- .3 Головний розподільний щит повинен бути розташований відносно однієї головної електростанції таким чином, щоб, наскільки це практично можливо, безперервність нормального електропостачання могла бути порушена тільки в разі пожежі чи іншої аварії у приміщенні, де встановлені генераторний агрегат і розподільний щит.

СУДНА КЛАСУ В, С І D, ПОБУДОВАНІ ПОЧИНАЮЧИ З 1 СІЧНЯ 2012 РОКУ

- .4 У всіх каютах суден класу В, С та D, побудованих починаючи з 1 січня 2012 року, повинне бути забезпечене додаткове освітлення, яке чітко вказує вихід, щоб люди могли знайти шлях до дверей. Таке освітлення, що може бути приєднане до аварійного джерела енергії або мати автономне джерело електроенергії в кожній каюті, повинне вмикатися автоматично в разі відмови електроживлення звичайного каютного освітлення та залишатися ввімкненим протягом як мінімум 30 хвилин.

## **3 Аварійне джерело електричної енергії (П 42)**

## НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

- .1 На кожному судні повинні бути передбачені автономне аварійне джерело електроенергії й аварійний розподільний щит, що мають бути розташовані вище палуби перегоронок у легкодоступному місці, яке не повинне межувати з машинними приміщеннями категорії А або приміщеннями, у яких міститься основне джерело електроенергії або головний розподільний щит.
  - .1 Вимога в першому параграфі не є обов'язковою за умови, що на судні є два резервних машинних приміщення, розділені принаймні одним водонепроникним та пожегобезпечним відсіком і двома перегородками або альтернативною конструкцією, яка забезпечує такий самий рівень безпеки, і що в кожному машинному приміщенні є щонайменше один генератор із розподільним щитом тощо.
- .2 Аварійним джерелом електроенергії може бути акумуляторна батарея, здатна відповідати вимогам параграфу .5 без підзарядки чи надмірного падіння напруги, або здатний відповідати вимогам параграфу .5 генератор, який працює від двигуна внутрішнього згоряння з незалежною подачею палива, що має температуру спалаху не менше ніж 43°C, з автоматичним пусковим пристроєм для нових суден і затвердженим пусковим пристроєм для наявних суден, і який укомплектований перехідним джерелом електроенергії відповідно до параграфу .6, за винятком випадків, коли на нових суднах класу С і D завдовжки менше 24 метрів відповідний енергоспоживач забезпечений розташованою у прийнятний спосіб незалежною батареєю на період часу, що вимагається відповідно до цих правил.
- .3 Аварійне джерело електроенергії повинне бути влаштоване так, щоб забезпечити його ефективну роботу за умов крену судна до 22,5° і диферента в 10° від рівного кіля. Аварійні генераторні установки повинні бути здатні легко запускатися з будь-якого можливого холодного стану, а на нових суднах — запускатися автоматично.
- .4 Аварійний розподільний щит повинен бути встановлений якомога ближче до аварійного джерела енергії.
- .5 Аварійне джерело енергії, яке вимагається відповідно до параграфу .1, повинне:
  - .1 бути здатним працювати загалом протягом:
    - 12 годин для суден класу В (нових і наявних)
    - 6 годин для суден класу С (нових)
    - 3 годин для суден класу D (нових);
  - .2 зокрема, бути здатним забезпечувати одночасне живлення енергоспоживачів, які визначені в таких системах, як вимагається для класів суден, протягом вказаних вище періодів часу:
    - (а) одного незалежного осушувального насоса від джерела енергії та одного з пожежних насосів;
    - (б) аварійного освітлення:
      1. у кожному місці збору і посадки і за бортом, передбаченого у правилі III/5.3;
      2. в усіх коридорах, на трапах і виходах, що забезпечують доступ до місць збору і посадки;
      3. у машинних приміщеннях і місцях розташування аварійного генератора;
      4. на постах керування, де розташоване радіобладнання та основне навігаційне обладнання;

5. як вимагається у правилах II-2/B/16.1.3.7 і II-2/B/6.1.7;
  6. у місцях зберігання спорядження пожежника;
  7. у місці розташування одного незалежного осушувального насоса від джерела енергії та одного з пожежних насосів, згаданих у підпараграфі (а), а також у місці пуску їхніх двигунів;
- (с) навігаційних вогнів судна;
  - (d) 1. усього обладнання зв'язку,  
2. загальносуднової системи аварійної сигналізації,  
3. системи виявлення пожежі, та  
4. усіх сигналів, які можуть знадобитися в надзвичайних ситуаціях, якщо вони працюють від головних генераторних установок судна;
  - (e) насоса спринклерної системи судна, якщо вона наявна і працює від електроенергії; та
  - (f) лампи денної сигналізації судна, якщо вона працює від основного джерела електроенергії судна;
- .3 бути здатним впродовж півгодини забезпечувати роботу водонепроникних дверей з урухомником від джерела електроенергії разом із відповідними колами керування, індикації та сигналізації.
- .6 Перехідне аварійне джерело електроенергії, яке вимагається відповідно до параграфу .2, повинне складатися з акумуляторної батареї, зручно розташованої для її використання в аварійних умовах, яка без підзарядки та надмірного падіння напруги повинна протягом півгодини забезпечувати роботу:
- (а) освітлення, яке вимагається відповідно до параграфу .2(b)1 цього правила;
  - (b) водонепроникних дверей, які вимагаються відповідно до параграфів .7.2 та .7.3 правила II-1/B/13, але необов'язково всіх одночасно, якщо не передбачено незалежного тимчасового джерела накопиченої енергії; та
  - (с) кіл керування, індикації та сигналізації, як вимагається відповідно до параграфу .7.2 правила II-1/B/13.
- .7 СУДНА КЛАСУ В, С І D, ПОБУДОВАНІ ПОЧИНАЮЧИ З 1 СІЧНЯ 2003 РОКУ:
- Якщо для відновлення руху необхідна електроенергія, її потужність повинна бути достатньою для відновлення руху судна в поєднанні з іншими відповідними механізмами, залежно від випадку, протягом 30 хвилин після повного знеструмлення і неробочого стану судна.

#### **4 Допоміжне аварійне освітлення для суден ро-ро (II 42-1)**

##### **НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:**

Додатково до аварійного освітлення, яке вимагається відповідно до правила II-1/D/3.5.2(b), на кожному судні, що має вантажні приміщення з горизонтальним способом завантаження та розвантаження або приміщення спеціальної категорії:

- .1 усі пасажирські громадські приміщення та коридори повинні бути забезпечені додатковим електричним освітленням, яке може працювати принаймні протягом трьох годин, коли всі інші джерела електричної енергії вийшли з ладу і за умов будь-якого крену. Забезпечене освітлення повинне бути таким, щоб підхід до засобів евакуації було добре видно. Джерело електричної енергії для додаткового освітлення повинне включати акумуляторні батареї, суміщені зі світильниками, які постійно заряджаються, наскільки це практично можливо, від аварійного розподільного щита.

Альтернативно, адміністрацією держави прапора можуть бути схвалені будь-які інші засоби освітлення, які є принаймні настільки ж ефективними. Додаткове освітлення повинне бути таким, щоб будь-яке пошкодження ліхтаря було негайно виявлене. Будь-яка надана акумуляторна батарея повинна замінюватися через проміжки часу, що відповідають її встановленому терміну служби в зовнішніх умовах експлуатації; та

- .2 у кожному коридорі приміщення для екіпажу, у приміщенні для відпочинку і в кожному робочому приміщенні, у яких зазвичай перебувають люди, повинен бути передбачений переносний ліхтар, що працює від батареї, здатної перезаряджатися, якщо не передбачене додаткове аварійне освітлення, яке вимагається відповідно до параграфу .1.

## **5 Застережні заходи проти ураження струмом, пожежі та інших небезпек, пов'язаних з використанням електрики (П 45)**

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С I D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

- .1 Відкриті металеві частини електричних машин або обладнання, які не повинні бути під напругою, але можуть опинитися під напругою внаслідок їх несправності, повинні бути заземлені, крім випадків, коли машини або обладнання:
  - .1 живляться постійним струмом, напруга якого не перевищує 50 В, або змінним струмом, середньоквадратичне значення напруги якого між провідниками не перевищує 50 В; причому для отримання цієї напруги не повинні застосовуватися автотрансформатори; або
  - .2 живляться струмом, напруга якого не перевищує 250 В, від розділових трансформаторів безпеки, що живлять тільки одного енергоспоживача; або
  - .3 виготовлені відповідно до принципу подвійної ізоляції.
- .2 Усі електричні апарати повинні бути виготовлені та встановлені таким чином, щоб за умов їх нормального обслуговування або дотику до них вони не викликали травм.
- .3 Бічні та задні, а якщо необхідно, і лицьові, частини щитів повинні бути забезпечені належними засобами захисту. Відкриті струмопровідні частини, напруга в яких відносно землі перевищує напругу, визначену в параграфі 1.1, не повинні розміщуватися на лицьовому боці таких розподільних щитів. За необхідності з лицьового та заднього боків щита повинні бути передбачені струмонепровідні мати або решітки.
- .4 Якщо застосовується незаземлена система розподілу струму, повинен бути передбачений пристрій, здатний забезпечувати контроль рівня ізоляції відносно землі та подачу звукового або світлового сигналу, що вказує на ненормально низьке значення ізоляції.
- .5.1 Броня і металеве обплетення всіх кабелів повинні бути електрично безперервними та заземленими.
- .5.2 Усі електричні кабелі та електропроводка, розташовані поза обладнанням, повинні бути принаймні такого типу, який не поширює полум'я, і бути прокладені так, щоб не погіршувалися їхні первинні властивості щодо непоширення полум'я. Адміністрація держави прапора може дозволяти, коли це необхідно для певних цілей, використання кабелів спеціальних типів, таких як радіочастотні, які не відповідають зазначеній вище вимозі.

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С I D:

- .5.3 Кабелі та електропроводка, що живлять відповідальні або аварійні силові кола, освітлення та внутрішньосудновий зв'язок або сигналізацію, повинні, наскільки це практично можливо, бути прокладені в обхід камбузів, пралень, машинних приміщень категорії А, їхніх шахт та інших зон підвищеної пожежонебезпеки. На нових та наявних пасажирських суднах ро-ро прокладка кабелів для систем сигналізації та гучного мовлення, встановлених починаючи з 1 липня 1998 року, повинна бути схвалена адміністрацією держави прапора з урахуванням рекомендацій,

розроблених ММО. Кабелі, що з'єднують пожежні насоси з аварійним розподільним щитом, якщо вони проходять через зони підвищеної пожежонебезпеки, повинні бути вогнестійкого типу. Усі такі кабелі повинні, якщо це практично можливо, бути прокладені так, щоб вони не могли стати непридатними внаслідок нагрівання перегородок, викликаного пожежею в суміжному приміщенні.

- .6 Кабелі та проводи повинні бути встановлені та закріплені таким чином, щоб уникати перетирання або іншого пошкодження. З'єднання та стики всіх провідників повинні бути виконані таким чином, щоб зберігати початкові електричні та механічні властивості кабелю, а також його властивості щодо непоширення полум'я і за необхідності — вогнестійкі властивості.

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

- .7.1 Кожне окреме електричне коло повинне бути захищене від короткого замикання і від перевантаження, крім випадків, передбачених правилами II-1/C/6 та II-1/C/7.

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D:

- .7.2 Освітлювальна арматура повинна бути влаштована так, щоб запобігати підвищенню температури, яке може пошкодити кабелі та проводку, а також запобігати надмірному нагріванню навколишніх матеріалів.
- .8.1 Акумуляторні батареї повинні бути відповідним чином укриті, а приміщення, які переважно використовуються для їх розміщення, повинні мати належну конструкцію та ефективну вентиляцію.
- .8.2 У цих приміщеннях не повинне встановлюватися електричне та інше обладнання, яке може бути джерелом займання займистих парів.
- .9 Системи розподілу повинні бути влаштовані таким чином, щоб пожежа в будь-якій головній вертикальній зоні, визначеній у правилі II-2/A/2.9, не заважала роботі пристроїв і систем, необхідних для забезпечення безпеки, у будь-якій іншій такій зоні. Ця вимога буде вважатися виконаною, якщо головні й аварійні фідери, що проходять через будь-яку таку зону, будуть віддалені, як по горизонталі, так і по вертикалі, на якомога більшу практично можливу відстань один від одного.

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D, ПОБУДОВАНІ ПОЧИНАЮЧИ З 1 СІЧНЯ 2012 РОКУ:

- .10 Жодне електричне обладнання не повинне встановлюватися у приміщеннях, у яких можливе накопичення займистих сумішей, напр. у відсіках, призначених переважно для розміщення акумуляторних батарей, малярних коморах, коморах для зберігання ацетилену або в аналогічних приміщеннях, якщо адміністрація не переконана у тому, що таке обладнання:
- .1 необхідне для експлуатаційних цілей;
  - .2 належить до типу, що виключає можливість загоряння такої суміші;
  - .3 придатне для такого приміщення; та
  - .4 має належне підтвердження безпеки його використання в місцях можливого накопичення пилу, парів або газів.

## **ЧАСТИНА Е**

### **ДОДАТКОВІ ВИМОГИ ДО СУДЕН З МАШИННИМИ ПРИМІЩЕННЯМИ З ПЕРІОДИЧНИМ БЕЗВАХТОВИМ ОБСЛУГОВУВАННЯМ**

#### **Спеціальні заходи (II 54)**

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

Усі нові судна класу В, С і D та наявні судна класу В повинні особливим чином розглядатися адміністрацією держави прапора на предмет того, чи можуть їхні машинні приміщення мати періодичне безвахтове обслуговування і, якщо можуть, то чи потрібні додаткові вимоги до тих, які передбачені в цих правилах, з метою забезпечення такого самого рівня безпеки, як і у машинних приміщеннях зі звичайною вахтою.

### **1 Загальні положення (П 46)**

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

- .1 Передбачені заходи повинні, за будь-яких умов плавання, у тому числі маневрування, забезпечувати такий самий рівень безпеки суден, як і на судах з вахтою у машинних приміщеннях.
- .2 Повинні бути передбачені заходи для забезпечення надійної роботи обладнання та належного порядку проведення регулярних перевірок і звичайних випробувань із метою забезпечення безперервної надійної роботи.
- .3 Кожне судно повинне мати документальне підтвердження його придатності до експлуатації з машинними приміщеннями з періодичним безвахтовим обслуговуванням.

### **2 Протипожежний захист (П 47)**

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D:

- .1 Повинні бути передбачені засоби своєчасного виявлення пожежі та подачі сигналів тривоги в разі її виникнення:
  - .1 у повітроводах і газоходах (димогодах) котлів; та
  - .2 у продувних порожнинах головного двигуна, якщо це не вважається зайвим у конкретному випадку.
- .2 Двигуни внутрішнього згоряння потужністю 2 250 кВт і вище або із циліндром діаметром понад 300 мм повинні бути обладнані датчиками концентрації оливного туману в картері або системою контролю температури підшипників двигуна, або іншими рівноцінними пристроями.

### **3 Захист від затоплення (П 48)**

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

- .1 Розташування та контроль осушувальних колодязів у машинних приміщеннях з періодичним безвахтовим обслуговуванням повинні забезпечувати виявлення накопичення рідини в них за нормальних кутів диферента і крену; вони повинні мати достатню місткість, щоб вмістити кількість рідини, що зазвичай накопичується протягом безвахтового періоду.
- .2 Якщо осушувальні насоси здатні до автоматичного запуску, повинні бути передбачені засоби, які вказують на те, що надходження рідини перевищує продуктивність насоса або що насос працює частіше, ніж це очікувалося б за нормального режиму роботи. У цих випадках можуть допускатися осушувальні колодязі меншого розміру, що забезпечують збір рідини протягом прийняттого періоду часу. Якщо передбачені осушувальні насоси з автоматичним керуванням, особливу увагу необхідно приділяти вимогам щодо запобігання забрудненню нафтою.
- .3 Розташування органів керування будь-яким клапаном, що обслуговує приймальний отвір заборотної води, зливний отвір, що міститься нижче ватерлінії, або ежекторну систему осушення, повинно бути таким, щоб було достатньо часу для їх використання в разі надходження води у приміщення, беручи до уваги час, який може знадобитися для доступу до органів керування та приведення їх у дію. Якщо це обумовлене рівнем, до якого приміщення може бути затоплене в умовах повної завантаженості судна, необхідно вжити заходів, які дадуть змогу привести органи керування в дію з місця, розташованого вище цього рівня.

#### **4 Керування головними механізмами з ходового містка (П 49)**

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D:

- .1 За всіх умов плавання, у тому числі маневрування, з ходового містка повинні повністю регулюватися швидкість обертання, напрям упору та, у застосовних випадках, крок гребного гвинта.
- .1 Таке дистанційне керування повинне здійснюватися за допомогою окремого органа керування для кожного незалежного гребного гвинта з автоматичною роботою всіх пов'язаних з ним пристроїв, у тому числі, за необхідності, засобів, що запобігають перевантаженню головних механізмів.
- .2 Головні механізми повинні бути забезпечені розміщеним на ходовому містку пристроєм для їх екстреної зупинки, незалежним від системи керування з ходового містка.
- .2 Передані з ходового містка команди керування головними механізмами повинні відображатися, залежно від випадку, на центральному або місцевому посту керування.
- .3 Одночасне дистанційне керування головними механізмами в конкретний момент часу повинне бути можливим тільки з одного місця; у таких місцях допускається застосування взаємопов'язаних пристроїв керування. На кожному посту повинна бути передбачена індикація, що показує, з якого поста відбувається керування головними механізмами. Перемикання керування між ходовим містком і машинними приміщеннями повинне бути можливим тільки у приміщенні головних механізмів або на центральному посту керування головними механізмами. Ця система повинна включати засоби, що запобігають значній зміні упору гребних гвинтів під час перемикання керування з одного поста на інший.
- .4 Повинна бути передбачена можливість місцевого керування всіма механізмами, необхідними для забезпечення безпечної експлуатації судна, навіть у разі виходу з ладу будь-якої частини системи автоматичного або дистанційного керування.
- .5 Конструкція системи дистанційного автоматичного керування повинна передбачати подачу сигналу в разі виходу системи з ладу. До переходу на місцеве керування повинні зберігатися задані частота обертання та напрям упору гребного гвинта, якщо це не вважається практично неможливим.
- .6 На ходовому містку повинні бути встановлені покажчики:
  - .1 швидкості та напрямку обертання гребного гвинта, якщо встановлений гвинт фіксованого кроку; або
  - .2 швидкості та положення лопатей гребних гвинтів, якщо встановлені гвинти регульованого кроку;
- .7 Число послідовних автоматичних спроб у разі невдалого пуску повинно бути обмежене, щоб зберегти достатній тиск пускового повітря. Повинна бути передбачена сигналізація, яка вказує на низький тиск пускового повітря, налаштована на тиск, при якому ще зберігається можливість пуску головних механізмів.

#### **5 Зв'язок (П 50)**

НОВІ ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В, І НОВІ СУДНА КЛАСУ С І D, ВІД 24 МЕТРІВ ЗАВДОВЖКИ:

Повинні бути передбачені надійні засоби переговорного зв'язку між центральним або місцевим постом керування головними механізмами, ходовим містком і житловими приміщеннями механіків.

#### **6 Система сигналізації (П 51)**

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

- .1 Повинна бути передбачена система сигналізації, яка повинна вказувати на будь-яку несправність, що вимагає уваги, а також:
  - .1



- бути здатною подавати звуковий сигнал на центральний або місцевий пост керування головними механізмами та візуальну індикацію кожного сигналу у відповідному місці;
- .2 бути зв'язаною з громадськими приміщеннями механіків і з кожною з кают механіків через селекторний перемикач, що забезпечує зв'язок щонайменше з однією із цих кают. Альтернативні пристрої можуть бути дозволені за умови, що їх вважають рівноцінними;
  - .3 у будь-якій ситуації, що вимагає дій або уваги вахтового помічника — приводити в дію звукову та світлову аварійну сигналізацію на ходовому містку;
  - .4 наскільки це практично можливо, бути спроектованою за принципом безаварійності; та
  - .5 приводити в дію сигналізацію для виклику механіків, що вимагається відповідно до правила II-1/C/10, якщо аварійний сигнал не привернув увагу в місці його подачі протягом певного періоду часу.
- .2.1 Система сигналізації повинна безперервно забезпечуватися живленням з автоматичним перемиканням на резервне джерело в разі припинення нормального живлення.
  - .2.2 Повинна бути передбачена подача аварійного сигналу, що вказує на припинення нормального живлення системи аварійної сигналізації.
  - .3.1 Система аварійної сигналізації повинна бути здатною забезпечувати одночасну індикацію більш ніж однієї несправності, причому прийом одного сигналу не повинен перешкоджати прийому іншого.
  - .3.2 Прийом на посту, зазначеному в параграфі .1, будь-якого аварійного сигналу повинен бути вказаний у місцях його візуальної індикації. Аварійні сигнали необхідно підтримувати, доки вони не будуть прийняті, а візуальна індикація кожного окремого сигналу повинна зберігатися до усунення несправності, після чого система сигналізації повинна автоматично переходити в нормальний режим роботи.

## **7 Системи захисту (II 52)**

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С I D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

Повинна бути передбачена система захисту, щоб серйозна несправність у роботі механізму або котла, яка становить безпосередню небезпеку, викликала їх автоматичну зупинку та подачу аварійного сигналу. Автоматична зупинка головних механізмів не повинна здійснюватися, за винятком випадків, які можуть призвести до серйозного пошкодження, повного виходу з ладу або вибуху. У випадку, коли встановлені засоби вимкнення захисту головного двигуна, вони повинні виключати можливість їх випадкового використання. Повинні бути передбачені візуальні засоби, що показують, що пристрій відключення захисту приведений у дію. Органи активації автоматичної зупинки й уповільнення механізмів повинні бути відокремлені від установки сигналізації.

## **8 Спеціальні вимоги до механічного, котельного й електричного устаткування (II 53)**

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С I D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

- .1 Основне джерело електроенергії повинне відповідати таким вимогам:
  - .1 якщо живлення електроенергією, як правило, забезпечується одним генератором, повинні бути передбачені відповідні пристрої для скидання навантаження з метою гарантованої безперервності живлення пристроїв і систем, необхідних для забезпечення руху, керованості, а також безпеки судна. У випадку виходу з ладу генератора під час роботи повинні бути передбачені належні заходи для автоматичного пуску та приєднання до головного розподільного щита резервного генератора, потужність якого є достатньою для забезпечення руху, керованості та безпеки судна, з

автоматичним приведенням в дію відповідальних допоміжних механізмів, у тому числі, за необхідності, з дотриманням послідовності їх увімкнення;

- .2 якщо живлення електроенергією, як правило, забезпечується кількома генераторами, які працюють одночасно та приєднані паралельно, повинні бути передбачені заходи, наприклад скидання навантаження, що забезпечують, у разі виходу з ладу одного з генераторів, продовження роботи інших генераторів без перевантаження для забезпечення руху, керованості та безпеки судна.
- .2 Якщо необхідне резервування інших допоміжних механізмів, необхідних для забезпечення руху судна, повинні бути передбачені автоматичні перемикачі.

## **9 Системи автоматичного керування та сигналізації (П 53.4)**

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С I D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

- .1 Система керування повинна бути такою, щоб робота систем, необхідних для роботи головних і допоміжних механізмів, забезпечувалася за допомогою необхідних автоматичних пристроїв.
- .2 Під час автоматичного перемикання повинен подаватися аварійний сигнал.
- .3 Система сигналізації, що відповідає вимогам правила 6, повинна бути передбачена для всіх важливих значень тиску, температури, рівня рідини та інших відповідальних параметрів.
- .4 Повинен бути влаштований централізований пост керування, обладнаний необхідними панелями сигналізації та приладами з індикацією кожного сигналу.
- .5 Якщо для пуску двигунів внутрішнього згоряння, що забезпечують рух, необхідне стиснене повітря, повинні бути передбачені засоби для підтримки тиску пускового повітря на необхідному рівні.

### *ГЛАВА II-2*

## ***ПРОТИПОЖЕЖНИЙ ЗАХИСТ, ВИЯВЛЕННЯ ТА ГАСІННЯ ПОЖЕЖІ***

### ***ЧАСТИНА А***

#### **ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ**

##### **1 Основні принципи (П 2)**

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С I D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

- .1 Цілі пожежної безпеки цієї глави:
  - .1 запобігати виникненню пожежі та вибуху;
  - .2 під час пожежі знижувати ризик для людського життя;
  - .3 під час пожежі знижувати ризик пошкоджень судна та вантажу і шкоди для довкілля;
  - .4 запобігати поширенню, контролювати та приборкувати пожежу та вибух у відсіку, де вони виникли; та
  - .5 забезпечувати для пасажирів і екіпажу належні легкодоступні шляхи евакуації.
- .2 Для досягнення цілей пожежної безпеки, визначених у параграфі .1, в основу правил цієї глави покладені та у відповідних випадках втілені у правилах, беручи до уваги тип суден і потенційну пожежонебезпеку, такі основні принципи:
  - .1 поділ судна на головні вертикальні зони за допомогою конструктивних елементів з термоізоляцією та без неї;
  - .2 відокремлення житлових приміщень від інших приміщень судна за допомогою конструктивних елементів з термоізоляцією та без неї;

- .. обмежене використання горючих матеріалів;
  - .4 виявлення будь-якої пожежі в зоні її виникнення;
  - .5 обмеження поширення та гасіння будь-якої пожежі в місці її виникнення;
  - .6 захист шляхів евакуації або доступу для боротьби з пожежею;
  - .7 постійна готовність засобів пожежогасіння до застосування;
  - .8 зведення до мінімуму можливості займання парів вантажів.
- .3 Цілі пожежної безпеки, визначені в параграфі .1, повинні досягатися шляхом забезпечення відповідності нормативним вимогам, визначеним у цій главі, або шляхом використання альтернативних конструкцій та пристроїв, які відповідають вимогам частини F глави II-2 СОЛАС від 1974 року, зі змінами, що застосовується до суден, побудованих починаючи з 1 січня 2003 року. Судно вважається таким, що відповідає функціональним вимогам, викладеним у параграфі .2, і задовольняє цілі пожежної безпеки, викладені в параграфі .1, коли:
- .1 конструкція судна та пристрої — усі разом — відповідають нормативним вимогам, визначеним у цій главі; або
  - .2 конструкція судна та пристрої — усі разом — переглянуті та схвалені відповідно до частини F глави II-2 СОЛАС від 1974 року, зі змінами, що застосовується до суден, побудованих починаючи з 1 січня 2003 року; або
  - .3 частина (частини) конструкції судна та пристроїв були переглянуті та схвалені відповідно до вимог частини F глави II-2 СОЛАС, зі змінами, а решта частин судна відповідають нормативним вимогам, викладеним у цій главі.
  - .4 Після ремонту, переобладнання, модифікації та пов'язаних із ними змін обладнання всі судна повинні відповідати щонайменше вимогам, що застосовувалися до таких суден раніше.

Ремонт, переобладнання, модифікація, які істотно змінюють розміри судна або житлових приміщень для пасажирів або істотно збільшують термін служби судна, і пов'язані з ними зміни обладнання повинні відповідати останнім вимогам до нових суден, наскільки адміністрація держави прапора вважає це необхідним і практично можливим.

#### НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

- .5 Незважаючи на положення параграфу .4, наявні судна класу В, які перевозять понад 36 пасажирів і підлягають ремонту, переобладнанню, модифікації та пов'язаних із ними змін обладнання, повинні відповідати таким вимогам:
  - .1 усі матеріали на цих судах повинні відповідати вимогам щодо матеріалів, застосованим до нових суден класу В; та
  - .2 усі ремонти, переобладнання, модифікації та пов'язані з ними зміни обладнання, що передбачають заміну матеріалів на 50 тонн або більше, крім випадків, що вимагаються правилом II-2/B/16, повинні відповідати вимогам, застосованим до нових суден класу В.

## 2 Терміни та означення (П 3)

#### НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С I D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

- .1 *Негорючий матеріал* — це матеріал, який при нагріванні до температури приблизно 750°C не горить і не виділяє легкозаймистих парів у кількості, достатній для їх самозаймання, що визначається за допомогою випробування на вогнестійкість відповідно до Резолюції ММО А.799(19) «Переглянута

рекомендація щодо методів випробувань для кваліфікації морських будівельних матеріалів як негорючих». Будь-який інший матеріал вважається горючим матеріалом.

.1.a ДЛІА СУДЕН КЛАСУ В, С І D, ПОБУДОВАНИХ ПОЧИНАЮЧИ З 1 СІЧНЯ 2003 РОКУ:

*Негорючий матеріал* — це матеріал, який при нагріванні до температури приблизно 750°C не горить і не виділяє легкозаймистих парів у кількості, достатній для їх самозаймання, що визначається відповідно до Кодексу щодо застосування методик випробувань на вогнестійкість. Будь-який інший матеріал вважається горючим матеріалом.

.2 *Стандартне випробування на вогнестійкість* — це випробування, під час якого зразки відповідних перегородок або палуб піддають нагріванню у випробувальній печі до температур, що приблизно відповідають стандартній кривій «час-температура». Зразок повинен мати поверхню нагрівання не менше 4,65 м<sup>2</sup> і висоту (або довжину палуби) 2,44 метра, що максимально нагадує відповідну конструкцію та включає, у відповідних випадках, щонайменше один стик. Стандартна крива «час-температура» визначається плавною кривою, що проходить через такі точки внутрішньої температури печі:

початкова внутрішня температура печі	20°C
після перших 5 хвилин	576°C
після 10 хвилин	679°C
після 15 хвилин	738°C
після 30 хвилин	841°C
після 60 хвилин	945°C

.2a. ДЛІА СУДЕН КЛАСУ В, С І D, ПОБУДОВАНИХ ПОЧИНАЮЧИ З 1 СІЧНЯ 2003 РОКУ:

*Стандартне випробування на вогнестійкість* — це випробування, під час якого зразки відповідних перегородок і палуб піддають нагріванню у випробувальній печі до температур, що приблизно відповідають стандартній кривій температури. Методи випробувань повинні відповідати Кодексу щодо застосування методик випробувань на вогнестійкість.

.3 *Перекриття класу «А»* — це перекриття, утворені перегородками та палубами, які відповідають таким вимогам:

- .1 вони повинні бути виготовлені зі сталі або іншого рівноцінного матеріалу;
- .2 вони повинні мати належні елементи жорсткості;
- .3 їхня конструкція забезпечує запобігання проходженню диму та полум'я протягом одногодинного стандартного випробування на вогнестійкість;
- .4 вони повинні бути ізольовані схваленими негорючими матеріалами так, щоб середня температура на боці, що не піддається вогневому впливу, не підвищувалася більше ніж на 140°C у порівнянні з початковою температурою і щоб у жодній точці, у тому числі на стикі, температура не підвищувалася більш ніж на 180°C у порівнянні з початковою температурою протягом перерахованих нижче проміжків часу:

клас «А-60»	60 хвилин
-------------	-----------

клас «А-30»	30 хвилин
клас «А-15»	15 хвилин
клас «А-0»	0 хвилин

- .5 Адміністрація держави прапора повинна вимагати випробування прототипу перегородки або палуби, щоб переконатися, що вони відповідають зазначеним вище вимогам щодо вогнестійкості та підвищення температури згідно з Резолюцією ММО А.754(18).

Для суден класу В, С і D, побудованих починаючи з 1 січня 2003 року, слова «Резолюція ММО А.754(18)» повинні бути викладені як «Кодекс щодо застосування методик випробувань на вогнестійкість».

- .4 *Перекриття класу «В»* — це перекриття, утворені перегородками, палубами, підволоками або зашивками, які відповідають таким вимогам:

- .1 їхня конструкція забезпечує запобігання проходженню диму та полум'я протягом півгодинного стандартного випробування на вогнестійкість;
- .2 вони повинні мати таку ізоляцію, щоб середня температура на боці, що не піддається вогневному впливу, не підвищувалася більш ніж на 140°C у порівнянні з початковою температурою і щоб у жодній точці, у тому числі на будь-якому стику, температура не підвищувалася більш ніж на 225°C у порівнянні з початковою температурою протягом перерахованих нижче проміжків часу:

клас «В-15»	15 хв
клас «В-0»	0 хв

- .3 вони повинні бути виготовлені із затверджених негорючих матеріалів, і всі матеріали, що використовуються для виготовлення та встановлення перекриттів класу «В», повинні бути негорючими, за винятком горючого облицювання, застосування якого може бути дозволене за умови, що воно відповідає іншим вимогам цієї глави;
- .4 адміністрація держави прапора повинна вимагати випробування прототипу перекриття, щоб переконатися, що воно відповідає зазначеним вище вимогам щодо вогнестійкості та підвищення температури згідно з Резолюцією ММО А.754(18).

Для суден класу В, С і D, побудованих починаючи з 1 січня 2003 року, слова «Резолюція ММО А.754(18)» повинні бути викладені як «Кодекс щодо застосування методик випробувань на вогнестійкість».

- .5 *Перекриття класу «С»* — це перекриття, побудовані із затверджених негорючих матеріалів. Вони не обов'язково повинні відповідати вимогам щодо проходження диму та полум'я, а також обмеженням щодо підвищення температури. Дозволяється використання горючого облицювання за умови, що воно відповідає іншим вимогам цієї глави.
- .6 *Безперервні підволоки або зашивка класу «В»* — це такі підволоки або зашивки класу «В», які закінчуються тільки біля перекриттів класу «А» або «В».
- .7 *Сталь або інший рівноцінний матеріал.* У випадку вживання слів «сталь або інший рівноцінний матеріал», «рівноцінний матеріал» означає будь-який негорючий матеріал, який, сам по собі або завдяки передбаченій ізоляції, наприкінці застосовного вогневого впливу у стандартному

випробуванні на вогнестійкість має конструктивні властивості та вогнестійкість, рівноцінні сталі (наприклад, алюмінієвий сплав із відповідною ізоляцією).

- .8 *«Повільне поширення полум'я»* означає, що поверхня, охарактеризована таким чином, належним чином обмежує поширення полум'я, що визначається шляхом випробування на вогнестійкість відповідно до Резолюції ММО А.653(16) для оздоблювальних матеріалів перегородок, підволоків і палуб.
- .8а ДЛІА СУДЕН КЛАСУ В, С І D, ПОБУДОВАНИХ ПОЧИНАЮЧИ З 1 СІЧНЯ 2003 РОКУ:  
*«Повільне поширення полум'я»* означає, що поверхня, описана таким чином, належним чином обмежує поширення полум'я, що визначається відповідно до Кодексу щодо застосування методик випробувань на вогнестійкість.
- .9 *Головні вертикальні зони* — це зони, на які корпус, надбудова та рубки судна розділені перекриттями класу «А»; середня довжина і ширина такої зони на будь-якій палубі загалом не перевищує 40 метрів.
- .10 *Житлові приміщення* — це приміщення, які використовуються як громадські приміщення, коридори, туалети, каюти, кабінети, шпиталі, кінозали, кімнати для ігор і розваг, перукарні, буфетні, що не містять обладнання для приготування гарячої їжі, та інші подібні приміщення.
- .11 *Громадські приміщення* — це ті з житлових приміщень, що їх використовують як зали, їдальні, салони та інші подібні постійно відокремлені приміщення.
- .12 *Службові приміщення* — це приміщення, які використовуються як камбузи, буфетні, що містять обладнання для приготування гарячої їжі, комори, поштові відділення, комори для зберігання цінних речей, інші комори, майстерні, які не є частиною машинних приміщень, і подібні приміщення, а також шахти, що ведуть до цих приміщень.
- .13 *Вантажні приміщення* — це приміщення, які використовуються для вантажу (у тому числі танки для вантажу нафти), і шахти, які ведуть до таких приміщень.
- .13-1 *Приміщення для транспортних засобів* — це вантажні приміщення, призначені для перевезення автотехніки з паливом у баках для пересування своїм ходом.
- .14 *Вантажні приміщення з горизонтальним способом завантаження та розвантаження* — це приміщення, що, як правило, не розділені будь-яким чином на відсіки і зазвичай простягаються на значну довжину або на всю довжину судна, до/з яких автомобілі з паливом у баках для пересування своїм ходом та/або вантажі (у тарі або навалом, завантажені у криті або відкриті залізничні вагони чи автомобілі, на транспортних засобах, у тому числі в автомобільних та залізничних цистернах, на трейлерах, у контейнерах, на піддонах, у знімних цистернах, або у подібних місцях зберігання чи в інших посудинах) зазвичай можуть бути завантажені або вивантажені в горизонтальному напрямку.
- .15 *Відкриті приміщення з горизонтальним способом завантаження та розвантаження* — це приміщення з горизонтальним способом завантаження та розвантаження, відкриті з обох або з одного кінця та забезпечені достатньою природною вентиляцією, ефективною по всій їхній довжині, через постійні отвори в бортовій обшивці або в підволоку, або зверху, причому для суден, побудованих починаючи з 1 січня 2003 року, загальна площа отворів повинна становити не менше 10% площі бортової обшивки приміщень.
- .15-1 *Відкриті приміщення для транспортних засобів* — це приміщення для транспортних засобів, відкриті з обох або з одного кінця та забезпечені достатньою природною вентиляцією, ефективною по всій їхній довжині, через постійні отвори у бортовій обшивці або в підволоку, або зверху, причому для суден, побудованих починаючи з 1 січня 2003 року, загальна площа отворів повинна становити не менше 10% загальної площі обшивки стін приміщень.
- .16 *Закриті приміщення з горизонтальним способом завантаження та розвантаження* — це

приміщення з горизонтальним способом завантаження та розвантаження, що не є ні відкритими приміщеннями з горизонтальним способом завантаження та розвантаження, ні верхніми палубами.

- .16-1 *Закриті приміщення для транспортних засобів* — це приміщення для транспортних засобів, що не є ні відкритими приміщеннями для транспортних засобів, ні верхніми палубами.
- .17 *Верхня палуба* — це палуба, повністю відкрита для впливу погодних умов зверху і не менше ніж із двох боків.
- .18 *Приміщення спеціальної категорії* — це відокремлені приміщення для транспортних засобів, розташовані над або під палубою перегоронок, до/з яких транспортні засоби можуть в'їжджати і виїжджати своїм ходом і до яких мають доступ пасажирів. Приміщення спеціальної категорії можуть розташовуватися більше ніж на одній палубі за умови, що загальна висота проходу для транспортних засобів не перевищує 10 метрів.
- .19.1 *Машинні приміщення* категорії А — це такі приміщення та шахти до них, які містять:
  - .1 двигуни внутрішнього згоряння, які використовуються як головні механізми; або
  - .2 двигуни внутрішнього згоряння, які використовуються для цілей, відмінних від головних механізмів, якщо сумарна потужність таких двигунів складає не менше 375 кВт; або
  - .3 будь-який котел, що працює на рідкому паливі, або установку рідкого палива.
- .19.2 *Машинні приміщення* — це всі машинні приміщення категорії А та всі інші приміщення, у яких розташована рушійна установка, котли, установки рідкого палива, парові машини та двигуни внутрішнього згоряння, генератори та відповідальні електричні механізми, станції прийому палива, холодильне, стабілізаційне, вентиляційне машинне обладнання, обладнання для кондиціонування повітря та подібні приміщення, а також вентиляційні шахти до таких приміщень.
- .20 *Установка рідкого палива* — це обладнання, яке використовується для підготовки рідкого палива перед подачею його до котла, що працює на рідкому паливі, або обладнання, призначене для підготовки підігрітого палива перед подачею його до двигуна внутрішнього згоряння, і включає всі паливні напірні насоси, фільтри та підігрівачі, що готують паливо під тиском понад 0,18 Н/мм<sup>2</sup>.
- .21 *Пости керування* — це такі приміщення, у яких розміщене суднове радіообладнання або головне навігаційне обладнання, або аварійне джерело енергії, або в яких зосереджені засоби керування системами пожежогасіння чи сигналізації виявлення пожежі.
- .21.1 *Центральний пост керування* — це пост керування, на якому зосереджені такі засоби керування та індикації:
  - .1 стаціонарні системи сигналізації виявлення пожежі;
  - .2 автоматичні спринклерні системи пожежогасіння та сигналізації виявлення пожежі;
  - .3 панелі індикації протипожежних дверей;
  - .4 закриття протипожежних дверей;
  - .5 панелі індикації водонепроникних дверей;
  - .6 закриття водонепроникних дверей;
  - .7 вентилятори;
  - .8 сигналізації загальної/пожежної тривоги;
  - .9 системи зв'язку, у тому числі телефони; та
  - .10 мікрофони систем гучного мовлення.

- .21.2 *Центральний пост керування з постійною вахтою* — центральний пост керування, на якому безперервно несе вахту відповідальний член екіпажу.
- .22 *Приміщення, меблі та оздоблення яких мають обмежену пожежонебезпеку*, є, для цілей правила П-2/В/4, тими приміщеннями, меблі та оздоблення яких мають обмежену пожежонебезпеку (каюти, громадські приміщення, кабінети чи житлові приміщення інших типів), у яких:
- .1 усі корпусні меблі, такі як столи, гардероби, туалетні столики, бюро, платяні шафи, повністю виготовлені із затверджених негорючих матеріалів, проте робоча поверхня таких меблів може мати горюче облицювання товщиною не більше 2 мм;
  - .2 усі незакріплені меблі, такі як крісла, дивани, столи, виготовлені із застосуванням каркасів із негорючих матеріалів;
  - .3 усі драпування, завіси та інші висячі тканинні вироби протистоять поширенню полум'я не гірше, ніж вироби з вовни масою 0,8 кг/м<sup>2</sup>, відповідно до Резолюції ММО А.471(ХІІ), зі змінами.  
Для суден класу В, С і D, побудованих починаючи з 1 січня 2003 року, слова «Резолюція ММО А.471(ХІІ)», зі змінами, повинні бути викладені як «Кодекс щодо застосування методик випробувань на вогнестійкість».
  - .4 усі підлогові покриття протистоять поширенню полум'я не гірше, ніж рівноцінні вовняні матеріали, які використовуються з такою самою метою.  
Для суден класу В, С і D, побудованих починаючи з 1 січня 2003 року, цей підпараграф повинен бути викладений у такій редакції:  
усі підлогові покриття мають характеристики повільного поширення полум'я;
  - .5 усі відкриті поверхні перегородок, зашивок і підволоків мають характеристики повільного поширення полум'я; та
  - .6 усі оббиті меблі мають характеристики опору займанню та поширенню полум'я, відповідно до Процедур випробувань на вогнестійкість оббитих меблів Резолюції ММО А.652(16)  
Для суден класу В, С і D, побудованих починаючи з 1 січня 2003 року, слова «Резолюція ММО А.652(16)» повинні бути викладені як «Кодекс щодо застосування методик випробувань на вогнестійкість».  
**ДЛЯ СУДЕН КЛАСУ В, С І D, ПОБУДОВАНИХ ПОЧИНАЮЧИ З 1 СІЧНЯ 2003 РОКУ**
  - .7 спальне приладдя має характеристики опору займанню та поширенню полум'я, визначені відповідно до Кодексу щодо застосування методик випробувань на вогнестійкість.
- .23 *«Пасажирське судно ро-ро»* означає судно, що має вантажні приміщення з горизонтальним способом завантаження та розвантаження або приміщення спеціальної категорії, як означено в цьому правилі.
- .24 *Кодекс щодо застосування методик випробувань на вогнестійкість* — це Міжнародний кодекс щодо застосування методик випробування на вогнестійкість, ухвалений Резолюцією КБМ MSC.61(67), зі змінами.
- .25 *Кодекс систем пожежної безпеки* — це Міжнародний кодекс систем пожежної безпеки, ухвалений Резолюцією КБМ MSC.98(73), зі змінами.
- .26 *Температура спалаху* — це температура, виражена у градусах Цельсія (при випробуванні у закритому тиглі), за якої продукт виділяє пари в кількості, достатній для їх займання, що визначається приладом затвердженого типу.



.27 *Нормативні вимоги* — це характеристики конструкції, граничні розміри або системи пожежної безпеки, визначені у цій главі.

#### ▼ M2 □ □

.28 *«Протипожежна заслінка»*, для цілей імплементації правила II-2/V/9a, означає встановлений у вентиляційному каналі пристрій, який у нормальному стані відкритий, що робить можливим рух повітря в каналі, а під час пожежі закривається, перешкоджаючи руху повітря в каналі з метою обмеження поширення вогню. З використанням зазначеного вище означення можуть бути пов'язані такі терміни:

- .1 *«автоматична протипожежна заслінка»* означає протипожежну заслінку, яка закривається автоматично під впливом продуктів горіння;
- .2 *«ручна протипожежна заслінка»* означає протипожежну заслінку, яка відкривається та закривається вручну членом екіпажу безпосередньо на місці; та
- .3 *«протипожежна заслінка з дистанційним керуванням»* означає протипожежну заслінку, яка закривається членом екіпажу за допомогою засобу керування, розташованого на певній відстані від керованої заслінки.

.29 *«Димова заслінка»*, для цілей імплементації правила II-2/V/9a, означає встановлений у вентиляційному каналі пристрій, який у нормальному стані відкритий, що робить можливим рух повітря в каналі, а під час пожежі закривається, перешкоджаючи руху повітря в каналі з метою обмеження поширення диму та гарячих газів. Від димової заслінки не очікують, що вона сприятиме забезпеченню цілісності вогнестійкого перекриття, крізь яке проходить вентиляційний канал. З використанням зазначеного вище означення можуть бути пов'язані такі терміни:

- .1 *«автоматична димова заслінка»* означає димову заслінку, яка закривається автоматично під впливом диму або гарячих газів;
- .2 *«ручна димова заслінка»* означає димову заслінку, яка відкривається та закривається вручну членом екіпажу безпосередньо на місці; та
- .3 *«димової заслінка з дистанційним керуванням»* означає димову заслінку, яка закривається членом екіпажу за допомогою засобу керування, розташованого на певній відстані від керованої заслінки.

#### ▼ M1 □ □

### 3 Пожежні насоси, пожежні магістралі, крани, рукави та стволи (П 4)

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

.1.1 На кожному судні повинні бути передбачені пожежні насоси, пожежні магістралі, крани, рукави та стволи, що у застосовному випадку відповідають вимогам цього правила.

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D, ПОБУДОВАНІ ДО 1 СІЧНЯ 2003 РОКУ:

.1.2 Якщо вимагається більше одного незалежного пожежного насоса, запірні клапани для відокремлення секції пожежної магістралі в машинному приміщенні, що містить головний пожежний насос або насоси, від решти пожежної магістралі, мають бути встановлені в легкодоступному і захищеному місці поза цим машинним приміщенням. Пожежна магістраль повинна бути влаштована так, щоб, коли запірні клапани закриті, усі пожежні крани на судні, за винятком розташованих у машинному приміщенні, як зазначено вище, могли бути забезпечені водою від пожежного насоса, який не розташований у цьому машинному приміщенні, і через труби, які не проходять через це приміщення. У виняткових випадках, короткі відрізки приймального або нагнітального трубопроводів аварійного пожежного насоса можуть проходити

через машинне приміщення, якщо практично неможливо прокласти їх за межами машинного приміщення, за умови, що цілісність пожежної магістралі забезпечена огороженням трубопроводу міцним сталевим кожухом.

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D, ПОБУДОВАНІ ПОЧИНАЮЧИ З 1 СІЧНЯ 2003 РОКУ:

- .1.3 Запірні клапани для відокремлення секції пожежної магістралі в машинному приміщенні, що містить головний пожежний насос або насоси, від решти пожежної магістралі, мають бути встановлені в легкодоступному і захищеному місці поза машинними приміщеннями. Пожежна магістраль має бути влаштована так, щоб, коли запірні клапани закриті, усі пожежні крани на судні, за винятком розташованих у машинному приміщенні, як зазначено вище, могли бути забезпечені водою від іншого пожежного насоса або аварійного пожежного насоса. Аварійний пожежний насос, його кінгстон, приймальний патрубок, нагнітальний трубопровід і запірні клапани повинні бути розташовані поза машинним приміщенням. Якщо таке влаштування неможливо виконати, кінгстонна коробка може бути встановлена в машинному приміщенні, якщо її клапан керований дистанційно з місця в тому самому відсіку, де розташований аварійний пожежний насос, а приймальний патрубок настільки короткий, наскільки це практично можливо. Короткі відрізки приймального або нагнітального трубопроводів можуть проходити в машинному приміщенні за умови що вони огорожені міцним сталевим кожухом або ізольовані за стандартом класу «А-60». Такі трубопроводи повинні мати достатню товщину стінок, але в жодному разі не менше 11 мм, і повинні бути зварними, за винятком фланцевого з'єднання з клапаном кінгстона.

НОВІ ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В, І НОВІ СУДНА КЛАСУ С І D, ВІД 24 МЕТРІВ ЗАВДОВЖКИ:

## ***.2 Продуктивність пожежних насосів***

- .1 Необхідні пожежні насоси повинні бути здатні забезпечити подачу води для боротьби з пожежею в кількості, не меншій ніж дві третини від необхідної продуктивності осушувальних насосів, і під тиском, визначеним у параграфі .4.2.
- .2 На кожному судні, яке згідно з цим правилом повинне бути забезпечене більш ніж одним пожежним насосом, продуктивність кожного з необхідних пожежних насосів повинна становити не менше 80% загальної необхідної продуктивності, розділеної на мінімальну кількість необхідних пожежних насосів, але в будь-якому випадку — не менше ніж 25 м<sup>3</sup>/год; кожен такий насос в будь-якому випадку повинен забезпечувати подачу щонайменше двох струменів води. Ці пожежні насоси повинні забезпечувати подачу води в пожежну магістраль за визначених умов.
- .3 На суднах, побудованих починаючи з 1 січня 2003 року, на яких кількість встановлених насосів перевищує необхідну мінімальну кількість, продуктивність таких додаткових насосів повинна бути не менше 25 м<sup>3</sup>/год, і вони повинні забезпечувати подачу щонайменше двох струменів води, що вимагаються відповідно до параграфу .5 цього правила.

## ***.3 Влаштування пожежних насосів, пожежних магістралей і постійна готовність до подачі води***

- .1 Судна повинні бути забезпечені пожежними насосами з урухомниками від джерела енергії таким чином:
- .1 судна, сертифіковані для перевезення понад 500 пасажирів: щонайменше трьома, один з яких може працювати від головного двигуна;
- .2 судна, сертифіковані для перевезення до 500 пасажирів: щонайменше двома, один з яких може працювати від головного двигуна.
- .2 Санітарні, баластні, осушувальні насоси або насоси загального призначення можуть вважатися пожежними насосами за умови, що їх зазвичай не використовують для відкачування нафтопродуктів, а якщо іноді їх використовують для подачі або відкачування рідкого палива, повинні бути встановлені відповідні засоби перемикачів.

- .3 Розташування приймальних кінгстонів, пожежних насосів і їхніх джерел живлення повинне бути таким, щоб на судах, сертифікованих для перевезення понад 250 пасажирів, пожежа в будь-якому одному відсіку не могла вивести з ладу всі пожежні насоси.

На нових судах класу В, сертифікованих для перевезення до 250 пасажирів, на яких пожежа в будь-якому одному відсіку може вивести з ладу всі насоси, альтернативним засобом подачі води для пожежогасіння повинен бути аварійний пожежний насос із власним джерелом енергії та кінгстоном, розташований поза машинним приміщенням. Такий незалежний аварійний пожежний насос повинен відповідати положенням Кодексу систем пожежної безпеки для суден, побудованих починаючи з 1 січня 2003 року.

- .4 На нових судах класу В, сертифікованих для перевезення понад 250 пасажирів, засоби постійної готовності до забезпечення водою повинні бути такими, щоб від будь-якого пожежного крана у внутрішніх приміщеннях можна було негайно подати щонайменше один ефективний струмінь води і щоб була забезпечена безперервна подача води шляхом автоматичного пуску одного з необхідних пожежних насосів.
- .5 На судах з періодичним безвахтовим обслуговуванням машинного приміщення або коли вимагається несення вахти лише однією особою, повинна бути забезпечена негайна подача води із системи пожежної магістралі під відповідним тиском або шляхом дистанційного запуску одного з головних пожежних насосів із ходового містка та пожежного поста, за наявності, або шляхом підтримання постійного тиску в системі головної пожежної магістралі одним із головних пожежних насосів.
- .6 Клапан подачі кожного пожежного насоса повинен бути забезпечений незворотним клапаном.

#### ***.4 Діаметр і тиск у пожежних магістралях***

- .1 Діаметр пожежної магістралі та її патрубків повинен бути достатнім для ефективного розподілу максимальної необхідної кількості води від двох пожежних насосів, що працюють одночасно.
- .2 Якщо два насоси одночасно подають через стволи, визначені у параграфі .8, і через достатню кількість кранів кількість води, визначену в параграфі .4.1, в усіх кранах повинен підтримуватися такий мінімальний тиск:

<b>Судна класу В, сертифіковані для перевезення</b>	<b>Нові</b>	<b>Наявні</b>
понад 500 пасажирів	0,4 Н/мм <sup>2</sup>	0,3 Н/мм <sup>2</sup>
до 500 пасажирів	0,3 Н/мм <sup>2</sup>	0,2 Н/мм <sup>2</sup>

- .3 Максимальний тиск у будь-якому крані не повинен перевищувати тиск, за якого можливе ефективне керування пожежним рукавом.

#### ***.5 Кількість і розміщення пожежних кранів***

- .1 Кількість і розміщення кранів повинні бути такими, щоб принаймні два струмені води з різних кранів, один з яких надходить по рукаву стандартної довжини, діставали до будь-якої частини судна, зазвичай доступної для пасажирів або екіпажу під час плавання, а також до будь-якої частини будь-якого порожнього вантажного приміщення, будь-якого вантажного приміщення з горизонтальним способом завантаження та розвантаження або будь-якого приміщення спеціальної категорії, причому в останньому випадку до будь-якої частини приміщення повинні діставати два струмені, що надходять по рукавах стандартної довжини. Крім того, такі крани повинні бути розташовані біля входів у захищені приміщення.

- .2 Кількість і розміщення кранів у житлових, службових і машинних приміщеннях повинні бути такими, щоб можна було виконувати вимоги параграфу .5.1, коли всі водонепроникні двері та всі двері в перегородках головних вертикальних зон зачинені.
- .3 Якщо до машинного приміщення передбачений доступ на нижньому рівні із суміжного тунелю гребного вала, поза машинним приміщенням, але неподалік від входу до нього, повинні бути передбачені два крани. Якщо такий доступ передбачений з інших приміщень, то в одному із цих приміщень, біля входу до машинного приміщення, повинні бути передбачені два крани. Це положення може не застосовуватися, якщо тунель або суміжні приміщення не є частиною шляху евакуації.

## **.6 Трубопроводи та крани**

- .1 Матеріали, що легко втрачають свої властивості при нагріванні, не повинні використовуватися для пожежних магістралей та кранів, якщо вони не захищені належним чином. Трубопроводи та крани повинні розташовуватися таким чином, щоб пожежні рукави можна було легко приєднати до них. Влаштування трубопроводів і кранів повинне бути таким, щоб уникати можливості замерзання води. На суднах, де може перевозитися палубний вантаж, місцезнаходження пожежних кранів повинне бути таким, щоб крани були завжди легкодоступними, а трубопроводи влаштовані так, щоб, наскільки це практично можливо, уникати небезпеки їх пошкодження вантажем.
- .2 Щоб будь-який пожежний рукав міг бути знятий під час роботи пожежних насосів, має бути встановлений службовий клапан для кожного пожежного рукава.
- .3 На суднах, побудованих станом починаючи з 1 січня 2003 року, запірні крани встановлюються на відкритій палубі на всіх гілках пожежної магістралі, які використовуються в інших, ніж боротьба з пожежею, цілях.

## **.7 Пожежні рукави**

- .1 Пожежні рукави повинні бути виготовлені зі зносостійкого матеріалу, затвердженого адміністрацією держави прапора, а їхня довжина повинна бути достатньою для подачі струменя води в будь-яке з приміщень, у яких може знадобитися їх застосування. Кожен рукав забезпечується стволом і необхідними сполучними головками. Сполучні головки та стволи повинні бути повністю взаємозамінними. Рукави, визначені в цій главі як «пожежні рукави», разом з усім необхідним приладдям та інструментами, повинні перебувати на видних місцях поблизу кранів або з'єднань у постійній готовності до використання. Крім того, у внутрішніх приміщеннях суден, що перевозять більше 36 пасажирів, пожежні рукави повинні бути постійно приєднані до кранів.
- .2 Повинен бути щонайменше один пожежний рукав для кожного з пожежних кранів, що вимагаються відповідно до параграфу .5. Пожежні рукави повинні мати довжину не більше 20 метрів на палубах і надбудовах та до 15 метрів у машинних приміщеннях, а також до 15 метрів і 10 метрів, відповідно, на малих суднах.

## **.8 Стволи**

- .1.1 Для цілей цієї глави стандартні діаметри насадок стволів повинні бути 12, 16 і 19 мм або бути якомога ближчими до цих розмірів. У випадках, коли використовуються інші системи, такі як системи водорозпилення, можуть бути дозволені насадки іншого діаметра.
- .1.2 Усі стволи повинні належати до затвердженого комбінованого типу (тобто такі, що дають як розпилений, так і компактний струмінь) і бути обладнані запірними вентилями.
- .2 У житлових і службових приміщеннях не обов'язково використовувати насадки діаметром понад 12 мм.
- .3 У машинних приміщеннях і на відкритих палубах діаметр насадок повинен забезпечувати подачу максимально можливої кількості води двома струменями від насоса з найменшою продуктивністю

під тиском, зазначеним у параграфі .4; при цьому немає потреби застосовувати насадки діаметром понад 19 мм.

**НОВІ СУДНА КЛАСУ C I D МЕНШЕ НІЖ 24 МЕТРИ ЗАВДОВЖКИ:**

***.9 Пожежні насоси, пожежні магістралі, крани, рукави, стволи та постійна готовність до подачі води***

- .1 Вимагається наявність одного незалежного пожежного насоса, здатного подавати для цілей пожежогасіння принаймні один струмінь води з будь-якого пожежного крана під тиском, визначеним нижче. Кількість води, поданої таким чином, повинна бути не меншою ніж дві третини від продуктивності робочих осушувальних насосів. Такий пожежний насос повинен бути здатний підтримувати всі мінімальні значення тиску кранів, передбачені вимогами для суден класу В, під час нагнітання максимального об'єму води, вказаного вище, через пожежні крани з насадками стволів 12, 16 або 19 мм.
- .2 Кожне судно, що перевозить понад 250 пасажирів, повинне бути забезпечене додатковим пожежним насосом, постійно приєднаним до пожежної магістралі. Такий насос повинен мати урухомник від джерела енергії. Такий насос та його джерело енергії не повинні бути розташовані в тому самому відсіку, що і насос, що вимагається відповідно до параграфу .9.1, і повинні бути обладнані постійним кінгстоном, розташованим поза машинним приміщенням. Такий насос повинен бути здатний подавати щонайменше один струмінь води з будь-яких пожежних кранів, передбачених на судні, підтримуючи тиск не менше 0,3 Н/мм<sup>2</sup>.
- .3 Санітарні, баластні, осушувальні насоси або насоси загального призначення можна вважати пожежними насосами.
- .4 Кожне судно повинне бути забезпечене пожежною магістраллю, що має діаметр, достатній для ефективного розподілу максимальної подачі, визначеної вище. Кількість і розташування кранів повинні бути такими, щоб принаймні один струмінь води міг досягати будь-якої частини судна за умов використання одного рукава максимальної довжини, визначеної для суден класу В у параграфі .7.2.
- .5 На кожному судні повинен бути встановлений хоча б один пожежний рукав для кожного встановленого крана.
- .6 На судах з періодичним безвахтовим обслуговуванням машинного приміщення або коли вимагається несення вахти лише однією особою, повинна бути забезпечена негайна подача води із системи пожежної магістралі під відповідним тиском або шляхом дистанційного запуску одного з головних пожежних насосів із ходового містка та пожежного поста, за наявності, або шляхом підтримання постійного тиску в системі головної пожежної магістралі одним із головних пожежних насосів.
- .7 Клапан подачі кожного пожежного насоса повинен бути забезпечений незворотним клапаном.

**4 Стационарні системи пожежогасіння (П 5 + 8 + 9 + 10)**

***.1 Стационарні системи газового пожежогасіння: Загальні положення (П 5.1)***

**НОВІ СУДНА КЛАСУ В, C I D, ПОБУДОВАНІ ДО 1 СІЧНЯ 2003 РОКУ, ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:**

- .1 Труби, необхідні для подачі вогнегасної речовини до захищених приміщень, повинні бути оснащені контрольними клапанами з відповідним маркуванням для чіткого позначення приміщень, до яких ведуть ці труби. Повинні бути передбачені належні заходи для запобігання випадковій подачі вогнегасної речовини в будь-яке приміщення.

- .2 Розподільний трубопровід для вогнегасної речовини та випускні сопла повинні бути розташовані так, щоб можна було забезпечити рівномірний розподіл речовини.
- .3 Повинні бути передбачені засоби для зовнішнього закриття всіх отворів, через які може надходити повітря до захищеного приміщення або з нього може виходити газ.
- .4 Повинні бути передбачені засоби для автоматичного увімкнення звукової сигналізації про пуск вогнегасної речовини всередину будь-якого приміщення, у якому зазвичай працює персонал або до якого він має доступ. Сигнал повинен подаватися перед пуском речовини протягом достатнього періоду часу.
- .5 Засоби керування будь-якою стаціонарною системою газового пожежогасіння повинні бути легкодоступними та простими в експлуатації; такі засоби повинні бути розташовані в якомога меншій кількості місць, які навряд чи будуть відрізані пожежею в захищеному приміщенні. У такому місці повинні бути чіткі інструкції стосовно експлуатації системи з урахуванням безпеки персоналу.
- .6 Автоматичний пуск вогнегасної речовини не допускається, за винятком випадку, коли це дозволено для локальних автоматично керованих пристроїв, встановлених додатково до та незалежно від будь-якої необхідної стаціонарної системи пожежогасіння в машинних приміщеннях над устаткуванням, яке має високий ризик загоряння, або в закритих зонах підвищеної пожежонебезпеки всередині машинних приміщень.
- .7 Якщо певна кількість вогнегасної речовини необхідна для захисту кількох приміщень, доступна кількість речовини не повинна перевищувати найбільшу кількість, яка потрібна для захисту будь-якого одного приміщення.
- .8 За винятком випадків, коли дозволене інше, резервуари під тиском, необхідні для зберігання вогнегасної речовини, повинні бути розташовані за межами захищених приміщень згідно з параграфом .1.11.
- .9 Повинні бути передбачені засоби, щоб екіпаж або персонал на суші мав можливість безпечної перевірки кількості речовини в резервуарах.
- .10 Резервуари для зберігання вогнегасної речовини та пов'язані компоненти під тиском повинні бути спроектовані згідно з відповідними кодексами практики з урахуванням їх розташування та максимальних температур навколишнього середовища, які очікуються у процесі експлуатації.
- .11 У випадках, коли вогнегасна речовина зберігається поза захищеним приміщенням, вона повинна зберігатися в коморі, розташованій у безпечному та легкодоступному місці, яке повинне мати ефективну вентиляцію. Будь-який вхід до такої комори бажано повинен бути з відкритої палуби та в будь-якому разі повинен бути незалежним від захищеного приміщення.

Вхідні двері повинні відчинятися назовні, а перегородки та палуби, у тому числі двері та інші засоби закриття будь-якого отвору в них, які утворюють межі між такими кімнатами та суміжними з ними відокремленими приміщеннями, повинні бути газонепроникними. Для цілей застосування таблиць вогнестійкості перегородок і палуб у правилах II-2/V/4 або II-2/V/5, залежно від випадку, такі комори розглядаються як пости керування.

- .12 Використання вогнегасної речовини, яка сама по собі чи за очікуваних умов використання виділяє токсичні гази в таких кількостях, що створюють небезпеку для людей, або виділяє гази, які є шкідливими для довкілля, у системах пожежогасіння на борту нових суден і в таких нових установках на борту наявних суден заборонене.

СУДНА КЛАСУ В, С І D, ПОБУДОВАНІ ПОЧИНАЮЧИ З 1 СІЧНЯ 2003 РОКУ:

- .13 Стаціонарні системи газового пожежогасіння повинні відповідати положенням Кодексу систем пожежної безпеки.

- .14 Повинні бути передбачені засоби для зовнішнього закриття всіх отворів, через які може надходити повітря до захищеного приміщення або з нього може виходити газ.
- .15 У випадках, коли вогнегасна речовина зберігається поза захищеним приміщенням, вона повинна зберігатися в коморі, яка розташована за таранною перегородкою та не використовується для інших цілей. Будь-який вхід до такої комори бажано повинен бути з відкритої палуби, а також повинен бути незалежним від захищеного приміщення. Якщо комора розташована під палубою, вона повинна бути не більше ніж на одну палубу нижче від відкритої палуби і повинна бути безпосередньо доступною за допомогою трапа чи сходів з відкритої палуби.

Приміщення, розташовані під палубою, або приміщення, до яких немає доступу з відкритої палуби, повинні бути обладнані системою примусової вентиляції, призначеної для забору повітря з палуби приміщення, що забезпечує щонайменше шестикратний повітрообмін за годину. Вхідні двері повинні відчинятися назовні, а перегородки та палуби, у тому числі двері та інші засоби закриття будь-якого отвору в них, які утворюють межі між такими кімнатами та суміжними з ними відокремленими приміщеннями, повинні бути газонепроникними. Для цілей застосування таблиць 4.1, 4.2, 5.1 і 5.2 у частині В цієї глави такі приміщення розглядаються як пожежні пости.

#### НОВІ СУДНА КЛАСУ А, В, С І D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

- .16 Якщо об'єм вільного повітря, що міститься у повітряних ресиверах в будь-якому приміщенні такий, що в разі його пуску в це приміщення у випадку пожежі такий пуск повітря всередину цього приміщення призвів би до серйозного зниження ефективності стаціонарної системи пожежогасіння, повинна бути передбачена додаткова кількість вогнегасної речовини.
- .17 Постачальники стаціонарних установок пожежогасіння повинні надавати опис такої установки, у тому числі контрольний перелік для технічного обслуговування англійською мовою та офіційною мовою (мовами) держави прапора.
- .18 Кількість вогнегасної речовини принаймні раз на рік повинна перевірятися спеціалістом, уповноваженим адміністрацією, постачальником установки або визнаною організацією.
- .19 Періодичні перевірки, які здійснюються головним механіком судна чи організуються керівниками судна, повинні бути записані в судовий журнал із зазначенням предмету та часу такої перевірки.
- .20 Обладнання для пожежогасіння, яке не вимагається, але встановлене, напр., у коморах, за конструкцією та розмірами повинне відповідати положенням цього правила для відповідного типу установки.
- .21 Усі двері до приміщень, захищених за допомогою установки CO<sub>2</sub>, повинні мати позначку «Це приміщення захищене установкою CO<sub>2</sub> і його необхідно звільнити, коли спрацює сигналізація».

#### **.2 Системи вуглекислотного пожежогасіння (П 5.2)**

##### НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D, ПОБУДОВАНІ ДО 1 СІЧНЯ 2003 РОКУ, ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

- .1.1 Для вантажних приміщень, якщо не передбачене інше, кількість CO<sub>2</sub> повинна бути достатньою для отримання мінімального об'єму вільного газу, що дорівнює 30% валової місткості найбільшого вантажного приміщення, захищеного таким чином на судні.

Якщо існує сполучення через вентиляційні канали між двома чи більшою кількістю вантажних приміщень, вони повинні розглядатися як одне приміщення. На судах, що їх використовують для перевезення транспортних засобів, необхідну кількість CO<sub>2</sub> треба обчислювати як 45% валової місткості найбільшого вантажного приміщення.

- .1.2 Для машинних приміщень кількість двоокису вуглецю повинна бути достатньою, щоб забезпечувати мінімальний об'єм вільного газу, який дорівнює найбільшому з таких об'ємів:

- .1 40% валової місткості найбільшого машинного приміщення, захищеного таким чином, за винятком об'єму частини шахти, розташованої над рівнем, на якому площа горизонтального перетину шахти становить 40% або менше площі горизонтального перетину відповідного приміщення, виміряного посередині між настилом другого дна та низом шахти; або
- .2 35% валової місткості найбільшого захищеного машинного приміщення, включно із шахтою; якщо два чи більше машинних приміщень розділені неповністю, вони розглядаються як одне приміщення.
- .2 Для цілей цього параграфу об'єм вільного двоокису вуглецю обчислюється з розрахунку  $0,56 \text{ м}^3/\text{кг}$ .
- .3 Система стаціонарних трубопроводів повинна бути такою, щоб 85% газу можна було пустити всередину приміщення за 2 хвилини.
- .4 Механізм пуску двоокису вуглецю:
  - .1 Повинні бути передбачені два окремі органи керування для пуску двоокису вуглецю у захищене приміщення і для забезпечення вмикання сигналізації. Один орган керування повинен використовуватись для пуску газу з резервуарів для зберігання. Другий орган керування повинен використовуватись для відкриття клапану трубопроводу, по якому газ подається до захищеного приміщення.
  - .2 Обидва органи керування повинні міститися всередині шафи, чітко визначеної для конкретного приміщення. Якщо шафа, у якій містяться органи керування, повинна бути замкненою, ключ до неї повинен міститися у футлярі з розбивним склом, розташованому на видному місці поряд із шафою.
- .5 Адміністрація держави прапора повинна забезпечити належне оснащення приміщень, у яких розміщені батареї  $\text{CO}_2$ , у плані доступу, вентиляції та обладнання зв'язку. Вона повинна вжити необхідних заходів безпеки щодо конструкції, встановлення, маркування, заряджання та випробування балонів з  $\text{CO}_2$ , трубопроводів і арматур, а також щодо засобів керування та сигналізації для такої установки.

#### СУДНА КЛАСУ В, С І D, ПОБУДОВАНІ ПОЧИНАЮЧИ З 1 СІЧНЯ 2003 РОКУ:

- .6 Вуглекислотні системи повинні відповідати положенням Кодексу систем пожежної безпеки.
- .7 Адміністрація держави прапора повинна забезпечити належне оснащення приміщень, у яких розміщені батареї  $\text{CO}_2$ , у плані доступу, вентиляції та обладнання зв'язку. Вона повинна вжити необхідних заходів безпеки щодо конструкції, встановлення, маркування, заряджання та випробування балонів з  $\text{CO}_2$ , трубопроводів і арматур, а також щодо засобів керування та сигналізації для такої установки.

#### **.3 Стаціонарні системи пожежогасіння низьократною піною в машинних приміщеннях (П 8)**

#### НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D, ПОБУДОВАНІ ДО 1 СІЧНЯ 2003 РОКУ, ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

- .1 Якщо в будь-якому машинному приміщенні стаціонарна система пожежогасіння низьократною піною встановлена додатково до вимог правила 6, така система повинна бути здатна пускати через стаціонарні випускні отвори за проміжок часу не більше ніж п'ять хвилин кількість піни, достатню для того, щоб покрити шаром товщиною до 150 мм якнайбільшу єдину поверхню, на якій може розповсюдитись рідке паливо. Система повинна бути здатна виробляти піну, придатну для гасіння нафтових пожеж. Повинні бути передбачені засоби для ефективного розподілу піни за допомогою стаціонарної системи трубопроводів і контрольних клапанів або кранів до відповідних випускних отворів, а також для ефективного спрямування піни через стаціонарні розпилювачі до інших основних пожежонебезпечних об'єктів у захищеному приміщенні. Кратність піноутворення не повинна перевищувати 12:1.



- .2 Засоби керування будь-якими такими системами повинні бути легкодоступними та простими в експлуатації, а також повинні бути розташовані в якомога меншій кількості місць, які навряд чи будуть відрізані пожежею в захищеному приміщенні.

СУДНА КЛАСУ В, С І D, ПОБУДОВАНІ ПОЧИНАЮЧИ З 1 СІЧНЯ 2003 РОКУ:

- .3 Стационарні системи пожежогасіння низьократною піною в машинних приміщеннях повинні відповідати положенням Кодексу систем пожежної безпеки.

#### **.4 Стационарні системи пожежогасіння високократною піною в машинних приміщеннях (П 9)**

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D, ПОБУДОВАНІ ДО 1 СІЧНЯ 2003 РОКУ, ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

- .1 Будь-яка необхідна стационарна система пожежогасіння високократною піною в машинних приміщеннях повинна бути здатна до швидкої подачі через стационарні випускні отвори кількості піни, достатньої для заповнення найбільшого захищеного приміщення, з інтенсивністю, що забезпечує утворення шару піни товщиною принаймні 1 м за хвилину. Кількість наявного піноутворювача повинна бути достатньою для отримання об'єму піни, що дорівнює п'яти об'ємам найбільшого захищеного приміщення. Кратність піноутворення не повинна перевищувати 1 000:1.
- .2 Канали подачі піни, повітрязбірники піногенератора та кількість піногенераторних установок повинні бути такими, щоб забезпечити ефективне вироблення та розподіл піни.
- .3 Розташування вихідних каналів піногенератора має бути таким, щоб пожежа в захищеному приміщенні не впливала на піноутворююче обладнання.
- .4 Піногенератор, його джерела живлення, піноутворювач і засоби керування системою повинні бути легкодоступними та простими в експлуатації, а також повинні бути розташовані в якомога меншій кількості місць, які навряд чи будуть відрізані пожежею в захищеному приміщенні.

СУДНА КЛАСУ В, С І D, ПОБУДОВАНІ ПОЧИНАЮЧИ З 1 СІЧНЯ 2003 РОКУ:

- .5 Стационарні системи пожежогасіння високократною піною в машинних приміщеннях повинні відповідати положенням Кодексу систем пожежної безпеки.

#### **.5 Стационарні системи пожежогасіння водорозпиленням у машинних приміщеннях (П 10)**

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D, ПОБУДОВАНІ ДО 1 СІЧНЯ 2003 РОКУ, ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

- .1 Будь-які необхідні стационарні системи пожежогасіння водорозпиленням у машинних приміщеннях повинні бути оснащені розпилювачами затвердженого типу.
- .2 Кількість та розміщення розпилювачів повинні бути такими, щоб забезпечити ефективний розподіл води з інтенсивністю подачі, у середньому, принаймні 5 літрів/м<sup>2</sup> за хвилину у приміщеннях, які потребують захисту. Вищу інтенсивність подачі можна розглянути, за необхідності, в особливо небезпечних зонах. Розпилювачі повинні бути встановлені над лялами, настилами другого дна та іншими зонами, на яких може розлитися рідке паливо, а також над іншими конкретними пожежонебезпечними об'єктами в машинних приміщеннях.
- .3 Система може розподілятися на секції, розподільні клапани яких повинні бути керовані з легкодоступних місць за межами приміщень, що потребують захисту, які не будуть одразу відрізані пожежею у такому приміщенні.
- .4 Система повинна постійно бути заповнена водою під необхідним тиском, а насос, який подає воду для системи, повинен спрацьовувати автоматично при падінні тиску в системі.
- .5 Такий насос повинен бути здатний одночасно подавати воду під необхідним тиском на всі секції системи в будь-якому одному відсіку, що потребує захисту. Насос та його органи керування повинні бути встановлені поза межами приміщення чи приміщень, які потребують захисту. Повинна бути

виключена можливість виходу з ладу системи водорозпилення внаслідок пожежі у приміщенні або приміщеннях, захищених такою системою.

- .6 Повинні бути вжиті застережні заходи, щоб розпилювачі не забивалися брудом у воді та продуктами корозії труб, розпилювачів, клапанів і насосів.

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D, ПОБУДОВАНІ ДО 1 СІЧНЯ 2003 РОКУ:

- .7 Насос може мати урухомник від незалежного двигуна внутрішнього згоряння, однак, якщо він залежить від енергопостачання від аварійного генератора, встановленого згідно з положеннями частини D глави II-1, конструкція такого генератора повинна передбачати автоматичний пуск у разі виходу з ладу основного джерела живлення, щоб живлення насоса було доступне в будь-який момент, як вимагається в параграфі .5. Якщо насос має урухомник від незалежного двигуна внутрішнього згоряння, він повинен бути розташований так, щоб у разі пожежі в захищеному приміщенні не погіршився доступ повітря до двигуна.

СУДНА КЛАСУ В, С І D, ПОБУДОВАНІ ПОЧИНАЮЧИ З 1 СІЧНЯ 2003 РОКУ:

- .8 Стационарні системи пожежогасіння водорозпиленням у машинних приміщеннях повинні відповідати положенням Кодексу систем пожежної безпеки.

## **5 Переносні вогнегасники (П 6)**

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D, ПОБУДОВАНІ ДО 1 СІЧНЯ 2003 РОКУ, ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

- .1 Усі вогнегасники повинні належати до затверджених типів та конструкцій.
- .2 Місткість необхідних переносних рідинних вогнегасників не повинна перевищувати 13,5 літра і не повинна бути менше ніж 9 літрів. Інші вогнегасники повинні бути принаймні такими самими переносними, як рідинний вогнегасник місткістю 13,5 літрів, і повинні мати ефективність, принаймні еквівалентну ефективності рідинного вогнегасника місткістю 9 літрів.
- .3 На борту повинні бути запасні заряди для 50% загальної кількості вогнегасників кожного типу. Ще один вогнегасник кожного типу є запасним зарядом для вогнегасника, який неможливо перезарядити на борту.
- .4 У загальному, переносні вогнегасники CO<sub>2</sub> не повинні перебувати в житлових приміщеннях. Якщо такі вогнегасники передбачені у радіорубках, на щитах чи в інших подібних місцях, об'єм будь-якого приміщення, де містяться один чи кілька вогнегасників, повинен бути таким, щоб обмежити концентрацію пари, яка може виникнути внаслідок випуску для покриття не більше 5% чистого об'єму приміщення для цілей цього правила. Об'єм CO<sub>2</sub> повинен обчислюватися з розрахунку 0,56 м<sup>3</sup>/кг.

СУДНА КЛАСУ В, С І D, ПОБУДОВАНІ ПОЧИНАЮЧИ З 1 СІЧНЯ 2003 РОКУ:

- .5 Переносні вогнегасники повинні відповідати положенням Кодексу систем пожежної безпеки.
- .6 Вуглекислотні вогнегасники не повинні розміщуватися в житлових приміщеннях. На постах керування та в інших приміщеннях, де міститься електричне або електронне обладнання чи прилади, необхідні для безпеки судна, повинні бути передбачені вогнегасники, у яких вогнегасна речовина не проводить електричного струму та не є шкідливою для обладнання чи приладів.
- .7 Вогнегасники повинні бути готові до використання і розміщуватись у видних місцях, до яких є швидкий і легкий доступ у будь-який час у випадку пожежі, і таким чином, щоб їхня роботоздатність не погіршувалась під впливом погодних умов, вібрації та інших зовнішніх факторів. Переносні вогнегасники повинні бути обладнані пристроями, які показують, чи вони вже були використані.
- .8 Запасні заряди повинні бути передбачені для 100% перших 10 вогнегасників і 50% інших вогнегасників, здатних до перезарядження на борту.

- .9 Для вогнегасників, які неможливо перезарядити на борту, замість запасних зарядів повинні бути передбачені додаткові переносні вогнегасники тих самих місткості, типу, продуктивності та в тій самій кількості, як визначено у параграфі .13 нижче.

#### НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

- .10 Використання вогнегасників, які містять вогнегасну речовину, що сама по собі чи за очікуваних умов використання виділяє токсичні гази в таких кількостях, що створюють небезпеку для людей, або виділяє гази, які є шкідливими для довкілля, заборонене.
- .11 Вогнегасники повинні бути придатними для гасіння пожеж, які можуть виникнути поблизу місця, де є вогнегасник.
- .12 Один із переносних вогнегасників, призначений для використання в будь-якому приміщенні, необхідно розмістити поруч із входом до такого приміщення.
- .13 Мінімальна кількість вогнегасників повинна бути такою:
- .1 у житлових та службових приміщеннях:  
вогнегасники повинні бути розміщені так, щоб у приміщенні не було місця, яке перебуває на відстані далі ніж 10 метрів від вогнегасника;
  - .2 вогнегасник, придатний для використання в зонах високої напруги, повинен бути розміщений поруч із будь-якою електричною панеллю або підпанеллю потужністю 20 кВт або більше;
  - .3 у камбузах вогнегасники повинні бути розміщені таким чином, щоб у приміщенні не було місця, яке перебуває на відстані далі ніж 10 метрів від вогнегасника;
  - .4 вогнегасник повинен бути розміщений поруч із малярними коморами та коморами, у яких зберігаються легкозаймисті речовини;
  - .5 принаймні один вогнегасник повинен бути розміщений на ходовому містку та на кожному посту керування.
- .14 Переносні вогнегасники, передбачені для використання в житлових чи службових приміщеннях, повинні мати, наскільки це можливо, єдиний спосіб використання.
- .15 Періодична перевірка вогнегасників:

адміністрація держави прапора повинна забезпечувати періодичний огляд переносних вогнегасників, їх функціональне випробування та випробування під тиском.

#### 6 Засоби пожежогасіння в машинних приміщеннях (П 7)

Машинні приміщення категорії А повинні бути обладнані:

#### НА НОВИХ СУДНАХ КЛАСУ В, С І D, ЗАВДОВЖКИ 24 МЕТРИ І БІЛЬШЕ:

- .1 будь-якою з таких стаціонарних систем пожежогасіння:
- .1 газом системою, яка відповідає положенням параграфів .1 і .2 правила II-2/A/4, чи рівноцінною системою, що відповідає положенням циркуляра КБМ ММО MSC/Circ.1165, зі змінами, з урахуванням дати побудови судна;
  - .2 системою пожежогасіння високократною піною, що відповідає положенням параграфа .4 правила II-2/A/4, з урахуванням дати побудови судна;
  - .3 системою пожежогасіння водорозпиленням, що відповідає положенням параграфа .5 правила II-2/A/4, з урахуванням дати побудови судна.

- .2 принаймні одним комплектом переносного повітряно-пінного устаткування, що складається з повітряно-пінного ствола індукторного типу, здатного до приєднання до пожежної магістралі за допомогою пожежного рукава, разом з переносним баком, у якому є принаймні 20 літрів піноутворювача, і одним резервним баком. Ствол повинен бути здатний виробляти ефективну піну, придатну для гасіння нафтової пожежі, зі швидкістю принаймні 1,5 м<sup>3</sup> за хвилину.
- .3 У кожному такому приміщенні повинні бути пінні вогнегасники затвердженого типу, кожен місткістю принаймні 45 літрів, або рівноцінні засоби пожежогасіння в достатній кількості, щоб можна було подати піну чи її еквівалент на будь-яку частину паливних систем або мастильних систем під тиском, на урухомники або інші пожежонебезпечні об'єкти. Крім того, має бути передбачена достатня кількість переносних пінних вогнегасників чи їх еквівалентів, які повинні розміщуватися так, щоб жодне місце у приміщенні не перебувало на відстані далі ніж 10 метрів від вогнегасника і щоб у кожному приміщенні було принаймні два таких вогнегасники.

НА НОВИХ СУДНАХ КЛАСУ В, С I D МЕНШЕ 24 МЕТРІВ ЗАВДОВЖКИ ТА НАЯВНИХ СУДНАХ КЛАСУ В:

- .4 одна зі стаціонарних систем пожежогасіння, визначена у параграфі .1 вище, і додатково в будь-якому приміщенні, де містяться двигуни внутрішнього згорання, відстійні танки рідкого палива чи установки рідкого палива, повинен бути передбачений один пінний вогнегасник місткістю принаймні 45 літрів або його еквіваленти в кількості, достатній для подачі піни до будь-якої частини паливної чи мастильної системи під тиском, а також на урухомники та інші пожежонебезпечні об'єкти, та
- .5 один переносний вогнегасник, придатний для гасіння нафтових пожеж для кожних 746 кВт потужності таких механізмів або її частини; за умови, що не менше двох і не більше шести таких вогнегасників потрібні в кожному такому приміщенні.

Дозволяється використання стаціонарних систем пожежогасіння низькокрратною піною замість деяких із шести переносних вогнегасників, передбачених цим правилом.

НА НОВИХ СУДНАХ КЛАСУ В, С I D ТА НАЯВНИХ СУДНАХ КЛАСУ В ЗАВДОВЖКИ 24 МЕТРИ І БІЛЬШЕ:

- .6 Кожне машинне приміщення повинне бути обладнане двома відповідними приставками для утворення водяного туману, що можуть являти собою металеву L-подібну трубу, довге коліно якої довжиною близько 2 м пристосоване для приєднання до пожежного рукава, а коротке — довжиною близько 250 мм обладнане стаціонарною насадкою для утворення водяного туману або пристосоване для приєднання водорозпорошуючої насадки.

НА НОВИХ СУДНАХ КЛАСУ В, С I D ТА НАЯВНИХ СУДНАХ КЛАСУ В:

- .7 Коли підігріту оливу використовують як теплоносій, додатково може вимагатися, щоб котельні приміщення були оснащені стаціонарними чи переносними пристроями для локальних систем водорозпилення або розбризкування піни вище та нижче підлоги для цілей пожежогасіння.

НА НОВИХ СУДНАХ КЛАСУ В, С I D, ПОБУДОВАНИХ ПОЧИНАЮЧИ З 1 СІЧНЯ 2003 РОКУ, ЗАВДОВЖКИ 24 МЕТРИ ТА БІЛЬШЕ; ТА НА НОВИХ СУДНАХ КЛАСУ В, С I D, ПОБУДОВАНИХ ДО 1 СІЧНЯ 2003 РОКУ, СЕРТИФІКОВАНИХ ДЛЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПОНАД 400 ПАСАЖИРІВ, ТА НА НАЯВНИХ СУДНАХ КЛАСУ В, СЕРТИФІКОВАНИХ ДЛЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПОНАД 400 ПАСАЖИРІВ:

.8

- .1 Машинні приміщення категорії А об'ємом понад 500 м<sup>3</sup>, додатково до стаціонарної системи пожежогасіння, що вимагається згідно із цим правилом, повинні бути захищені стаціонарною системою пожежогасіння затвердженого типу з використанням води або рівноцінною їй системою пожежогасіння місцевого застосування, згідно з настановами циркуляра КБМ ММО

MSC/Circ.913 «Настанови щодо затвердження стаціонарних водних систем пожежогасіння місцевого застосування для використання в машинних приміщеннях категорії А».

У машинних приміщеннях із періодичним безвахтовим обслуговуванням система пожежогасіння повинна мати можливість як автоматичного, так і ручного запуску. У машинних приміщеннях із постійною вахтою система пожежогасіння повинна мати тільки можливість ручного запуску.

- .2 Стаціонарні системи пожежогасіння місцевого застосування призначені тільки для захисту зон, де відсутня необхідність зупинки двигуна, евакуації персоналу або герметизації приміщень, зокрема:

▼M2 □ □

- .1 пожежонебезпечні частини двигунів внутрішнього згоряння, що їх використовують для головних двигунів судна і для виробництва електроенергії, а для суден, побудованих починаючи з 1 січня 2018 року — пожежонебезпечні частини всіх двигунів внутрішнього згоряння,

▼M1 □ □ □

- .2 топкові фронти котлів,
  - .3 пожежонебезпечні частини інсинераторів, та
  - .4 сепаратори підігрітого рідкого палива.
- .3 Пуск будь-якої системи пожежогасіння місцевого застосування повинен супроводжуватися візуальним і відмінним від інших звуковим сигналом аварійної сигналізації в захищеному приміщенні та на постах з постійною вахтою. Сигнал повинен вказувати на конкретну систему, приведену в дію. Вимоги до системи аварійної сигналізації, описаної в цьому параграфі, є додатковими до системи сигналізації виявлення пожежі, яка вимагається в будь-яких інших положеннях цієї глави, і не замінюють її.

## 7 Спеціальні заходи в машинних приміщеннях (П 11)

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

- .1 Кількість світлових люків, дверей, вентиляційних каналів, отворів у димових трубах для забезпечення витяжної вентиляції та інших отворів машинних приміщень повинна бути зведена до мінімуму, необхідного для забезпечення вентиляції та належної і безпечної експлуатації судна.
- .2 Світлові люки повинні бути виготовлені зі сталі і не повинні мати скляні панелі. Повинні бути передбачені відповідні заходи для випуску диму у випадку пожежі з приміщення, яке потребує захисту.

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D:

- .3 Двері, окрім водонепроникних дверей з урухомником від джерела енергії, повинні бути встановлені таким чином, щоб забезпечити надійне зачинення в разі виникнення пожежі у приміщеннях за допомогою механізмів зачинення з урухомником від джерела енергії або шляхом встановлення самозакривних дверей, що здатні зачинятися при крені 3,5° у бік, протилежний їх зачиненню, а також мають безвідмовний пристрій для утримання що звільняється за допомогою дистанційно керованого механізму.

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

- .4 У конструкціях, які обмежують машинні приміщення, не допускається встановлення вікон. Це не перешкоджає використанню скла на постах керування в межах машинних приміщень.
- .5 Засоби керування повинні бути передбачені для:

- .1 відкриття та закриття світлових люків, закриття отворів у димових трубах, які зазвичай забезпечують витяжну вентиляцію, і закриття вентиляційних заслінок;
- .2 забезпечення випуску диму;
- .3 зачинення дверей з урухомником від джерела енергії та приведення в дію механізму звільнення дверей, що не є водонепроникними дверима з урухомником від джерела енергії;
- .4 зупинки вентиляційних систем; та
- .5 зупинки нагнітальних і витяжних вентиляторів, насосів для перекачування рідкого палива, насосів установок рідкого палива та інших подібних паливних насосів. Інші подібні паливні насоси для суден, побудованих починаючи з 1 січня 2003 року — це насоси мастильної системи, циркуляційні насоси гарячого мастила та паливні сепаратори. Однак параграф .6 цього правила не потрібно застосовувати до нафтоводяних сепараторів.
- .6 Засоби керування, які вимагаються в параграфі .5 і правилі II-2/A/10.2.5, повинні розміщуватися за межами відповідного приміщення, де вони не залишаються відрізними у випадку пожежі у приміщенні, яке вони обслуговують. Такі засоби керування та засоби керування будь-якої необхідної системи пожежогасіння повинні розміщуватися на одному пості керування або групуватися в якомога меншій кількості місць. До таких місць повинен бути безпечний доступ із відкритої палуби.
- .7 Коли доступ до будь-якого машинного приміщення категорії А із суміжного тунелю гребного вала передбачений на низькому рівні, у тунелі гребного вала, ближче до водонепроникних дверей, повинні бути передбачені легкі сталеві протипожежні двері-екран, які відчиняються з кожного боку.

## **8 Автоматичні спринклерні системи пожежогасіння та сигналізації виявлення пожежі (П 12)**

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D, ПОБУДОВАНІ ДО 1 СІЧНЯ 2003 РОКУ, ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

- .1 Будь-яка необхідна автоматична спринклерна система пожежогасіння та сигналізації виявлення пожежі повинна бути здатна до негайного спрацьовування в будь-який час, і її приведення в дію не повинне потребувати жодних дій екіпажу. Вона повинна бути заповнена водою, але її невеликі зовнішні ділянки можуть бути незаповнені водою, якщо це є необхідним застережним заходом. Будь-які частини системи, на які під час експлуатації можуть впливати від'ємні температури, повинні бути належним чином захищені від замерзання. Система повинна постійно перебувати під необхідним тиском і мати засоби забезпечення безперервної подачі води, як вимагається в цьому правилі.
- .2 Кожна секція спринклерів повинна включати засоби подачі візуального та звукового сигналів на одній або кількох панелях сигналізації, коли спрацьовує будь-який спринклер. Такі панелі повинні показувати, у якій секції, що обслуговується цією системою, виникла пожежа, вони повинні бути зосереджені на ходовому містку, та, крім того, візуальний та звуковий сигнали з панелі повинні бути виведені в місце поза ходовим містком, щоб забезпечити негайний прийом сигналу про виникнення пожежі екіпажем. Система сигналізації повинна бути влаштована так, щоб показувати будь-яку несправність у системі.
- .3 Спринклери повинні бути згруповані в окремі секції, кожна з яких повинна містити не більше ніж 200 спринклерів. Кожна секція спринклерів повинна обслуговувати не більше ніж дві палуби і не повинна розміщуватись у більше ніж одній головній вертикальній зоні, крім випадку, коли можна довести, що варіанти, коли секція спринклерів обслуговує більше ніж дві палуби або розміщена у більш ніж одній головній вертикальній зоні, не послаблюють протипожежний захист судна.
- .4 Кожна секція спринклерів повинна бути здатна вимикатися тільки одним запірним клапаном. Запірний клапан у кожній секції повинен бути легкодоступним, і його місце розташування повинне

мати чітке та постійне позначення. Повинні бути передбачені заходи для попередження керування запірними клапанами будь-якою особою, яка не має на це дозволу.

- .5 Манометр, що показує тиск у системі, повинен встановлюватися на кожному запірному клапані секції та на центральному посту.
- .6 Спринклери повинні бути стійкими до корозії в умовах впливу морського повітря. У житлових та службових приміщеннях спринклери повинні спрацьовувати в діапазоні температур від 68 до 79°C, за винятком випадку, коли в місцях, таких як сушильні, де можна очікувати високу температуру повітря, робоча температура може підвищуватись не більше ніж на 30°C вище максимальної температури біля підволока.
- .7 Біля кожної панелі сигналізації повинні бути вивішені перелік або схема із зазначенням приміщень і зон, які обслуговуються в кожній секції. Повинні бути відповідні інструкції щодо повірки та технічного обслуговування.
- .8 Спринклери повинні бути розміщені у верхній частині приміщення так, щоб забезпечити подачу води на обслуговувану ними номінальну площу із середньою інтенсивністю не менше ніж 5 л/м<sup>2</sup> за хвилину.

Спринклери повинні бути розміщені якомога далі від бімсів та інших об'єктів, які можуть заважати струменям води, і таким чином, щоб горючий матеріал у приміщенні добре зрошувався.

- .9 Повинна бути передбачена напірна цистерна місткістю, що дорівнює принаймні подвійному запасу води, визначеному в цьому параграфі. Така цистерна повинна містити постійний запас прісної води, що дорівнює кількості води, яку міг би подати за одну хвилину насос, вказаний у параграфі .12, а також повинні бути передбачені засоби підтримання в цистерні такого тиску повітря, яке після використання постійного запасу прісної води в цистерні забезпечувало б тиск, не нижчий за робочий тиск спринклера плюс тиск стовпа води, виміряного від дна цистерни до найвище розташованого спринклера системи. Повинні бути передбачені відповідні засоби поповнення стисненого повітря та запасу прісної води в цистерні. Має бути передбачене водомірне скло для позначення належного рівня води в цистерні.
- .10 Повинні бути передбачені засоби для запобігання потраплянню забортної води в цистерну. Напірна цистерна повинна бути оснащена ефективним запобіжним клапаном і манометром. Запірні клапани чи крани повинні бути передбачені на кожному патрубку манометра.
- .11 Повинен бути передбачений незалежний насос, призначений виключно для забезпечення автоматичної безперервної подачі води через спринклери. Такий насос повинен вмикатися автоматично в разі падіння тиску в системі, перш ніж буде повністю використаний постійний запас прісної води в напірній цистерні.
- .12 Насос і система трубопроводів повинні бути здатні підтримувати необхідний тиск на рівні найвище розташованого спринклера для забезпечення безперервної подачі води в кількості, достатній для одночасного зрошення мінімальної площі розміром 280 м<sup>2</sup> за інтенсивності подачі, визначеної в параграфі .8. Для нових суден класу C і D менше ніж 40 метрів завдовжки із сумарною захищеною площею менше ніж 280 м<sup>2</sup> адміністрація може визначити відповідну площу для встановлення розмірів насоса й альтернативних компонентів живлення.
- .13 На напірному боці насоса повинен бути встановлений пробний клапан із короткою випускною трубою з відкритим кінцем. Корисна площа перетину клапана та труби повинна бути достатньою, щоб випускати воду в кількості, що відповідає необхідній продуктивності насоса, підтримуючи в системі тиск, визначений у параграфі .9.

- .14 Кінгстон для насоса, наскільки це можливо, повинен бути розташований у приміщенні, де міститься сам насос, і повинен бути влаштований так, щоб, коли судно перебуває на ходу, не потрібно було перекривати подачу забортної води до насоса з будь-якою метою, окрім перевірки та ремонту насоса.
  - .15 Насос і цистерна спринклерної системи повинні бути розташовані в місці, достатньо віддаленому від будь-якого машинного приміщення, і не повинні міститися в будь-якому приміщенні, що потребує захисту спринклерною системою.
  - .16 Має бути не менше двох джерел енергії для насоса забортної води й автоматичної системи сигналізації виявлення пожежі. Якщо насос живиться від джерел електроенергії, такими джерелами повинні бути головний генератор і аварійне джерело живлення. Живлення для насоса повинне надходити від головного розподільного щита і від аварійного розподільного щита за допомогою окремих кабелів, призначених виключно для цієї мети. Кабелі повинні бути розміщені так, щоб вони проходили подалі від камбузів, машинного приміщення та інших відокремлених приміщень з підвищеною пожежонебезпекою, крім випадку, коли це необхідно для досягнення відповідних розподільних щитів, і вони повинні бути підведені до автоматичного перемикача, розташованого поруч із насосом спринклерної системи. Цей перемикач повинен забезпечувати живлення від головного розподільного щита, доки від нього надходитиме енергія, і має бути спроектований так, щоб після виходу з ладу цього джерела живлення він автоматично перемикав живлення насоса на аварійний розподільний щит. Перемикачі на головному й аварійному щитах повинні мати чітке маркування і зазвичай повинні бути замкнені. Жодного іншого перемикача на цих кабелях не дозволено. Одним із джерел живлення для системи сигналізації виявлення пожежі повинне бути аварійне джерело. Якщо одним з джерел живлення насоса є двигун внутрішнього згорання, він повинен, крім відповідності положенням параграфу .15, бути розташований так, щоб пожежа в будь-якому захищеному приміщенні не впливала на доступ повітря до такого двигуна.
  - .17 Спринклерна система повинна мати з'єднання з пожежною магістраллю судна за допомогою незворотного клапана з гвинтовим штоком, здатного до запирання, який перешкоджає зворотне надходження води зі спринклерної системи в пожежну магістраль.
  - .18 Пробний клапан повинен бути передбачений для випробування автоматичної аварійної сигналізації для кожної секції спринклерів шляхом випуску води в кількості, що випускається при роботі одного спринклера. Пробний клапан для кожної секції повинен бути розміщений поруч із її запірним клапаном.
  - .19 Повинні бути передбачені засоби для перевірки автоматичного увімкнення насоса за умов зниження тиску в системі.
  - .20 Повинні бути передбачені перемикачі на одній із панелей сигналізації, згаданих у параграфі .2, що дають змогу перевірити спрацювання сигналізації та дію індикаторів для кожної секції спринклерів.
  - .21 Для кожної секції повинні бути передбачені принаймні 6 запасних спринклерних головок.
- НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D, ПОБУДОВАНІ ПОЧИНАЮЧИ З 1 СІЧНЯ 2003 РОКУ:**
- .22 Автоматичні спринклерні системи пожежогасіння та сигналізації виявлення пожежі повинні належати до затвердженого типу згідно з положеннями Кодексу систем пожежної безпеки.
  - .23 Для нових суден класу С і D менше ніж 40 метрів завдовжки із сумарною захищеною площею менше ніж 280 м<sup>2</sup> адміністрація може визначити відповідну площу для встановлення розмірів насоса й альтернативних компонентів.

## **9 Стационарні системи сигналізації виявлення пожежі (П 13)**

**НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D, ПОБУДОВАНІ ДО 1 СІЧНЯ 2003 РОКУ, ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:**

### **.1 Загальні положення**



- .1 Будь-яка необхідна стаціонарна система сигналізації виявлення пожежі з ручними сповіщувачами повинна бути в постійній готовності до негайного спрацювання.
- .2 Необхідно контролювати джерела живлення та електричні кола, потрібні для експлуатації системи, щоб виявляти втрату живлення або несправності, залежно від випадку. Виникнення несправності повинне ініціювати візуальний та звуковий сигнал про несправність на панелі керування, який має відрізнитися від сигналу про пожежу.
- .3 Має бути не менше двох джерел живлення для електричного устаткування, яке використовується під час експлуатації системи сигналізації виявлення пожежі, причому одне із цих джерел повинне бути аварійним. Живлення має забезпечуватися за допомогою окремих кабелів, призначених виключно для цієї мети. Такі кабелі повинні бути прокладені до автоматичного перемикача, розміщеного на панелі керування системи сигналізації виявлення пожежі.
- .4 Автоматичні та ручні сповіщувачі повинні бути згруповані у промені. Спрацювання будь-якого автоматичного чи ручного сповіщувача повинне ініціювати візуальний та звуковий сигнал про пожежу на панелі керування та на панелях сигналізації. Якщо на сигнали не реагують протягом 2 хвилин, звуковий сигнал тривоги повинен автоматично вмикатися в усьому приміщенні для екіпажу, у службових приміщеннях, на постах керування та в машинних приміщеннях. Ця система звукового сигналу тривоги не обов'язково повинна бути складовою частиною системи виявлення пожежі.
- .5 Панель керування повинна бути розміщена на ходовому містку або на головному пожежному посту.
- .6 Панелі сигналізації повинні щонайменше визначати промінь, у якому спрацював автоматичний чи ручний сповіщувач. Принаймні одна панель повинна бути розміщена так, щоб вона був легкодоступною для відповідальних членів екіпажу в будь-який час, під час плавання чи в порту, за винятком ситуації, коли судно не перебуває в експлуатації. Одна панель сигналізації повинна бути розміщена на ходовому містку, якщо панель керування розміщена на головному пожежному посту.
- .7 На панелі сигналізації чи поруч із нею повинна міститися чітка інформація про обслуговувані приміщення та розташування променів.
- .8 Якщо система виявлення пожежі не містить засоби дистанційного визначення кожного окремого автоматичного сповіщувача, промені зазвичай повинні обслуговувати не більше однієї палуби в межах житлового, службового приміщення та постів керування, за винятком променю, який обслуговує відокремлений трап. Для уникнення затримки виявлення джерела пожежі кількість відокремлених приміщень, що входять до кожного променю, повинна бути обмежена, як визначено адміністрацією держави прапора. У жодному випадку будь-який промінь не повинен обслуговувати більше ніж 50 відокремлених приміщень. Якщо система виявлення пожежі оснащена автоматичними сповіщувачами про пожежу, що їх можна дистанційно виявляти в індивідуальному порядку, промені можуть обслуговувати кілька палуб і будь-яку кількість відокремлених приміщень.
- .9 У разі відсутності системи виявлення пожежі, здатної дистанційно виявляти кожен автоматичний сповіщувач в індивідуальному порядку, промінь автоматичних сповіщувачів не повинен обслуговувати приміщення з обох боків судна та більше ніж на одній палубі, а також не повинен бути розташований більше ніж в одній головній вертикальній зоні, крім випадку, коли адміністрація держави прапора, якщо вона впевниться, що це не призведе до послаблення протипожежного захисту судна, може дозволяти, щоб такий промінь автоматичних сповіщувачів обслуговував обидва боки судна та більше однієї палуби. На суднах, оснащених автоматичними сповіщувачами, які можна виявляти в індивідуальному порядку, один промінь може обслуговувати приміщення з обох боків судна та на кількох палубах, однак не може бути розташований більше ніж в одній головній вертикальній зоні.

- .10 Промінь автоматичних сповіщувачів, який обслуговує пост керування, службове або житлове приміщення, не повинен обслуговувати машинне приміщення.
- .11 Автоматичні сповіщувачі повинні спрацьовувати під дією тепла, диму чи інших продуктів горіння, полум'я або будь-якого поєднання цих факторів. Автоматичні сповіщувачі, які спрацьовують під дією інших факторів, що вказують на початок пожежі, можуть бути розглянуті адміністрацією держави прапора за умови, що вони не менш чутливі, ніж згадані вище автоматичні сповіщувачі. Світлові сповіщувачі можна використовувати тільки додатково до димових та теплових сповіщувачів.
- .12 Повинні бути передбачені відповідні інструкції та запасні частини для випробування та технічного обслуговування .
- .13 Робота системи виявлення пожежі повинна періодично перевірятися відповідно до вимог адміністрації держави прапора за допомогою обладнання, яке виробляє гаряче повітря відповідної температур, дим чи аерозоль, що мають належний діапазон густини або розмір частинок, чи інші елементи, пов'язані з виникненням пожежі, на які цей автоматичний сповіщувач повинен реагувати.

Усі автоматичні сповіщувачі повинні бути такого типу, щоб вони могли пройти випробування на правильне спрацювання та могли повертатися в режим нормальної роботи без відновлення будь-якого компонента.

- .14 Система виявлення пожежі не повинна використовуватися для будь-якої іншої мети, за винятком того, що на панелі керування може бути дозволене зачинення протипожежних дверей та подібні функції.
- .15 Системи виявлення пожежі, здатні дистанційно визначати місце виникнення пожежі, повинні бути влаштовані таким чином:
  - петля не може бути пошкоджена пожежею більше ніж в одній точці,
  - передбачені засоби, які забезпечують, щоб будь-яка несправність (напр., вимкнення живлення, коротке замикання, заземлення), що виникає в петлі, не призводила до виведення з ладу всієї петлі,
  - вжиті всі заходи для відновлення початкової конфігурації системи у випадку пошкодження електричного й електронного обладнання, викривлення інформації,
  - спрацювання першого сигналу тривоги не заважає будь-якому іншому автоматичному сповіщувачу подавати подальші сигнали тривоги.

## **.2 Вимоги до встановлення**

- .1 Ручні сповіщувачі повинні бути встановлені в усіх житлових приміщеннях, службових приміщеннях та на постах керування. Один ручний сповіщувач повинен бути розташований на кожному виході. Ручні сповіщувачі повинні бути легкодоступні в коридорах кожної палуби, щоб жодна частина коридору не перебувала на відстані більше 20 метрів від ручного сповіщувача.
- .2 Димові сповіщувачі повинні бути встановлені на всіх трапах, у коридорах та на шляхах евакуації в межах житлових приміщень.
- .3 Якщо стаціонарна система сигналізації виявлення пожежі вимагається для захисту приміщень, відмінних від визначених в параграфі .2.2, у кожному такому приміщенні повинен бути встановлений принаймні один автоматичний сповіщувач, що відповідає параграфу .1.11.
- .4 Автоматичні сповіщувачі повинні бути розміщені таким чином, щоб забезпечити їх оптимальну роботу. Слід уникати їх розміщення поряд з бімсами та вентиляційними каналами або в інших місцях, де характер повітряних потоків може негативно впливати на їх роботу, а також у місцях, де можливе пошкодження внаслідок удару чи іншого впливу. У загальному, автоматичні сповіщувачі, розташовані на підволоку, повинні бути на мінімальній відстані 0,5 метра від перегородок.

- .5 Максимальні площа та відстань між автоматичними сповіщувачами повинні відповідати такій таблиці:

Тип автоматичного сповіщувача	Максимальна площа палуби на один автоматичний сповіщувач (м <sup>2</sup> )	Максимальна відстань між центрами (м)	Максимальна відстань від перегородок (м)
Тепловий	37	9	4,5
Димовий	74	11	5,5

Адміністрація держави прапора може вимагати або давати дозвіл на інші площі та відстані на основі даних випробувань, які демонструють характеристики автоматичних сповіщувачів.

- .6 Електропроводка, яка є частиною системи, повинна бути прокладена в обхід камбузів, машинних приміщень та інших відокремлених приміщень з підвищеною пожежонебезпекою, за винятком випадку, коли в таких приміщеннях необхідно передбачити виявлення пожежі та пожежну сигналізацію, або для приєднання до відповідного джерела електропостачання.

### **.3 Вимоги до конструкції**

- .1 Система та обладнання повинні мати належну конструкцію, стійку до дії коливань і перепадів напруги, змін температури навколишнього середовища, вібрації, вологи, струсів, ударів і корозії, які зазвичай трапляються на судах.
- .2 Димові сповіщувачі, які мають встановлюватися на трапах, в коридорах та на шляхах евакуації в межах житлових приміщень, як вимагається в параграфі .2.2, повинні бути сертифіковані для спрацювання, перш ніж густина диму досягне значення, за якого ослаблення світла перевищить 12,5% затемнення на метр, але не раніше ніж густина диму досягне значення, за якого ослаблення світла досягне 2% на метр.

Димові сповіщувачі, які мають бути встановлені в інших приміщеннях, повинні працювати в діапазоні чутливості відповідно до вимог адміністрації держави прапора, беручи до уваги необхідність уникнення надмірної чутливості чи недостатньої чутливості сповіщувача.

- .3 Теплові сповіщувачі повинні бути сертифіковані для спрацювання, перш ніж температура перевищить 78°C, але не раніше ніж вона перевищить 54°C, за умов її підвищення до цих меж зі швидкістю менше 1°C за хвилину. За більш високих швидкостей підвищення температури, тепловий сповіщувач повинен працювати в діапазоні температур відповідно до вимог адміністрації держави прапора, беручи до уваги необхідність уникнення надмірної чи недостатньої чутливості сповіщувача.
- .4 Допустима температура спрацювання теплових сповіщувачів може бути підвищена до 30°C вище максимальної температури біля підволока в сушильних та подібних приміщеннях, для яких характерна висока температура навколишнього середовища.

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D, ПОБУДОВАНІ ПОЧИНАЮЧИ З 1 СІЧНЯ 2003 РОКУ:

- .4.1 Стаціонарні системи сигналізації виявлення пожежі повинні належати до затвердженого типу згідно з положеннями Кодексу систем пожежної безпеки.
- .4.2 Ручні сповіщувачі, які відповідають Кодексу систем пожежної безпеки, повинні бути встановлені в усіх житлових приміщеннях, службових приміщеннях та на постах керування. Один ручний

сповіщувач повинен бути розташований на кожному виході. Ручні сповіщувачі повинні бути легкодоступні в коридорах кожної палуби, щоб жодна частина коридору не перебувала на відстані більше 20 метрів від ручного сповіщувача.

НОВІ СУДНА КЛАСУ А, В, С I D:

- .5 На додачу до наведених вище положень, адміністрація держави прапора повинна забезпечити дотримання положень безпеки щодо установок відносно їх незалежності від інших установок чи систем, корозійної стійкості їх компонентів, джерел електроенергії для їх систем керування, а також наявності інструкцій з експлуатації та технічного обслуговування.

## **10 Заходи, пов'язані з рідким паливом, мастилом та іншими займистими нафтопродуктами (П 15)**

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С I D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

### **.1 Обмеження щодо використання нафтопродуктів у якості палива**

До використання нафтопродуктів у якості палива застосовуються такі обмеження:

- .1 За винятком випадків, коли в цьому параграфі дозволене інше, забороняється використовувати рідке паливо з температурою спалаху нижче 60°C.
- .2 В аварійних генераторах можна використовувати рідке паливо з температурою спалаху не менше ніж 43°C.
- .3 Адміністрація держави прапора може дозволити загальне використання рідкого палива з температурою спалаху менше ніж 60°C, але не менше ніж 43°C, за умови вжиття таких застережних заходів, які вона вважає необхідними, і за умови, що температура повітря у приміщенні, де зберігається або використовується таке рідке паливо на 10°C нижча за температуру спалаху рідкого палива.

Для суден, побудованих починаючи з 1 січня 2003 року, рідке паливо з температурою спалаху менше ніж 60°C, але не менше ніж 43°C, може бути дозволене за умови, що:

- .3.1 танки рідкого палива, за винятком тих, які розташовані у відсіках подвійного дна, повинні бути розміщені за межами машинних приміщень категорії А;
- .3.2 на приймальному патрубку паливного насоса передбачені засоби вимірювання температури палива;
- .3.3 стопорні клапани та/або крани передбачені на приймальному та випускному патрубках паливних фільтрів; та
- .3.4 наскільки це можливо, у з'єднаннях трубопроводів використовуються зварні конструкції або конструкції типу круглого конуса чи сфери.

Температура спалаху нафтопродуктів повинна визначатися за допомогою затвердженого методу випробування в закритому тиглі.

### **.2 Заходи, пов'язані з рідким паливом**

На судні, що використовує рідке паливо, заходи та пристрої для зберігання, розподілу та використання палива повинні бути такими, що забезпечують безпеку судна та людей на борту, і повинні відповідати принаймні таким положенням:

- .1.1 Наскільки це можливо, ділянки паливної системи, які містять підігріте паливо під тиском більше 0,18 Н/мм<sup>2</sup>, не повинні встановлюватись у закритих місцях, де неможливо відразу помітити пошкодження або витіки. У зоні таких ділянок паливної системи машинні приміщення повинні мати належне освітлення.

- .1.2 Підігріте паливо означає паливо, температура якого після нагрівання є вищою за 60°C або вищою, ніж поточна температура спалаху палива, якщо вона є нижчою за 60°C.
- .2 Вентиляція машинних приміщень повинна бути достатньою за всіх нормальних умов, щоб запобігти накопиченню парів нафтопродуктів.
- .3 Наскільки це можливо, паливні танки повинні бути частиною корпусної конструкції судна та повинні бути розміщені за межами машинних приміщень. У випадках, коли паливні танки, за винятком танків подвійного дна, повинні розміщуватися поруч із машинними приміщеннями чи всередині таких приміщень, принаймні одна з їхніх вертикальних стінок повинна бути суміжною з перегородкою машинного приміщення і, бажано, мати спільну межу із танками подвійного дна, а площа межі танка, спільної з машинними приміщеннями, повинна бути мінімальною. Якщо такі танки розміщені в межах машинних приміщень, вони не повинні містити рідке паливо, яке має температуру спалаху менше ніж 60°C. Необхідно уникати та забороняти використання вкладних паливних танків у машинних приміщеннях.
- .4 Жоден паливний танк не може розміщуватися там, де розлиття або витік з нього може призвести до ризику вибуху внаслідок потрапляння палива на нагріті поверхні. Повинні бути вжиті застережні заходи, щоб будь-яке паливо, яке може викидатися під тиском з будь-якого насоса, фільтра чи нагрівача, не могло потрапити на нагріті поверхні.
- .5 Кожен паливний трубопровід, пошкодження якої призвело б до витоку палива із танка для зберігання, відстійного або витратного танка місткістю 500 літрів або більше, що розміщені вище подвійного дна, повинен бути оснащений краном чи клапаном, розташованим безпосередньо на танку, який може бути закритий з безпечної позиції за межами відповідного приміщення у випадку пожежі у приміщенні, де розміщені такі танки. В особливому випадку, коли диптанки розташовані в тунелях гребного вала, тунелі трубопроводів або в подібному приміщенні, клапани повинні бути встановлені на танках, однак керування у випадку пожежі може бути здійснене за допомогою додаткового клапана, розташованого на трубопроводі або трубопроводах за межами тунелю чи подібного приміщення. Якщо такий додатковий клапан встановлений у машинному приміщенні, він повинен бути керований із місця за межами такого приміщення.
- .1 На суднах, побудованих починаючи з 1 січня 2003 року, засоби дистанційного керування клапаном паливного танка аварійного генератора повинні бути розташовані окремо від засобів дистанційного керування іншими клапанами, розташованими в машинних приміщеннях.
- .2 *На суднах, побудованих починаючи з 1 січня 2012 року, валовою місткістю менш ніж 500 тонн паливні танки над подвійним дном повинні бути обладнані краном або клапаном.*
- .3 *На суднах, побудованих до 1 січня 2012 року, валовою місткістю менш ніж 500 тонн кран або клапан, згаданий у першому параграфі, також повинен бути встановлений на паливних танках місткістю менш ніж 500 літрів, розташованих над подвійним дном, не пізніше першої періодичної перевірки станом на 1 січня 2012 року чи пізніше.*
- .6 Необхідно передбачити безпечний та ефективний засіб вимірювання кількості палива, що міститься в будь-якому паливному танку.

#### НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D:

- .1 Кінці вимірювальних трубок не повинні бути виведені в будь-яке приміщення, де може виникнути займання внаслідок витоку з таких трубок. Зокрема, їхні кінці не повинні бути виведені у приміщення для пасажирів чи екіпажу. За загальним правилом кінці вимірювальних трубок не повинні виводитися в машинні приміщення. Однак, якщо на думку адміністрації держави прапора, останні вимоги неможливо виконати, вона може дозволити, щоб кінці вимірювальних трубок виводилися в машинні приміщення за умови виконання всіх таких вимог:

- .1.1 додатково передбачений показчик рівня палива, що відповідає вимогам підпараграфа .2.6.2;
- .1.2 кінці вимірювальних трубок виводяться в місця, віддалені від джерел займання, крім випадку, коли вжиті такі застережні заходи, як встановлення ефективних екранів, щоб у разі витікання через кінці вимірювальних трубок паливо не потрапляло до джерела займання;
- .1.3 кінці вимірювальних трубок оснащені самозакривними пристроями та самозакривним пробковим краном малого діаметра, який розміщений нижче самозакривного пристрою, щоб перед відкриттям самозакривного пристрою можна було впевнитися у відсутності палива. Повинні бути вжиті заходи, щоб будь-який витік палива через пробний кран не створював ризику займання.

#### НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С I D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

- .2 Інші засоби визначення кількості палива, що міститься в будь-якому паливному танку, можуть допускатися, якщо такі засоби, як і засоби, що передбачені в підпараграфі .2.6.1.1, не вимагають отворів нижче верхньої площини танка, і за умови, що вихід їх із ладу чи перелив танка не призведе до витоку палива.
- .3 Засоби, передбачені в параграфі .2.6.2, необхідно підтримувати у належному стані для забезпечення їх безперебійної та точної роботи під час експлуатації.
- .7 Повинні бути передбачені заходи для запобігання створенню надлишкового тиску в будь-якому паливному танку чи в будь-якій частині паливної системи, у тому числі в наповнювальних трубопроводах, які обслуговуються судовими насосами. Будь-які запобіжні клапани, а також повітряні або переливні трубопроводи повинні виводитися в таке місце, де відсутній ризик пожежі чи вибуху внаслідок потрапляння палива чи парів, і вони не повинні виводитися у приміщення для екіпажу, пасажирів або приміщення спеціальної категорії, закритими приміщення з горизонтальним способом навантаження та розвантаження, машинні приміщення чи подібні приміщення, що є на судах, побудованих починаючи з 1 січня 2003 року.
- .8 Паливні труби, їхні клапани і арматура повинні бути виготовлені зі сталі чи іншого затвердженого матеріалу, за винятком випадку, коли може бути дозволене обмежене використання гнучких шлангів. Такі гнучкі шланги та їхні кінцеві з'єднання повинні бути виготовлені із затверджених вогнетривких матеріалів належної міцності.

Для клапанів, які встановлені на паливних танках і перебувають під статичним тиском, можуть бути прийнятними сталь або чавун із шароподібним графітом. Однак звичайні чавунні клапани можна використовувати в системах трубопроводів, де проектний тиск нижчий за 7 бар, а проектна температура нижча за 60°C.

#### НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С I D:

- .9 Усі зовнішні паливні трубопроводи високого тиску на ділянках від паливних насосів високого тиску до форсунок повинні бути поміщені в систему закритих трубопроводів, здатну утримувати паливо у випадку витоків із трубопроводів високого тиску. Закритий трубопровід містить зовнішній паливний трубопровід високого тиску, і вони утворюють нероздільну систему. Система закритих трубопроводів повинна мати засіб для збирання протікань, а також необхідно передбачити пристрої для вмикання аварійної сигналізації у випадку виходу з ладу паливного трубопроводу.
- .10 Усі поверхні з температурами вище 220°C, на які в результаті виходу з ладу паливної системи може потрапляти паливо, повинні бути належним чином ізольовані.
- .11 Паливні трубопроводи повинні бути захищені екраном або в інший належний спосіб, щоб запобігти, наскільки це можливо, розбризкування або витоку нафтопродуктів на нагріті поверхні, у повітрязбірники механізмів або в інші джерела займання. Кількість з'єднань у таких системах трубопроводів повинна бути зведена до мінімуму.

## НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D, ПОБУДОВАНІ ПОЧИНАЮЧИ З 1 СІЧНЯ 2003 РОКУ:

- .12 Паливні труби не повинні розміщуватись безпосередньо над чи поблизу установок з високою температурою, у тому числі котлів, паропроводів, вихлопних колекторів, глушителей чи іншого устаткування, яке повинне бути ізольованим. Наскільки це можливо, паливні трубопроводи повинні бути розміщені якнайдалі від нагрітих поверхонь, електричних установок чи інших джерел займання та повинні бути закриті екраном чи захищені в інший належний спосіб, щоб не допустити розбризкування або витoku палива на джерела займання. Кількість з'єднань у таких системах трубопроводів повинна бути зведена до мінімуму.
- .13 Компоненти паливної системи дизельного двигуна повинні бути спроектовані з урахуванням максимального пікового тиску, який виникне під час експлуатації, включно з гідравлічними ударами, які здійснюються та передаються паливними насосами назад у приймальний трубопровід палива та трубопровід збору протікань. З'єднання у трубопроводах подачі палива та збору протікань повинні бути влаштовані з урахуванням їхньої здатності запобігати протіканням палива під тиском при експлуатації та після технічного обслуговування.
- .14 На установках із кількома двигунами, де подача палива здійснюється з одного джерела, повинні бути передбачені засоби вимкнення трубопроводів подачі палива та збору протікань до кожного двигуна. Такі засоби вимкнення не повинні впливати на експлуатацію інших двигунів, а їх керування повинне бути можливим з місця, яке не стане недоступним у випадку пожежі на будь-якому з двигунів.
- .15 У випадках, коли адміністрація держави прапора може дозволяти подачу палива і горючих рідин через житлові та службові приміщення, трубопроводи, якими подається паливо або горючі рідини, повинні бути виготовлені з матеріалу, затвердженого адміністрацією з урахуванням ризику пожежі.
- .16 Наявні судна класу В повинні відповідати вимогам параграфів .2.9–.2.11, за винятком того, що у двигунах із потужністю на виході 375 кВт або менше, де паливні насоси обслуговують більш ніж одну форсунку, може використовуватися належне закриття як альтернатива системі закритих трубопроводів, згаданих у параграфі .2.9

## НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

### ***.3 Заходи, пов'язані з мастилом***

Засоби для зберігання, розподілу та використання мастила, яке використовують у системах змащування під тиском, повинні бути такими, щоб забезпечити безпеку судна та людей на борту, і такі засоби в машинних приміщеннях повинні принаймні відповідати положенням параграфів .2.1, .2.4, .2.5, .2.6, .2.7, .2.8, .2.10 і .2.11, крім випадків коли:

- .1 це не перешкоджає використанню в системах змащування спостережного скла протоку за умови, що випробування підтвердили високий ступінь їхньої вогнетривкості. У разі використання спостережного скла протоку труба повинна бути оснащена клапанами з обох кінців. Клапан на нижньому кінці труби повинен належати до самозакривного типу;
- .2 може допускатися наявність вимірювальних трубок у машинних приміщеннях; вимоги параграфів .2.6.1.1 і .2.6.1.3 не потрібно застосовувати за умови, що вимірювальні трубки оснащені належними засобами закриття.

Для суден, побудованих починаючи з 1 січня 2003 року, положення параграфу 10.2.5 повинні також застосовуватися до танків мастила, за винятком танків місткістю менше ніж 500 літрів, танків для зберігання мастила, клапани яких закриті в умовах нормальної експлуатації судна, або якщо встановлено, що випадкове спрацювання швидкозапирного клапана танка мастила поставило б під загрозу безпечну експлуатацію головних і важливих допоміжних механізмів.

#### **.4 Заходи, пов'язані з іншими легкозаймистими нафтопродуктами**

Засоби для зберігання, розподілу та використання інших легкозаймистих нафтопродуктів, що використовуються під тиском у системах передачі енергії, системах керування та пуску, а також у системах нагрівання, повинні бути такими, що забезпечують безпеку судна та людей на борту. У місцях, де присутні джерела займання, такі засоби повинні принаймні відповідати положенням параграфів .2.4, .2.6, .2.10 та .2.11, а також положенням параграфів .2.7 та .2.8 щодо міцності та конструкції.

#### **.5 Машинні приміщення з періодичним безвахтовим обслуговуванням**

Додатково до вимог положень 1–4, паливні та мастильні системи повинні відповідати таким вимогам:

- .1 у випадках, коли витратні паливні танки наповнюються автоматично або за допомогою дистанційного керування, повинні бути передбачені засоби для попередження витоків внаслідок переливу. Інше обладнання, у якому займисті рідини проходять автоматичну обробку, напр. сепаратори палива, які, якщо це практично можливо, мають бути встановлені у спеціальному приміщенні, відведеному для сепараторів і їх підігрівачів, повинне мати засоби для запобігання витокам внаслідок переповнення;
- .2 у випадках, коли витратні паливні танки чи відстійні танки мають нагрівальні пристрої, повинна бути передбачена сигналізація про високу температуру, якщо температура спалаху палива може бути перевищена.

#### **.6 Заборона перевезення займистих нафтопродуктів у форпікових цистернах**

Рідке паливо, мастила та інші займисті нафтопродукти не можна перевозити у форпікових цистернах.

### **11 Спорядження пожежника (П 17)**

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С I D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

#### **▼ M2 □ □**

- .1 Для суден, побудованих до 1 липня 2019 року, спорядження пожежника повинне складатися з:

#### **▼ M1 □ □**

- .1.1 Індивідуального спорядження, до складу якого входять:
  - .1 захисний одяг із матеріалу, який захищає шкіру від тепла, випромінюваного вогнем, від опіків та дії пари. Зовнішня поверхня повинна бути водостійкою;
  - .2 черевики та рукавиці з гуми або іншого матеріалу, що не проводить електричний струм;
  - .3 жорсткий шолом, який забезпечує надійний захист від удару;
  - .4 безпечна електрична лампа (ручний ліхтар) затвердженого типу з мінімальним періодом горіння три години;
  - .5 пожежна сокира.
- .1.2 Дихальний апарат затвердженого типу, який складається з автономного дихального апарата на стисненому повітрі, балони якого повинні містити принаймні 1 200 літрів повітря, або іншого автономного дихального апарата, який повинен бути здатний працювати протягом принаймні 30 хвилин. Кожен автономний дихальний апарат на стисненому повітрі повинен бути оснащений повністю зарядженими запасними балонами, які мають місткість принаймні 2 400 літрів вільного повітря, за винятком таких випадків:
  - (i) якщо судно перевозить п'ять чи більше автономних дихальних апаратів на стисненому повітрі, загальний запас вільного повітря не повинен перевищувати 9 600 літрів; або
  - (ii) якщо судно оснащене засобом для перезарядження повітряних балонів при повному тиску



повітрям, очищеним від забруднень, місткість повністю заряджених запасних балонів кожного автономного дихального апарата на стисненому повітрі повинна становити принаймні 1 200 літрів вільного повітря, а загальний запас вільного повітря, передбаченого на судні, не повинен перевищувати 4 800 літрів вільного повітря.

Усі повітряні балони для автономних дихальних апаратів на стисненому повітрі повинні бути взаємозамінними.

#### ▼ M2 □ □

- .1.3 Автономний дихальний апарат на стисненому повітрі, який використовується у спорядженні пожежника, повинен до 1 липня 2019 року відповідати параграфу 2.1.2.2 глави 3 Кодексу систем протипожежної безпеки.
- .1a Для суден, побудованих починаючи з 1 січня 2019 року, спорядження пожежника повинне відповідати положенням Кодексу систем пожежної безпеки.

#### ▼ M1 □ □

- .2 Для кожного дихального апарата повинен бути передбачений вогнетривкий запобіжний трос достатньої довжини та міцності, здатний приєднуватися за допомогою карабіна до ременів апарата або до окремого пояса для того, щоб дихальний апарат не від'єднався під час використання запобіжного тросу.
- .3 Нові судна класу В та наявні судна класу В завдовжки 24 метри і більше, а також нові судна класу С і D завдовжки 40 метрів і більше повинні мати принаймні два комплекти спорядження пожежника.
  - .1 На суднах завдовжки 60 метрів і більше додатково необхідно передбачити, якщо сума довжин всіх пасажирських і службових приміщень на палубі, де містяться такі приміщення, складає більше ніж 80 метрів або якщо є кілька таких палуб, на палубі, яка має найбільшу суму довжин, два комплекти пожежного спорядження та два комплекти індивідуального спорядження на кожні повні або неповні 80 метрів суми таких довжин.

На суднах, які перевозять більше 36 пасажирів, два додаткові комплекти спорядження пожежника повинні бути передбачені для кожної головної вертикальної зони, за винятком огорожень трапів, які становлять окремі головні вертикальні зони, і головних вертикальних зон обмеженої довжини на передньому і задньому кінці судна, які не включають в себе машинні приміщення чи головні камбузи.
  - .2 На суднах завдовжки 40 і більше метрів, але менше ніж 60 метрів, повинні бути передбачені два комплекти спорядження пожежника.
  - .3 На нових суднах класу В та наявних суднах класу В завдовжки 24 метри і більше, але менше ніж 40 метрів, також повинні бути передбачені два комплекти спорядження пожежника, але лише з одним запасним повітряним зарядом для автономного дихального апарата.
  - .4 На нових та наявних суднах класу В менше 24 метрів завдовжки і на нових суднах класу С і D менше 40 метрів завдовжки необов'язково передбачати спорядження пожежника.

#### ▼ M2 □ □

- .4a Засоби зв'язку пожежників:

Для суден, які повинні мати на борту принаймні один комплект спорядження пожежника та які були побудовані починаючи з 1 січня 2018 року, на борту повинні бути щонайменше два переносні радіотелефонні апарати двостороннього зв'язку в кожній пожежній партії для зв'язку між пожежниками. Для суден, що працюють на СПГ, або пасажирських суден ро-ро із закритими приміщеннями з

горизонтальним способом навантаження та розвантаження або приміщеннями спеціальної категорії, такі переносні радіотелефонні апарати двостороннього зв'язку повинні бути вибухобезпечними або іскробезпечними. Судна, побудовані до 1 січня 2018 року, повинні відповідати положенням цього правила не пізніше першої періодичної перевірки після 1 липня 2019 року.

#### ▼ M1 □ □

- .5 Спорядження пожежника або комплекти індивідуального спорядження повинні зберігатися таким чином, щоб вони були легкодоступними та готовими до використання, а в разі перевезення більше одного комплекту спорядження пожежника чи більше одного комплекту індивідуального спорядження, вони повинні зберігатися в якомога віддаленіших один від одного місцях. У будь-якому з таких місць повинен бути доступний принаймні один комплект спорядження пожежника та один комплект індивідуального спорядження.
- .6 Коли адміністрація держави прапора вважає, що умови перевезення в цьому правилі є необґрунтованими та/або технічно неможливими на борту судна, таке судно, відповідно до положень пункту 3 статті 9 цієї Директиви, може бути звільнене від однієї чи більше вимог цього правила.

## 12 Різне (П 18)

### НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С I D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

- .1 Якщо перекриття класу «А» мають вирізи для прокладання електричних кабелів, труб, шахт, каналів тощо або для бімсів чи інших конструктивних елементів, повинні бути вжиті заходи, щоб, наскільки це обґрунтовано і практично можливо, запобігти погіршенню вогнестійкості.

Для суден, побудованих починаючи з 1 січня 2003 року, де перекриття класу «А» прорізаються, такі вирізи повинні підлягати випробуванням відповідно до Кодексу щодо застосування методик випробувань на вогнестійкість, щоб переконатися, що вогнестійкість перекриттів не погіршилась.

У випадку вентиляційних каналів застосовують правила II-2/V/9.2.2b та II-2/V/9.3.

Однак коли виріз для труби виготовлений зі сталі чи рівноцінного матеріалу товщиною 3 мм або більше і завдовжки не менше ніж 900 мм (бажано 450 мм з кожного боку перекриття) і без отворів, випробування не потрібне.

Такі вирізи повинні бути належним чином ізольовані за рахунок продовження ізоляції на тому самому рівні перекриття.

- .2 Коли в перекриттях класу «В» зроблені вирізи для проведення електричних кабелів, труб, шахт, каналів тощо або для встановлення термінальних вентиляційних пристроїв, освітлювальної арматури та подібних пристроїв, повинні бути передбачені заходи, щоб, наскільки це обґрунтовано і практично можливо, запобігти погіршенню вогнестійкості. На судах, побудованих починаючи з 1 січня 2003 року, для таких вирізів повинні бути вжиті заходи, щоб запобігти погіршенню вогнестійкості перекриттів.

Труби, відмінні від сталевих чи мідних, які проходять через перекриття класу «В», повинні бути захищені:

- .1 пристроєм переходу, що пройшов випробування на вогнестійкість і придатний для вогнестійкості прорізаного перекриття та типу використаного трубопроводу; або
- .2 сталевим стаканом товщиною не менше ніж 1,8 мм і довжиною не менше ніж 900 мм для труб діаметром 150 мм чи більше і не менше ніж 600 мм для труб діаметром менше ніж 150 мм (бажано розділеним перекриттям навпіл).

Трубопровід повинен з'єднуватися з кінцями стакана за допомогою фланців чи муфт; або зазор між стаканом і трубою не повинен перевищувати 2,5 мм; або будь-який зазор між трубою та стаканом

повинен бути щільно заповнений негорючим або іншим придатним матеріалом.

- .3 Трубопроводи, які проходять крізь перекриття класу «А» чи «В», повинні бути виготовлені із затверджених матеріалів з урахуванням температури, яку повинні витримувати ці перекриття.

На суднах, побудованих починаючи з 1 січня 2003 року, неізольовані металеві труби, які проходять крізь перекриття класу «А» і «В», повинні бути виготовлені з матеріалів, температура плавлення яких перевищує 950°C для перекриттів класу «А-0» і 850°C для перекриттів класу «В-0».

- .4 У житлових приміщеннях, службових приміщеннях та на постах керування труби для нафтопродуктів чи інших займистих рідин повинні бути виготовлені із придатного матеріалу та мати відповідну конструкцію з урахуванням пожежонебезпеки.
- .5 Матеріали, які швидко втрачають свої властивості при нагріванні, не повинні використовуватися для зовнішніх шпигатів, санітарних та інших виливних патрубків, що розміщені близько до ватерлінії і там, де втрата властивостей матеріалу у випадку пожежі призведе до ризику затоплення.
- .6 Електричні радіатори, якщо вони використовуються, повинні бути зафіксовані на місці та мати таку конструкцію, щоб ризик виникнення пожежі був зведений до мінімуму. Такі радіатори не повинні бути оснащені закритими нагрівальними елементами, щоб одяг, завіси та інші подібні матеріали не могли бути обпалені чи загорітися під впливом тепла від такого елемента.
- .7 Усі посудини для відходів повинні бути виготовлені з негорючих матеріалів без отворів у стінках чи днищі.
- .8 У приміщеннях, куди можуть потрапити нафтопродукти, поверхня ізоляції повинна бути непроникною для нафтопродуктів або їхніх парів.

НОВІ СУДНА КЛАСУ А, В, С I D: У приміщеннях, де є ризик розбризкування нафтопродуктів або потрапляння їхніх парів, напр. у машинних приміщеннях категорії А, поверхня ізоляційного матеріалу повинна бути непроникною для нафтопродуктів і парів нафтопродуктів. Якщо наявне покриття з неперфорованої сталеві пластини чи інших негорючих матеріалів (за винятком алюмінію), що є кінцевою фізичною поверхнею, таке покриття може з'єднуватись швами, заклепками тощо.

- .9 Малярні комори та комори для займистих рідин повинні бути оснащені затвердженим протипожежним обладнанням, що дає змогу екіпажу судна загасити пожежу, не заходячи всередину приміщення.

На суднах, побудованих починаючи з 1 січня 2003 року:

- .1 Малярні комори повинні бути захищені однією з таких систем:
  - .1.1 система вуглекислотного пожежогасіння, призначена для вироблення мінімального об'єму вільного газу, який дорівнює 40% валової місткості захищеного приміщення;
  - .1.2 система порошкового пожежогасіння, що забезпечує принаймні 0,5 кг порошку/м<sup>3</sup>;
  - .1.3 система пожежогасіння водорозпиленням або спринклерна система, призначена для вироблення 5 літрів речовини на 1 м<sup>2</sup> за хвилину. Системи пожежогасіння водорозпиленням можуть бути з'єднані з пожежною магістраллю судна; або
  - .1.4 система, що забезпечує еквівалентний захист, як визначено адміністрацією держави прапора.  
У будь-якому разі система повинна бути керованою з місця, розташованого поза захищеним приміщенням.
- .2 Комори із займистими рідинами повинні бути оснащені належним протипожежним обладнанням,

затвердженим адміністрацією держави прапора.

- .3 У коморах із площею палуби менше ніж 4 м<sup>2</sup>, які не мають доступу до житлових приміщень, замість стаціонарної системи допускається переносний вуглекислотний вогнегасник, що забезпечує мінімальний об'єм вільного газу, рівний 40% валової місткості приміщення.

Сопло вогнегасника повинне бути влаштоване в коморі так, щоб забезпечити подачу вогнегасної речовини, не заходячи до приміщення. Необхідний переносний вогнегасник повинен бути розташований поряд із соплом. Альтернативно, може бути забезпечене сопло або з'єднання пожежного рукава для використання води з пожежної магістралі.

НОВІ СУДНА КЛАСУ А, В, С І D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

#### **.10 Фритюрниці, апарати для варіння та смаження:**

Якщо фритюрниці, апарати для варіння та смаження встановлені та використовуються у приміщеннях за межами головного камбуза, адміністрація держави прапора повинна вжити додаткових застережних заходів щодо конкретних ризиків пожежі, пов'язаних із використанням цього типу обладнання.

На суднах, побудованих починаючи з 1 січня 2003 року, жирові варильні агрегати повинні бути оснащені:

- .1 автоматичною чи ручною системою пожежогасіння, яка пройшла випробування за міжнародним стандартом згідно з публікацією ISO 15371:2000 «Системи пожежогасіння для захисту обладнання камбузних фритюрниць»;
- .2 основним і резервним термостатами з аварійною сигналізацією, щоб попередити оператора у разі відмови будь-якого з них;
- .3 пристроєм автоматичного вимкнення електричної енергії після спрацювання системи пожежогасіння;
- .4 аварійною сигналізацією для сповіщення про спрацювання системи пожежогасіння в камбузі, де встановлене таке обладнання; та
- .5 органами керування для ручним пуском системи пожежогасіння, які мають чітке маркування для негайного використання екіпажем.

На суднах, побудованих до 1 січня 2003 року, нові установки для жирових варильних агрегатів повинні відповідати вимогам цього параграфа.

НОВІ СУДНА КЛАСУ А, В, С І D:

#### **.11 Теплові містки:**

Під час схвалення конструкційних заходів протипожежного захисту адміністрація держави прапора повинна вживати заходів для запобігання переносу тепла через теплові містки, напр., між палубами та перегородками.

На суднах, побудованих починаючи з 1 січня 2003 року, ізоляція палуби чи перегородки повинна продовжуватися на відстані принаймні 450 мм за проходом, перетином чи кінцями у випадку сталевих чи алюмінієвих конструкцій. Якщо приміщення розділене палубою чи перегородкою класу «А» з ізоляцією різної величини, ізоляція більшої величини повинна продовжуватися на палубі чи перегородці на відстань принаймні 450 мм від ізоляції меншої величини.

НОВІ СУДНА КЛАСУ А, В, С І D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

#### **.12 Цистерни зі стисненим газом:**

Усі переносні цистерни для стиснених, зріджених або розщеплених під тиском газів, які можуть викликати пожежу, після використання повинні відразу бути розміщені у відповідному місці вище палуби перегородок, звідки є прямий доступ до відкритої палуби.

### 13 Плани протипожежного захисту (П 20)

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

- .1 ►МЗ □ □ На всіх суднах командному складу повинні бути постійно доступні плани загального розташування, на яких для кожної палуби повинні бути чітко вказані пости керування, різні пожежні секції, відокремлені перекриттями класу «А», секції, відокремлені перекриттями класу «В», включно з елементами систем сигналізації виявлення пожежі, спринклерної установки, засобів пожежогасіння, засобів доступу до різних відсіків, палуб тощо, а також вентиляційної системи, у тому числі розташування постів керування вентиляторами та заслінками, а також нумерація вентиляторів, які обслуговують кожну секцію. Альтернативно, зазначені вище відомості можуть бути визначені в буклеті, один примірник якого повинен бути наданий кожній особі командного складу, а один примірник повинен постійно перебувати в доступному місці на судні. Плани та буклети повинні підтримуватися в актуальному стані, будь-які зміни повинні вноситися у якнайкоротший строк. Опис у таких планах і буклетах повинен бути викладений офіційною мовою держави прапора. Якщо ця мова не є англійською чи французькою, повинен бути наведений переклад однією із цих мов. У випадку, коли судно виконує внутрішні рейси в іншій державі-члені, повинен бути доданий переклад офіційною мовою такої держави порту, якщо це не англійська або французька. ◀

Для нових суден класу В, С і D, побудованих починаючи з 1 січня 2003 року, інформація, що має бути наведена у необхідних планах протипожежного захисту та буклетах, а також графічні позначення, що мають використовуватися у планах протипожежного захисту, повинні відповідати Резолюціям ММО А.756(18) і А.952(23).

- .2 На всіх суднах завдовжки 24 метри та більше другий комплект планів протипожежного захисту або буклет із такими планами повинен постійно зберігатись у чітко позначеному укритті, непроникному для впливу моря та розташованому за межами палубної рубки, для надання допомоги береговій пожежній команді.

### 14 Експлуатаційна готовність і технічне обслуговування

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

#### .1 Загальні вимоги

У будь-який час, поки судно перебуває в експлуатації, системи протипожежного захисту, а також системи і пристрої пожежогасіння повинні бути готовими до використання.

Судно не перебуває в експлуатації, коли:

- .1 воно перебуває на ремонті або відстої (на якорі чи в порту) чи в сухому доці;
- .2 власник судна чи його представник заявляє, що судно не перебуває в експлуатації; та
- .3 якщо на борту немає пасажирів.

Указані нижче системи протипожежного захисту повинні бути готові до використання, щоб забезпечити їх необхідну роботу у випадку пожежі:

#### .1.1 Експлуатаційна готовність

- .1 конструктивний протипожежний захист, у тому числі вогнестійкі перекриття та захист отворів і проходів у цих перекриттях;
- .2 системи сигналізації виявлення пожежі; та
- .3 системи та засоби евакуації.

Системи та пристрої пожежогасіння повинні бути в доброму робочому стані та бути готовими до негайного використання. Використані переносні вогнегасники повинні бути негайно заряджені або замінені рівноцінними.

### **.1.2 Технічне обслуговування, випробування та перевірки**

Технічне обслуговування, випробування та перевірки повинні здійснюватися на основі настанов у Циркулярі КБМ ММО MSC/Circ.850 у спосіб, що належним чином враховує забезпечення надійності систем і пристроїв пожежогасіння. План технічного обслуговування повинен зберігатися на борту судна і пред'являтися для перевірки на вимогу адміністрації держави прапора.

План технічного обслуговування повинен включати принаймні такі системи протипожежного захисту та системи і пристрої пожежогасіння, якщо вони встановлені:

- .1 пожежні магістралі, пожежні насоси та крани, у тому числі рукави і стволи;
- .2 стаціонарні системи сигналізації виявлення пожежі;
- .3 стаціонарні системи пожежогасіння та інші пристрої пожежогасіння;
- .4 автоматичні спринклерні системи пожежогасіння та сигналізації виявлення пожежі;
- .5 вентиляційні системи, у тому числі протипожежні та димові заслінки, вентилятори та їхні органи керування;
- .6 аварійне вимкнення подачі палива;
- .7 пожежні двері, включно з органами керування;
- .8 системи загальносуднової аварійної сигналізації;
- .9 аварійні дихальні пристрої;
- .10 переносні вогнегасники, у тому числі запасні заряди; та
- .11 спорядження пожежника.

Програма технічного обслуговування може бути заснована на використанні комп'ютера.

### **.2 Додаткові вимоги**

Для нових суден класу В, С і D, побудованих починаючи з 1 січня 2003 року, які перевозять більше 36 пасажирів, плани технічного обслуговування для систем низькорозташованого освітлення та гучного мовлення повинні бути розроблені додатково до плану технічного обслуговування, згаданого в параграфі .1.2.

## **15 Інструкції, підготовка персоналу на судні та навчання**

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

### **.1 Інструкції, обов'язки й організація**

- .1 Члени екіпажу повинні проходити інструктаж щодо пожежної безпеки на борту судна.
- .2 Члени екіпажу повинні проходити інструктаж щодо закріплених за ними обов'язків.
- .3 Повинні бути створені пожежні партії, відповідальні за пожежогасіння на судні. Такі партії повинні бути здатні виконувати свої обов'язки в будь-який час, поки судно перебуває в експлуатації.

### **.2 Підготовка та навчання на судні**

- .1 Члени екіпажу повинні проходити підготовку для знання будови судна, розташування та роботи будь-яких систем і пристроїв пожежогасіння, які їм доведеться використовувати.
- .2 Підготовка з використання аварійних дихальних пристроїв вважається частиною підготовки на судні.

- .3 Виконання членами екіпажу закріплених за ними обов'язків з пожежогасіння періодично оцінюється шляхом проведення підготовки та навчань на борту для виявлення недоліків з метою забезпечення підтримання навичок пожежогасіння та експлуатаційної готовності до організації боротьби з пожежею.
- .4 Підготовка на борту з використання суднових систем і пристроїв пожежогасіння повинна плануватися та проводитися відповідно до положень правила III/19.4.1 Конвенції СОЛАС від 1974 року, зі змінами.
- .5 Навчання з боротьби з пожежею повинні проводитися та документуватися відповідно до положень правил III/19.3.4, III/19.5 і III/30 Конвенції СОЛАС від 1974 року, зі змінами.

#### ▼ M2 □ □

- .6 На суднах, що підпадають під дію правила II-2/A/11, балони дихальних апаратів, які використовують під час навчань, необхідно заряджати або замінювати перед відправленням судна.

#### ▼ M1 □ □

### **.3 Посібники з підготовки**

Посібник із підготовки повинен бути передбачений у кожній їдальні команди та кімнаті відпочинку або в кожній каюті екіпажу. Посібник із підготовки повинен бути складений робочою мовою судна. Посібник із підготовки, який може складатися з кількох частин, повинен містити інструкції та інформацію, що вимагається згідно з цим параграфом, викладені у зрозумілій формі та, якщо можливо, з ілюстраціями. Замість посібника, будь-яка частина такої інформації може бути викладена в аудіовізуальній формі. Посібник із підготовки повинен містити детальні пояснення:

- .1 загальної практики пожежної безпеки та застережних заходів, пов'язаних з небезпекою куріння, використанням електроенергії, займистих рідин та іншими подібними ризиками, що часто зустрічаються на судні;
- .2 загальних інструкцій щодо протипожежної діяльності та процедур боротьби з пожежею, у тому числі процедур оповіщення про пожежу з використанням ручних сповіщувачів;
- .3 значень сигналів судової аварійної сигналізації;
- .4 роботи та використання систем і пристроїв пожежогасіння;
- .5 роботи та використання протипожежних дверей;
- .6 роботи та використання протипожежних та димових заслінок; та
- .7 систем і засобів евакуації.

### **.4 Плани протипожежного захисту**

Плани протипожежного захисту повинні відповідати вимогам правила II-2/A/13.

## **16. Експлуатація**

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С, D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

- .1 Для надання інформації та інструкцій щодо належних суднових і вантажних операцій щодо пожежної безпеки на борту повинні бути передбачені посібники щодо заходів пожежної безпеки експлуатаційного характеру.
- .2 Обов'язкові посібники щодо заходів пожежної безпеки експлуатаційного характеру повинні містити необхідну інформацію та інструкції для безпечної експлуатації судна та вантажних операцій у контексті пожежної безпеки. Посібник повинен містити інформацію щодо відповідальності екіпажу за загальну пожежну безпеку судна під час завантаження та

розвантаження вантажу, а також на ходу. Для суден, що перевозять небезпечні вантажі, посібник з пожежної безпеки повинен містити покликання на відповідні інструкції з пожежогасіння та обробки вантажів в умовах надзвичайної ситуації, які містяться в Міжнародному морському кодексі з небезпечних вантажів.

- .3 Посібник щодо заходів пожежної безпеки експлуатаційного характеру повинен бути складений робочою мовою судна.
- .4 Посібник щодо заходів пожежної безпеки експлуатаційного характеру може бути об'єднаний з посібниками з підготовки, що вимагаються у правилі II-2/A/15.3.

## **ЧАСТИНА В**

### **ЗАХОДИ ПОЖЕЖНОЇ БЕЗПЕКИ**

#### **1 Конструкція (II 23)**

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С I D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

- .1 Корпус, надбудови, конструктивні перегородки, палуби та палубні рубки повинні бути виготовлені зі сталі чи іншого рівноцінного матеріалу. Для цілей застосування означення сталі чи іншого рівноцінного матеріалу, наведеного у правилі II-2/A/2.7, «застосовний вогневий вплив» повинен відповідати стандартам вогнестійкості та ізоляції, наведеним у таблицях правил II-2/B/4 і 5. Наприклад, якщо для таких перекриттів, як палуби або бортові та кінцеві перегородки рубок допускається вогнестійкість «В-0», «застосовний вогневий вплив» повинен становити півгодини.
- .2 Однак у випадках, коли будь-яка частина конструкції виготовлена з алюмінієвого сплаву, застосовуються такі положення:
  - .1 Ізоляція компонентів з алюмінієвого сплаву для перекриттів класу «А» чи «В», за винятком конструкції, яка не є несною, повинна бути такою, щоб температура основи конструкції не перевищувала температуру навколишнього середовища більше ніж на 200°C у будь-який момент застосовного вогневого впливу при стандартному випробуванні на вогнестійкість.
  - .2 Особливу увагу потрібно звертати на ізоляцію виготовлених з алюмінієвого сплаву деталей колон, пілерсів та інших конструктивних елементів, які необхідні для місць встановлення рятувальних шлюпок і плотів, місць їх спуску та посадки в них, і перекриттів класу «А» і «В» для забезпечення того, щоб:
    - .1 такі елементи, які слугують опорою для місць розташування і спуску рятувальних шлюпок і плотів та місць посадки в них, а також перекриттів класу «А», після спливу однієї години відповідали обмеженню підвищення температури, визначеному в параграфі .2.1; та
    - .2 такі елементи, які слугують опорою для перекриттів класу «В», після спливу півгодини відповідали обмеженню підвищення температури, визначеному в параграфі .2.1.
- .3 Верхні перекриття та шахти машинних приміщень категорії А повинні бути виготовлені зі сталі з належною ізоляцією, а отвори, за наявності, повинні бути належним чином розташовані та захищені, щоб запобігти поширенню пожежі.

#### **2 Головні вертикальні та горизонтальні зони (II 24)**

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С I D:

- .1.1 На суднах, що перевозять більше ніж 36 пасажирів, корпус, надбудова та палубні рубки повинні бути розділені на головні вертикальні зони за допомогою перекриттів класу «А-60».

Виступи та уступи повинні бути зведені до мінімуму, але там, де вони потрібні, вони також повинні бути перекриттями класу «А-60».



У випадку, коли відкриті ділянки палуб, санітарні або подібні приміщення або танки, у тому числі паливні танки, пусті простори або допоміжні машинні приміщення малої пожежонебезпеки або непожежонебезпечні, розташовані з одного боку перекриття або коли паливні танки розміщені з обох боків перекриття, стандарт можна знижувати до «А-0».

#### НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

.1.2 Для нових суден класу В, С і D, які перевозять не більше 36 пасажирів, і для наявних суден класу В, що перевозять понад 36 пасажирів, корпус, надбудова та рубки в зоні житлових приміщень і службових приміщень повинні бути розділені на головні вертикальні зони за допомогою перекриттів класу «А». Такі перекриття повинні мати величини ізоляції згідно з таблицями у правилі 5.

#### НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D:

.2 Наскільки це практично можливо, перегородки, які утворюють межі головних вертикальних зон над палубою перегородок, повинні бути розташовані в одній площині з водонепроникними перегородками поділу на відсіки, які розміщені безпосередньо під палубою перегородок. Довжина та ширина головних вертикальних зон може бути збільшена максимально на 48 метрів, щоб сумістити кінці головних вертикальних зон із водонепроникними перегородками поділу на відсіки або щоб вмістити велике громадське приміщення, що простягається на всю довжину головної вертикальної зони, за умови, що загальна площа головної вертикальної зони не більша ніж 1 600 м<sup>2</sup> на будь-якій палубі. Довжина або ширина головної вертикальної зони — це максимальна відстань між найвіддаленішими точками перегородок, які обмежують таку зону.

#### НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В, ЩО ПЕРЕВОЗЯТЬ ПОНАД 36 ПАСАЖИРІВ:

.3 Такі перегородки повинні проходити від палуби до палуби та до обшивки корпусу чи інших меж.

.4 Якщо головна вертикальна зона розділена горизонтальними перекриттями класу «А» на горизонтальні зони для забезпечення належного бар'єру між зонами, захищеними та незахищеними спринклерною системою, ці перекриття повинні проходити між перегородками суміжних головних вертикальних зон до обшивки корпусу чи зовнішніх меж судна та повинні бути ізольовані відповідно до величин протипожежної ізоляції та вогнестійкості, наведених у таблиці 4.2 для нових суден, що перевозять понад 36 пасажирів, і наявних суден класу В, що перевозять понад 36 пасажирів.

.5

.1 На суднах, призначених для спеціальних цілей, таких як автомобільні та залізничні порони, де встановлення перегородок головних вертикальних зон перешкоджало б використанню судна за призначенням, повинен бути передбачений еквівалентний захист шляхом розподілу приміщень на горизонтальні зони.

.2 Однак на судні з приміщеннями спеціальної категорії будь-яке з таких приміщень повинне відповідати застосовним положенням правила II-2/B/14 і у випадках, коли така відповідність суперечить виконанню інших вимог цієї частини, вимоги правила II-2/B/14 повинні переважати.

### 3 Перегородки у межах головної вертикальної зони (II 25)

#### НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D, ЩО ПЕРЕВОЗЯТЬ ПОНАД 36 ПАСАЖИРІВ:

.1.1 Для нових суден, що перевозять понад 36 пасажирів, усі перегородки, які необов'язково повинні бути перекриттями класу «А», повинні бути принаймні перекриттями класу «В» чи класу «С», як

передбачено в таблицях правила 4. Усі такі перекриття можуть мати облицювання з горючих матеріалів згідно з положеннями правила II-2/B/11.

#### НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D, ЩО ПЕРЕВОЗЯТЬ НЕ БІЛЬШЕ 36 ПАСАЖИРІВ, ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В, ЩО ПЕРЕВОЗЯТЬ ПОНАД 36 ПАСАЖИРІВ:

- .1.2 Для нових суден, що перевозять не більше 36 пасажирів, і наявних суден класу «В», що перевозять понад 36 пасажирів, усі перегородки в межах житлових та службових приміщень, які необов'язково повинні бути перекриттями класу «А», повинні бути принаймні перекриттями класу «В» або класу «С», як передбачено в таблицях правила II-2/B/5.

Усі такі перекриття можуть мати облицювання з горючих матеріалів згідно з положеннями правила 11.

#### НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

- .2 На нових судах класу В, С і D, що перевозять не більше 36 пасажирів, і наявних судах класу В, що перевозять понад 36 пасажирів, усі перегородки коридорів, які необов'язково повинні бути перекриттями класу А, повинні бути перекриттями класу «В» та повинні простягатися від палуби до палуби за винятком:

- .1 коли безперервні підволоки чи зашивки класу «В» встановлені з обох боків перегородки, частина перегородки за безперервним підволоком або зашивкою повинна бути виготовлена з матеріалу, який за товщиною та складом є прийнятним для конструкції перекриттів класу «В», але який повинен відповідати стандартам вогнестійкості класу «В» лише настільки, наскільки це обґрунтовано і практично можливо;

- .2 у випадку судна, захищеного автоматичною спринклерною системою, що відповідає положенням правила II-2/A/8, перегородки коридорів із матеріалів класу «В» можуть закінчуватись біля підволока в коридорі за умови, що такий підволок виготовлений з матеріалу, прийнятного за товщиною та складом для конструкції перекриттів класу «В».

Незважаючи на вимоги правил II-2/B/4 і 5, такі перегородки та підволоки повинні відповідати стандартам вогнестійкості класу «В» лише тією мірою, якою це обґрунтовано і практично можливо. Усі двері та дверні рами в таких перегородках повинні бути виготовлені з негорючих матеріалів і влаштовані та встановлені таким чином, щоб забезпечити значну вогнестійкість.

- .3 Усі перегородки, які повинні бути перекриттями класу «В», за винятком перегородок коридорів, передбачених у параграфі .2, повинні проходити від палуби до палуби і до обшивки корпусу чи інших меж, крім випадку, коли безперервні підволоки або зашивки класу «В», встановлені з обох боків перегородок, мають принаймні таку саму вогнестійкість, як і сама перегородка, і в такому разі перегородка може закінчуватися біля безперервного підволока або зашивки.

#### **4 Вогнестійкість перегородок і палуб на нових судах, що перевозять понад 36 пасажирів (II 26)**

##### НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D:

- .1 На додачу до дотримання спеціальних положень щодо вогнестійкості перегородок і палуб, згаданих в інших положеннях цієї частини, мінімальна вогнестійкість усіх перегородок і палуб повинна бути такою, як передбачено в таблицях 4.1 і 4.2.

- .2 Під час використання таблиць необхідно керуватися такими вимогами:

- .1 Таблиця 4.1 застосовується до перегородок, які не обмежують головні вертикальні або горизонтальні зони.

Таблиця 4.2 застосовується палуб, які не утворюють уступи в головних вертикальних зонах і не обмежують горизонтальні зони.

Для визначення належних стандартів вогнестійкості, які необхідно застосовувати до меж суміжних приміщень, такі приміщення класифікують залежно від пожежонебезпеки за категоріями (1)–(14). Коли вміст і призначення приміщення викликають сумніви щодо його класифікації для цілей цього правила, його слід розглядати як приміщення в межах тієї категорії, до якої висуваються найжорсткіші вимоги щодо обмежувальних конструкцій. Назва кожної категорії є радше типовою, ніж обмежувальною. Номер у дужках, що передує кожній категорії, вказує на застосовний стовпець чи рядок у таблицях.

(1) Пости керування

- приміщення, у яких містяться аварійні джерела електроенергії та освітлення,
- стернова рубка та штурманська рубка,
- приміщення, у яких міститься суднове радіобладнання,
- станції пожежогасіння, пости керування системами пожежогасіння та пости сигналізації виявлення пожежі,
- центральний пост керування головними механізмами, якщо він розташований за межами машинного приміщення, де вони розміщені,
- приміщення, у яких розміщена централізована система оповіщення про пожежу,
- приміщення, у яких розміщені центральний пост і обладнання аварійного гучного мовлення.

(2) Міжпалубні сполучення

- внутрішні трапи, ліфти та ескалатори (крім тих, які повністю розташовані всередині машинних приміщень) для пасажирів та екіпажу, а також їхнє огороження;
- у зв'язку з цим трап, обгороджений лише на одному міжпалубному просторі, вважається частиною приміщення, від якого він не відділений за допомогою пожежних дверей.

(3) Коридори:

- пасажирські для пасажирів і екіпажу.

(4) Місця евакуації та зовнішні шляхи евакуації:

- зона встановлення рятувальних плавзасобів,
- відкриті ділянки палуб і огорожені прогулянкові палуби, які є місцями посадки в рятувальні шлюпки та плоти і їх спуску,
- місця збору: внутрішні та зовнішні,
- зовнішні міжпалубні переходи та відкриті палуби, які використовуються для проходу до шляхів евакуації,
- борт судна до ватерлінії, що відповідає найменшій експлуатаційній осадці, борти надбудови та палубні рубки, які розміщені нижче та поруч із місцями посадки в рятувальні шлюпки та плоти та морські евакуаційні системи.

(5) Відкриті ділянки палуб;

- відкриті ділянки палуб і закриті прогулянкові палуби, на яких відсутні місця посадки в рятувальні шлюпки та плоти і немає їх спуску.
- відкриті простори (простори за межами надбудов і палубних рубок).

- (6) Житлові приміщення з малою пожежонебезпекою:
- каюти, меблі та оздоблення яких мають обмежену пожежонебезпеку,
  - кабінети й амбулаторії, меблі та оздоблення яких мають обмежену пожежонебезпеку,
  - громадські приміщення, меблі та оздоблення яких мають обмежену пожежонебезпеку, а площа палуби менша ніж 50 м<sup>2</sup>.
- (7) Житлові приміщення з помірною пожежонебезпекою:
- приміщення, перераховані в категорії (6) вище, але меблі та оздоблення яких мають іншу пожежонебезпеку, ніж обмежена,
  - громадські приміщення, меблі та оздоблення яких мають обмежену пожежонебезпеку, а площа палуби дорівнює 50 м<sup>2</sup> чи більше,
  - окремі шафи та невеликі комори в житлових приміщеннях площею менше ніж 4 м<sup>2</sup> (у яких не зберігаються займисті рідини),
  - магазини,
  - кінобудки та кімнати для зберігання кіноплівки,
  - дієтичні кухні (у яких не використовується відкрите полум'я),
  - шафи для прибирального інвентарю (у яких не зберігаються займисті рідини),
  - лабораторії (у яких не зберігаються займисті рідини),
  - аптеки,
  - невеликі сушильні приміщення (з площею палуби 4 м<sup>2</sup> чи менше),
  - комори цінностей,
  - операційні.
- (8) Житлові приміщення з підвищеною пожежонебезпекою
- громадські приміщення, меблі та оздоблення яких мають іншу пожежонебезпеку, ніж обмежена, з площею палуби 50 м<sup>2</sup> чи більше,
  - перукарні та салони краси.
- (9) санітарні та подібні приміщення:
- громадські санітарні приміщення, душові, ванні кімнати, вбиральні тощо,
  - невеликі пральні,
  - закриті плавальні басейни,
  - окремі буфетні у житлових приміщеннях, які не містять обладнання для приготування їжі,
  - індивідуальні санітарні приміщення повинні вважатися частиною приміщення, у якому вони розташовані.
- (10) Танки, порожні приміщення та допоміжні машинні приміщення з малою пожежонебезпекою або непожежонебезпечні
- вбудовані водяні цистерни;
  - порожні відсіки та кофердами;
  - допоміжні машинні приміщення, які не містять машин із системою змащування під

тиском і де заборонено зберігання горючих речовин, такі як:

- вентиляційні кімнати та кімнати з системою кондиціонування повітря; приміщення брашпиля; румпельне відділення; приміщення обладнання заспокоювачів качки; відділення гребних електродвигунів; приміщення, у яких містяться секційні розподільні щити та виключно електричне обладнання, крім оливних трансформаторів (понад 10 кВА); тунелі гребних валів та тунелі трубопроводів; приміщення для насосів і холодильних установок (які не обробляють і не використовують займисті рідини),
  - закриті шахти, які обслуговують перераховані вище приміщення,
  - інші закриті шахти, такі як шахти для труб і кабелів.
- (11) Допоміжні машинні приміщення, вантажні приміщення, вантажні танки та інші танки для нафтопродуктів, а також інші подібні приміщення з помірною пожежонебезпекою
- вантажні танки для нафтопродуктів,
  - вантажні трюми, шахти та люки,
  - холодильні камери,
  - танки рідкого палива (якщо вони встановлені в окремому приміщенні без механізмів),
  - тунелі гребних валів і тунелі трубопроводів, де допускається зберігання горючих речовин,
  - допоміжні машинні приміщення, перераховані в категорії (10), у яких розміщені механізми із системою змащування під тиском або в яких допускається зберігання горючих речовин,
  - станції прийому палива,
  - приміщення, у яких розміщені оливні трансформатори (потужністю більше 10 кВА),
  - приміщення, у яких розміщені невеликі двигуни внутрішнього згорання потужністю до 110 кВт, які приводять у дію генератори, насоси спринклерної системи, системи зрошення або пожежні та осушувальні насоси тощо,
  - закриті шахти, які обслуговують перераховані вище приміщення,
- (12) Машинні приміщення та головні камбузи:
- відділення головних механізмів (крім відділень гребних двигунів) і котельні відділення,
  - допоміжні машинні приміщення, крім тих, що входять до категорій (10) і (11), у яких розташовані двигуни внутрішнього згорання чи інші установки, які використовують, підігрівають або перекачують рідке паливо,
  - головні камбузи та підсобні приміщення,
  - шахти та проходи, які обслуговують перераховані вище приміщення.
- (13) Комори, майстерні, буфетні тощо:
- головні буфетні, які не є частиною камбузів,
  - головна пральня,
  - великі сушильні приміщення (з площею палуби більше ніж 4 м<sup>2</sup>),
  - різноманітні комори,



Житлові приміщення з малою пожежонебезпекою	(6)																							B-0	B-0	B-0	C	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30
Житлові приміщення з помірною пожежонебезпекою	(7)																							B-0	B-0		C	A-0	A-15	A-60	A-15	A-60
Житлові приміщення з підвищеною пожежонебезпекою	(8)																							B-0			C	A-0	A-30	A-60	A-15	A-60
Санітарні та подібні приміщення	(9)																										C	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Танки, порожні приміщення та допоміжні машинні приміщення з малою пожежонебезпекою або непожежонебезпечні	(10)																											A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Допоміжні машинні приміщення, вантажні приміщення, вантажні танки та інші танки для нафтопродуктів, а також інші подібні приміщення з помірною пожежонебезпекою	(11)																											A-0	A-0	A-0	A-15	
Машинні приміщення та головні камбузи	(12)																													A-0	A-0	A-60
Комори, майстерні, буфетні тощо	(13)																														A-0	A-0
Інші приміщення, у яких зберігаються займисті рідини	(14)																															A-30

Таблиця 4.2

Палуби, які не утворюють уступи в головних вертикальних зонах і не обмежують горизонтальні зони

Приміщення під палубою ↓ Приміщення над палубою →	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
Пости керування	(1)	A-30	A-30	A-15	A-0	A-0	A-0	A-15	A-30	A-0	A-0	A-60	A-0	A-60
Міжпалубні сполучення	(2)	A-	A-	A-	A-	A-	A-	A-	A-	A-0	A-0	A-	A-0	A-

		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	30
Коридори	(3)	A-15	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-0	A-15	A-15	A-0	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30	A-0
Місця евакуації та зовнішні шляхи евакуації	(4)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Відкриті ділянки палуб	(5)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Житлові приміщення з малою пожежонебезпекою	(6)	A-60	A-15	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Житлові приміщення з помірною пожежонебезпекою	(7)	A-60	A-15	A-15	A-60	A-0	A-0	A-15	A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Житлові приміщення з підвищеною пожежонебезпекою	(8)	A-60	A-15	A-15	A-60	A-0	A-15	A-15	A-30	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Санітарні та подібні приміщення	(9)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Танки, порожні приміщення та допоміжні машинні приміщення з малою пожежонебезпекою або непожежонебезпечні	(10)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Допоміжні машинні приміщення, вантажні приміщення, вантажні танки та інші танки для нафтопродуктів, а також інші подібні приміщення з помірною пожежонебезпекою	(11)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-15	A-30	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-30	A-0
Машинні приміщення та головні камбузи	(12)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-60	A-60	A-60	A-0	A-30	A-30	A-0	A-60	A-0	A-60	A-0
Комори, майстерні, буфетні тощо	(13)	A-60	A-30	A-15	A-60	A-0	A-15	A-30	A-30	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Інші приміщення, у яких зберігаються займисті рідини	(14)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-30	A-60	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0

(<sup>1</sup>) Якщо суміжні приміщення належать до однієї номерної категорії і використаний надрядковий індекс «а», перегородку чи палубу між такими приміщеннями не потрібно встановлювати, якщо адміністрація держави прапора вважає це зайвим. Наприклад, у категорії (12) перегородка не потрібна між камбузом і буфетними, що є його частиною, за умови, що перегородки та палуби буфетної забезпечують вогнестійкість меж камбуза. Однак між камбузом та машинним приміщенням необхідна перегородка, хоча обидва приміщення належать до категорії (12).

(<sup>2</sup>) Клас вогнестійкості борту судна до ватерлінії, що відповідає найменшій експлуатаційній осадці, бортів надбудови та рубки, які розташовані нижче місць посадки в рятувальні плоти і спусків для евакуації, і прилеглих районів, може бути знижений до «А-30».

(<sup>3</sup>) Якщо громадські туалети встановлені повністю в межах огороження трапа, перегородка громадського туалету в межах огороження трапа може належати до класу вогнестійкості «В».

(<sup>4</sup>) Якщо приміщення категорій 6, 7, 8 і 9 розташовані повністю в межах зовнішнього периметра місця збору, перегородки цих приміщень можуть належати до класу вогнестійкості «В-0». Пости керування



аудіо-, відео- та світловими установками можна вважати частиною місця збору.

## **5 Вогнестійкість перегородок і палуб на нових суднах, які перевозять не більше 36 пасажирів, і на наявних суднах класу В, які перевозять понад 36 пасажирів (П 27)**

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D, ЩО ПЕРЕВОЗЯТЬ НЕ БІЛЬШЕ 36 ПАСАЖИРІВ. ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В, ЩО ПЕРЕВОЗЯТЬ ПОНАД 36 ПАСАЖИРІВ:

### **▼ M2 □ □**

.1 на додачу до дотримання спеціальних положень щодо вогнестійкості перегородок і палуб, згаданих в інших пунктах цієї частини, мінімальна вогнестійкість перегородок і палуб повинна бути такою, як зазначено в таблицях 5.1 або 5.1(a) та 5.2 або 5.2(a), залежно від випадку.

Під час затвердження застережних заходів конструктивного протипожежного захисту на нових суднах необхідно враховувати ризик теплопередачі між тепловими містками в точках перетину, а також у місцях закінчення теплових бар'єрів.

### **▼ M1 □ □**

.2 Застосування таблиць повинне підлягати таким вимогам:

.1 Таблиці 5.1 і 5.2 застосовуються до перегородок і палуб, які розділяють суміжні приміщення.

.2 Для визначення належних стандартів вогнестійкості, які необхідно застосовувати до перекриттів між суміжними приміщеннями, такі приміщення класифікують залежно від пожежонебезпеки за категоріями (1)–(11) нижче. Назва кожної категорії є радше типовою, ніж обмежувальною. Номер у дужках, що передує кожній категорії, вказує на застосовний стовпець чи рядок у таблицях.

(1) Пости керування

- приміщення, у яких містяться аварійні джерела електроенергії та освітлення,
- стернова рубка та штурманська рубка,
- приміщення, у яких міститься суднове радіобладнання,
- станції пожежогасіння, пости керування системами пожежогасіння та пости сигналізації виявлення пожежі,
- центральний пост керування головними механізмами, якщо він розташований за межами машинного приміщення, де вони розміщені,
- приміщення, у яких розміщена централізована система оповіщення про пожежу.

(2) Коридори:

- коридори і вестибюлі для пасажирів і екіпажу.

(3) Житлові приміщення:

- приміщення, визначені у правилі П-2/А/2.10, за винятком коридорів.

(4) Міжпалубні сполучення

- внутрішні трапи, ліфти та ескалатори (крім тих, які повністю розташовані всередині машинних приміщень), а також їхнє огороження;
- у зв'язку з цим трап, обгороджений лише на одному міжпалубному просторі, вважається частиною приміщення, від якого він не відділений за допомогою пожежних дверей.

(5) Службові приміщення (малої пожежонебезпеки):

- шафи та комори, які не мають умов для зберігання займистих рідин і мають площу менше ніж 4 м<sup>2</sup>, а також сушильні приміщення та пральні.
  - (6) Машинні приміщення категорії А:
    - приміщення, означені у правилі П-2/А/2.19.1.
  - (7) Інші машинні приміщення:
    - приміщення, означені у правилі П-2/А/2.19.2, за винятком машинних приміщень категорії А.
  - (8) Вантажні приміщення:
    - усі приміщення, що використовуються для вантажу (у тому числі вантажні танки для нафтопродуктів), а також шахти та люки, які обслуговують такі приміщення, за винятком приміщень спеціальної категорії.
  - (9) Службові приміщення (підвищеної пожежонебезпеки):
    - камбузи, буфетні, у яких є пристрої для приготування їжі, малярні та ліхтарні, шафи та комори, що мають площу 4 м<sup>2</sup> чи більше, приміщення для зберігання займистих рідин, а також майстерні, які не є частиною машинних приміщень.
  - (10) Відкриті ділянки палуб:
    - відкриті ділянки палуб і закриті прогулянкові палуби, які не становлять пожежонебезпеки. Відкриті простори (простори за межами надбудов і палубних рубок).
  - (11) Приміщення спеціальної категорії:
    - приміщення, означені у правилі П-2/А/2.18.
- .3 Визначаючи застосовний стандарт вогнестійкості для межі двох приміщень в межах головної вертикальної чи горизонтальної зони, яка не захищена автоматичною спринклерною системою, що відповідає положенням правила П-2/А/8, або між такими зонами, з яких жодна не має такого захисту, необхідно застосовувати більше з двох значень, вказаних у таблицях.
- .4 Визначаючи застосовний стандарт вогнестійкості для межі двох приміщень у межах головної вертикальної чи горизонтальної зони, яка захищена автоматичною спринклерною системою, що відповідає положенням правила П-2/А/8, або між такими зонами, де кожна має захист, необхідно застосовувати менше з двох значень, вказаних у таблицях. Якщо зона, захищена спринклерною системою, і зона, не захищена спринклерною системою, сходяться в межах житлових і службових приміщень, до перекриття між зонами повинне застосовуватися більше з двох значень, вказаних у таблицях.
- .3 Безперервні підволоки та зашивки класу «В» у поєднанні з відповідними палубами чи перегородками можуть бути прийняті як такі, що цілком або частково забезпечують необхідну ізоляцію та вогнестійкість перекриття.
- .4 Зовнішні межі, які, згідно з правилом 1.1, повинні бути виготовлені зі сталі чи іншого рівноцінного матеріалу, можуть бути прорізані з метою встановлення вікон та ілюмінаторів за умови, що в цій частині відсутні вимоги, згідно з якими такі межі повинні мати клас вогнестійкості «А». Аналогічно, у таких межах, які не обов'язково повинні мати клас вогнестійкості «А», двері можуть бути виготовлені з матеріалів, які відповідають вимогам адміністрації держави прапора.

Таблиця 5.1

## Вогнестійкість перегородок, що розділяють суміжні приміщення

Приміщення	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	
Пости керування	(1)	A-0 (e)	A-0	A-60	A-0	A-15	A-60	A-15	A-60	A-60	— (*1)	A-60
Коридори	(2)		C (e)	B-0 (e)	A-0 (e)	B-0 (e)	A-60	A-0	A-0	A-15	— (*1)	A-15
					B-0 (e)					A-0 (e)		
Житлові приміщення	(3)		C (e)	A-0 (e)	B-0 (e)	A-60	A-0	A-0	A-15	— (*1)	A-30	
				B-0 (e)					A-0 (e)		A-0 (e)	
Міжпалубні сполучення	(4)			A-0 (e)	A-0 (e)	A-60	A-0	A-0	A-15	— (*1)	A-15	
				B-0 (e)	B-0 (e)				A-0 (e)	— (*1)		
Службові приміщення (малої пожежонебезпеки) без визначення	(5)				C (e)	A-60	A-0	A-0	A-0	— (*1)	A-0	
Машинні приміщення категорії А	(6)					— (*1)	A-0	A-0	A-60	— (*1)	A-60	
Інші машинні приміщення	(7)						A-0 (e)	A-0	A-0	— (*1)	A-0	
Вантажні приміщення	(8)							— (*1)	A-0	— (*1)	A-0	
Службові приміщення (підвищеної пожежонебезпеки)	(9)								A-0 (e)	— (*1)	A-30	
Відкриті ділянки палуб	(10)										A-0	
Приміщення спеціальної категорії	(11)										A-0	

▼ M2 □ □

До ВСІХ СУДЕН КЛАСУ В, С І D, ПОБУДОВАНИХ ПОЧИНАЮЧИ З 1 СІЧНЯ 2018 РОКУ, повинна застосуватися така таблиця:

▼ C1 □ □

Таблиця 5.1(а)

## Вогнестійкість перегородок, що розділяють суміжні приміщення

Приміщення	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	
Пости керування	(1)	A-0 (1)	A-0	A-60	A-0	A-15	A-60	A-15	A-60	A-60	— (*1)	A-60
Коридори	(2)		C (1)	B-0 (1)	A-0 (1)	B-0 (1)	A-60	A-0	A-0	A-15	— (*1)	A-30
				B-0 (1)						A-0 (1)		
Житлові приміщення	(3)			C (1)	A-0 (1)	B-0 (1)	A-60	A-0	A-0	A-15	— (*1)	A-30
					B-0 (1)					A-0 (1)		A-0 (1)
Міжпалубні сполучення	(4)				A-0 (1)	A-0 (1)	A-60	A-0	A-0	A-15	— (*1)	A-30
					B-0 (1)	B-0 (1)				A-0 (1)		
Службові приміщення (малої пожежонебезпеки)	(5)					C (1)	A-60	A-0	A-0	A-0	— (*1)	A-0
Машинні приміщення категорії А	(6)						— (*1)	A-0	A-0	A-60	— (*1)	A-60
Інші машинні приміщення	(7)							A-0 (1)	A-0	A-0	— (*1)	A-0
Вантажні приміщення	(8)								— (*1)	A-0	— (*1)	A-0
Службові приміщення (підвищеної пожежонебезпеки)	(9)									A-0 (1)	— (*1)	A-30
Відкриті ділянки палуб	(10)											A-0
Приміщення спеціальної категорії	(11)											A-30

Таблиця 5.2

## Вогнестійкість палуб, що розділяють суміжні приміщення

Приміщення палубою ↓ Приміщення над палубою →	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	
Пости керування	(1)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	— <sup>(*)</sup>	A-30
Коридори	(2)	A-0	— <sup>(*)</sup>	— <sup>(*)</sup>	A-0	— <sup>(*)</sup>	A-60	A-0	A-0	A-0	— <sup>(*)</sup>	A-0
Житлові приміщення	(3)	A-60	A-0	— <sup>(*)</sup>	A-0	— <sup>(*)</sup>	A-60	A-0	A-0	A-0	— <sup>(*)</sup>	A-30
												A-0 <sup>(1)</sup>
Міжпалубні сполучення	(4)	A-0	A-0	A-0	— <sup>(*)</sup>	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	— <sup>(*)</sup>	A-0
Службові приміщення (малої пожежонебезпеки)	(5)	A-15	A-0	A-0	A-0	— <sup>(*)</sup>	A-60	A-0	A-0	A-0	— <sup>(*)</sup>	A-0
Машинні приміщення категорії А	(6)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-60	— <sup>(*)</sup>	A-60 <sup>(1)</sup>	A-30	A-60	— <sup>(*)</sup>	A-60
Інші машинні приміщення	(7)	A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	— <sup>(*)</sup>	A-0	A-0	— <sup>(*)</sup>	A-0
Вантажні приміщення	(8)	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	— <sup>(*)</sup>	A-0	— <sup>(*)</sup>	A-0
Службові приміщення (підвищеної пожежонебезпеки)	(9)	A-60	A-30	A-30	A-30	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	— <sup>(*)</sup>	A-30
			A-0 <sup>(1)</sup>	A-0 <sup>(1)</sup>	A-0 <sup>(1)</sup>							
Відкриті ділянки палуб	(10)	— <sup>(*)</sup>	— <sup>(*)</sup>	— <sup>(*)</sup>	— <sup>(*)</sup>	— <sup>(*)</sup>	— <sup>(*)</sup>	— <sup>(*)</sup>	— <sup>(*)</sup>	— <sup>(*)</sup>	— <sup>(*)</sup>	A-0
Приміщення спеціальної категорії	(11)	A-60	A-15	A-30	A-15	A-0	A-30	A-0	A-0	A-30	A-0	A-0
				A-0 <sup>(1)</sup>								

▼ M2 □ □

До ВСІХ СУДЕН КЛАСУ В, С І D, ПОБУДОВАНИХ ПОЧИНАЮЧИ З 1 СІЧНЯ 2018 РОКУ, повинна застосуватися така таблиця:

▼ C1 □ □

Таблиця 5.2(а)

### Вогнестійкість палуб, що розділяють суміжні приміщення

<i>Приміщення палубою ↓ Приміщення палубою →</i>	<i>під над</i>	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
<i>Пости керування</i>	(1)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	— (*1)	A-60
<i>Коридори</i>	(2)	A-0	— (*1)	— (*1)	A-0	— (*1)	A-60	A-0	A-0	A-0	— (*1)	A-30
<i>Житлові приміщення</i>	(3)	A-60	A-0	— (*1)	A-0	— (*1)	A-60	A-0	A-0	A-0	— (*1)	A-30 A-0 (2)
<i>Міжпалубні сполучення</i>	(4)	A-0	A-0	A-0	— (*1)	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	— (*1)	A-30
<i>Службові приміщення (малої пожежонебезпеки)</i>	(5)	A-15	A-0	A-0	A-0	— (*1)	A-60	A-0	A-0	A-0	— (*1)	A-0
<i>Машинні приміщення категорії А</i>	(6)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-60	— (*1) A-60 (2)	A-30	A-60	— (*1)	A-60	
<i>Інші машинні приміщення</i>	(7)	A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	— (*1) A-0	A-0	— (*1)	A-0	
<i>Вантажні приміщення</i>	(8)	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	— (*1) A-0	— (*1)	A-0	— (*1)	A-0
<i>Службові приміщення (підвищеної пожежонебезпеки)</i>	(9)	A-60	A-30 A-0 (2)	A-30 A-0 (2)	A-30 A-0 (2)	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	— (*1)	A-30
<i>Відкриті ділянки палуб</i>	(10)	— (*1)	— (*1)	— (*1)	— (*1)	— (*1)	— (*1)	— (*1)	— (*1)	— (*1)	— (*1)	A-0
<i>Приміщення спеціальної категорії</i>	(11)	A-60	A-30	A-30 A-0 (2)	A-30	A-0	A-60	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30

#### ▼ M1 □ □

(1) Для уточнення застосування див. правила II-2/V/3 і 8.

(2) Якщо приміщення належать до однієї номерної категорії і використаний надрядковий індекс «в», перегородка чи палуба класу, зазначеного в таблицях, вимагається лише у випадку, коли суміжні приміщення використовують за різним призначенням, напр., у категорії (9). Перегородки між камбузами не вимагаються, проте камбуз, розташований поруч із малярною, вимагає встановлення перегородки класу «А-0».

(3) Перегородки, що розділяють стернову рубку та штурманську рубку, можуть бути класу «В-0».

(4) Див. параграфи .2.3 і .2.4 цього правила.

(5) Для цілей застосування правила 2.1.2, «В-0» і «С» у таблиці 5.1 і 5.1а повинні читатися як «А-0».

(<sup>6</sup>) Протипожежна ізоляція не потрібна, якщо машинне приміщення категорії (7) має малу пожежонебезпеку або не є пожежонебезпечним.

(

\*1

) Якщо в таблицях використана зірочка, перекриття повинне бути виготовлене зі сталі чи іншого рівноцінного матеріалу, проте не вимагається, щоб воно було класу «А».

Однак на судах, побудованих починаючи з 1 січня 2003 року, коли в палубі, за винятком приміщення категорії (10), робиться виріз для прокладення електричних кабелів, труб і вентиляційних каналів, такий виріз має бути непроникним для запобігання потрапляння полум'я та диму. Перекриття між постами керування (аварійними генераторами) і відкритими палубами можуть мати отвори для забору повітря без засобів їх закриття, крім випадку, коли встановлена стаціонарна система газового пожежогасіння.

Для цілей застосування правила П-2/В/2.1.2. зірочка в таблиці 5.2 і 5.2(а), за винятком категорій (8) і (10), повинна читатися як «А-0».

## **6 Шляхи евакуації (П 28)**

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

.1 Трапи та сходи, коридори і двері повинні бути розташовані так, щоб забезпечувати шляхи евакуації на палубу посадки в рятувальні шлюпки та плоти з усіх приміщень для пасажирів та екіпажу, а також із приміщень, у яких зазвичай працює екіпаж, крім машинних приміщень. Зокрема, повинні бути дотримані такі положення:

.1 Під палубою перегородок повинні бути передбачені два шляхи евакуації з кожного водонепроникного відсіку чи подібним чином обмеженого приміщення або групи приміщень, принаймні один із яких повинен бути незалежний від водонепроникних дверей. У виняткових випадках один зі шляхів евакуації можна не передбачати, враховуючи при цьому характер і розміщення приміщень, а також кількість людей, які можуть зазвичай працювати там.

У такому разі єдиний шлях евакуації повинен забезпечувати безпечний вихід.

Для суден, побудованих починаючи з 1 січня 2003 року, вказаний вище виняток може бути зроблений лише для приміщень екіпажу, куди люди заходять лише іноді, і в такому разі необхідний шлях евакуації повинен бути незалежним від водонепроникних дверей.

.2 Над палубою перегородок повинні бути принаймні два шляхи евакуації з кожної головної вертикальної зони або подібним чином обмеженого приміщення чи групи приміщень, принаймні один із яких має забезпечувати доступ до трапа, що утворює вертикальний вихід.

.3 Якщо приміщення радіорубки не має безпосереднього доступу до відкритої палуби, повинні бути передбачені два шляхи евакуації з нього або доступу до нього, одним із яких може бути ілюмінатор або вікно достатнього розміру чи якийсь інший шлях.

.4 На наявних судах класу В довжина коридору або частини коридору, з яких є тільки один шлях евакуації, не повинна перевищувати:

.1 5 метрів для суден, побудованих починаючи з 1 жовтня 1994 року,

.2 13 метрів для суден, побудованих до 1 жовтня 1994 року, які перевозять більш ніж 36 пасажирів, та

.3 7 метрів для суден, побудованих до 1 жовтня 1994 року, які перевозять не більше 36 пасажирів.

На нових суднах класу А, В, С і D завдовжки 24 метри і більше коридор, вестибюль чи частина коридору, з яких є тільки один шлях евакуації, заборонені.

Коридори, які закінчуються тупиком, необхідні для діяльності судна, такі як пости рідкого палива та поперечні коридори постачання, допускаються за умови, що такі коридори відділені від житлових приміщень для екіпажу і не мають доступу із житлових приміщень для пасажирів. Частина коридору, яка має довжину, що не перевищує його ширини, вважається уступом чи місцевим розгалуженням і допускається.

#### НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D, 24 І БІЛЬШЕ МЕТРІВ ЗАВДОВЖКИ, ПОБУДОВАНІ ДО 1 СІЧНЯ 2003 РОКУ:

- .5 Принаймні один зі шляхів евакуації, що вимагається в параграфах .1.1 і .1.2, повинен включати легкодоступний обгороджений трап, який забезпечує безперервне укриття від пожежі від свого нижнього кінця до відповідних палуб посадки в рятувальні шлюпки та плоти, або до найвищої палуби, якщо палуба посадки не продовжується до відповідної головної вертикальної зони.

В останньому випадку повинен бути передбачений прямий доступ до палуби посадки через зовнішні відкриті трапи і проходи, а також повинні бути передбачені їх аварійне освітлення відповідно до правила III/5.3 і неслизьке покриття під ногами. Межі, звернені в бік зовнішніх відкритих трапів і проходів, що створюють частину шляху евакуації, повинні бути захищені таким чином, щоб пожежа в будь-якому відокремленому приміщенні за такими межами не заважала евакуації до місць посадки.

Ширина, кількість і протяжність шляхів евакуації повинні бути такими:

- .1 Трапи повинні мати ширину у світлі не менше ніж 900 мм, якщо це обґрунтовано і практично можливо, на думку держави-члена, але в жодному разі вони не повинні бути вузьчі за 600 мм. Трапи повинні мати поручні з кожного боку. Мінімальна ширина трапів у світлі повинна бути збільшена на 10 мм на кожну особу з кількості, що перевищує 90. Максимальна ширина у світлі між поручнями трапів, ширших ніж 900 мм, повинна становити 1 800 мм. Загальна кількість осіб, які підлягають евакуації через такі трапи, повинна прийматися з розрахунку дві третини екіпажу та загальної кількості пасажирів у зоні, яку обслуговують ці трапи. Ширина трапів повинна відповідати щонайменше стандарту, передбаченому в Резолюції ММО А.757(18).
- .2 Усі трапи, розраховані на більше ніж 90 осіб, повинні розташовуватися на лінії ніс-корма вздовж судна.
- .3 Дверні пройми, коридори та проміжні майданчики, які входять до шляхів евакуації, повинні мати такі самі розміри, як і трапи.
- .4 Вертикальна відстань підйому трапами без майданчика не повинна перевищувати 3,5 метра, трапи не повинні мати кут нахилу більше ніж 45°.
- .5 Майданчики на кожному рівні палуб не повинні бути менші за 2 м<sup>2</sup> і повинні бути збільшені на 1 м<sup>2</sup> на кожні 10 осіб із кількості, що перевищує 20 осіб, однак вони не повинні бути більше ніж 16 м<sup>2</sup>, за винятком тих майданчиків, які обслуговують громадські приміщення, що мають прямий доступ до огороження трапа.

#### СУДНА КЛАСУ В, С І D, 24 І БІЛЬШЕ МЕТРІВ ЗАВДОВЖКИ, ПОБУДОВАНІ ПОЧИНАЮЧИ З 1 СІЧНЯ 2003 РОКУ:

- .5a Принаймні один зі шляхів евакуації, що вимагається в параграфах .1.1 і .1.2, повинен включати легкодоступний обгороджений трап, який забезпечує безперервне укриття від пожежі від свого нижнього кінця до відповідних палуб посадки в рятувальні шлюпки та плоти, або до найвищої



верхньої палуби, якщо палуба посадки не продовжується до відповідної головної вертикальної зони.

В останньому випадку необхідно передбачити прямий доступ до палуби посадки через зовнішні відкриті трапи і проходи, а також необхідно передбачити їх аварійне освітлення відповідно до правила III/5.3 і поверхні, на яких не ковзає взуття. Межі, звернені в бік зовнішніх відкритих трапів і проходів, що утворюють частину шляху евакуації, і межі, розташовані так, що їх пошкодження під час пожежі перешкоджатиме евакуації до палуби посадки, повинні мати клас вогнестійкості, у тому числі величину ізоляції, згідно з таблицями 4.1–5.2, залежно від випадку.

Ширина, кількість та протяжність шляхів евакуації повинні відповідати вимогам Кодексу систем пожежної безпеки.

#### НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D, ПОБУДОВАНІ ДО 1 СІЧНЯ 2003 РОКУ, ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

.6 Повинен бути забезпечений задовільний захист шляху від огорожень трапів до місць посадки в рятувальні шлюпки та плоти.

#### СУДНА КЛАСУ В, С І D, ПОБУДОВАНІ ПОЧИНАЮЧИ З 1 СІЧНЯ 2003 РОКУ:

.6а Захист шляху від огорожень трапів до місця посадки в рятувальні шлюпки та плоти повинен бути передбачений безпосередньо або через захищені внутрішні шляхи, які мають клас вогнестійкості та величину ізоляції огорожень трапів, визначені в таблицях 4.1–5.2, залежно від випадку.

#### НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D:

.7 Крім аварійного освітлення, яке передбачене правилами II-1/D/3 і III/5.3, шляхи евакуації, у тому числі трапи та виходи, повинні бути позначені світловими чи фотолюмінісцентними індикаторними смугами, які розміщені не вище ніж 0,3 метра над палубою на всьому шляху евакуації, у тому числі на поворотах і в точках перетину. Позначення повинне давати змогу пасажиром легко визначати всі шляхи евакуації та виходи. Якщо використовують електричне освітлення, воно повинне працювати від аварійного джерела енергії та бути влаштоване таким чином, щоб вихід з ладу будь-якого одного світлового вказівника або розрив світлової смуги не призводив до порушення ефективності світлової розмітки. Крім того, усі позначення шляхів евакуації та місць розташування протипожежного обладнання, повинні бути виготовлені з фотолюмінісцентного матеріалу або бути показані за допомогою освітлення. Адміністрація держави прапора повинна забезпечувати оцінювання, випробування та застосування такого освітлення чи фотолюмінісцентного обладнання відповідно до настанов, передбачених у Резолюції ММО А.752(18).

Однак для нових суден класу В, С і D, побудованих починаючи з 1 січня 2003 року, адміністрація держави прапора повинна забезпечити оцінювання, випробування та застосування такого освітлення чи фотолюмінісцентного обладнання відповідно до Кодексу систем пожежної безпеки.

#### СУДНА КЛАСУ В, С І D, ПОБУДОВАНІ ПОЧИНАЮЧИ З 1 СІЧНЯ 2003 РОКУ:

.8 На суднах, що перевозять більше ніж 36 пасажирів, вимоги параграфу .1.7 цього правила поширюються також на приміщення для екіпажу.

.9 Двері, що зазвичай зачиняються і становлять частину шляху евакуації.

.1 Двері кают і громадських приміщень не повинні мати ключі для їх відмикання з внутрішнього боку.

На шляху, призначеному для евакуації, не має також бути жодних дверей, де потрібні ключі для відмикання під час переміщення в напрямку виходу.

- .2 Запасні двері громадських приміщень, які зазвичай стопоряться, повинні бути оснащені засобом для їх швидкого звільнення. Такий засіб повинен включати стопорний механізм, який повинен передбачати пристрій швидкого звільнення стопора зусиллям у бік виходу назовні. Пристрій швидкого звільнення стопора повинен бути спроектований і встановлений у прийнятний для адміністрації держави прапора спосіб, зокрема він:
  - .2.1 повинен складатися з решітки або панелі, рухома частина якої розташована принаймні на половину ширини дверної стулки, але не менше ніж 760 мм і не більше ніж на 1 120 мм над палубою;
  - .2.2 повинен звільняти стопор дверей при зусиллі не більше ніж 67 Н; та
  - .2.3 не повинен бути обладнаний будь-яким замикальним пристроєм, стопорним гвинтом чи іншим пристроєм, що заважає звільненню стопора при зусиллі, прикладеному до пристрою звільнення дверей.

#### НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

- .2 .1 У приміщеннях спеціальної категорії кількість та розміщення шляхів евакуації, як під, так і над палубою перегоронок, повинні задовольняти вимоги адміністрації держави прапора і, загалом, безпека доступу до палуби посадки повинна бути принаймні рівноцінною передбаченій параграфами .1.1, .1.2, .1.5 і .1.6.

На нових суднах класу В, С і D, побудованих починаючи з 1 січня 2003 року, такі приміщення повинні бути оснащені призначеними переходами до шляхів евакуації принаймні 600 мм завширшки і, якщо це практично можливо та обґрунтовано, такі спеціальні поздовжні переходи повинні бути підняті принаймні на 150 мм над поверхнею палуби. Умови паркування транспортних засобів повинні зберігати переходи вільними в будь-який час.

- .2 Один зі шляхів евакуації з машинних приміщень, де зазвичай працює екіпаж, не повинен мати прямого доступу до будь-якого приміщення спеціальної категорії.
- .3 Підйомні в'їзні/ виїзні апарелі платформ, перебуваючи у зниженому положенні, не повинні блокувати затверджені шляхи евакуації.
- .3.1 Повинні бути передбачені два шляхи евакуації з кожного машинного приміщення. Зокрема, повинні бути дотримані такі положення:
  - .1 Якщо приміщення розташоване нижче палуби перегоронок, два шляхи евакуації повинні складатися із:
    - .1 двох комплектів сталевих трапів, які повинні бути розміщені якомога далі один від одного та вести до дверей у верхній частині приміщення, що віддалені подібним чином, звідки є доступ до відповідної палуби посадки в рятувальні шлюпки та плоти. На нових суднах один із цих трапів повинен забезпечувати безперервне протипожежне укриття з нижньої частини приміщення до безпечного місця за межами приміщення. На нових суднах класу В, С і D, побудованих починаючи з 1 січня 2003 року, такий трап повинен бути розміщений всередині захищеного огороження, яке задовольняє вимоги категорії (2) правила II-2/B/4 або категорії (4) правила II-2/B/5, залежно від випадку, з нижчої частини приміщення, яке він обслуговує, до безпечного місця за межами приміщення. У цьому огороженні повинні бути встановлені самозакривні протипожежні двері такого самого стандарту вогнестійкості. Трап повинен бути

закріплений таким чином, щоб тепло не передавалось всередину огороження через неізольовані точки кріплення. Захищене огороження повинне мати мінімальні внутрішні розміри принаймні 800 мм x 800 мм і аварійне освітлення; або

- .2 одного сталевих трапа, що веде до дверей, звідки є доступ до палуби посадки та, крім того, у нижній частині приміщення, у місці, яке належним чином відділене від згаданого трапа, сталевих дверей, що здатні спрацьовувати з обох боків і забезпечують доступ до безпечного шляху евакуації з нижньої частини приміщення на палубу посадки.

- .2 Якщо приміщення розташоване вище палуби перегорожок, обидва шляхи евакуації повинні бути розташовані якомога далі один від одного, а двері, які ведуть до таких шляхів евакуації, повинні бути в місці, з якого забезпечений доступ до відповідних палуб посадки на рятувальні шлюпки та плоти. У випадку, коли такі шляхи евакуації потребують використання трапів, трапи повинні бути виготовлені зі сталі.

НОВІ СУДНА КЛАСУ А, В, С І D:

- .3 З приміщень контролю роботи механізмів, а також зі службових приміщень необхідно передбачити принаймні два шляхи евакуації, один з яких повинен бути незалежним від машинного приміщення і повинен забезпечувати доступ до палуби посадки.

- .4 Нижній бік трапів у машинному приміщенні повинен бути захищений щитами.

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

- .3.2 На судні завдовжки менше ніж 24 метри адміністрація держави прапора може допускати наявність тільки одного шляху евакуації в машинних приміщеннях за умови належного врахування ширини і розташування верхньої частини приміщення.

На судні завдовжки 24 метри і більше адміністрація держави прапора може допускати наявність тільки одного шляху евакуації з будь-якого такого приміщення за умови, що двері або сталевий трап забезпечують безпечний шлях евакуації на палубу посадки, з належним врахуванням характеру і розташування приміщення, а також того, чи працюють зазвичай в такому приміщенні люди. На нових судах класу В, С і D, побудованих починаючи з 1 січня 2003 року, повинен бути передбачений другий шлях евакуації у приміщенні стернового урухомника, якщо в цьому приміщенні розташований аварійний пост керування стерном, крім випадку, коли воно має прямий доступ до відкритої палуби.

- .3.3 Повинні бути забезпечені два шляхи евакуації з поста керування механізмами, розташованого в машинному приміщенні, принаймні один з яких повинен забезпечувати безперервне укриття від пожежі до безпечного місця за межами машинного приміщення.

#### ▼ M2 □ □

СУДНА КЛАСУ В, С І D, ПОБУДОВАНІ ПОЧИНАЮЧИ З 1 СІЧНЯ 2018 РОКУ

- .3.4 Повинні бути забезпечені два шляхи евакуації з головної майстерні, розташованої в машинному приміщенні. Принаймні один з таких шляхів евакуації повинен забезпечувати безперервне укриття від пожежі до безпечного місця за межами машинного приміщення.

#### ▼ M1 □ □

- .4 У жодному випадку ліфти не повинні вважатися одним із необхідних шляхів евакуації.

.5 НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В ЗАВДОВЖКИ 40 МЕТРІВ І БІЛЬШЕ:

- .1 Згідно з Кодексом систем пожежної безпеки на борту повинні бути аварійні дихальні пристрої.

- .2 У кожній головній вертикальній зоні мають бути принаймні два аварійні дихальні пристрої.
- .3 На судах, що перевозять більше 36 пасажирів, два аварійні дихальні пристрої, на додачу до тих, що вимагаються в підпараграфі .5.2, повинні бути в кожній головній вертикальній зоні.
- .4 Однак підпараграфи .5.2. і .5.3 не поширюються на огороження трапів, які становлять окремі головні вертикальні зони, а також на головні вертикальні зони в обох кінцях судна, де відсутні приміщення категорій (6), (7), (8) або (12), означені у правилі II-2/V/4.
- .5 У машинних приміщеннях аварійні дихальні пристрої повинні бути готові до використання та розміщуватись у місцях, які добре видно і доступ до яких є швидким і простим в будь-який час у випадку пожежі. Аварійні дихальні пристрої повинні бути розміщені з урахуванням планування машинного приміщення та кількості людей, які зазвичай працюють у ньому.
- .6 Покликання зроблене на «Настанови щодо робочих характеристик, розташування, використання та обслуговування аварійних дихальних пристроїв (EEBD)» в Циркулярі КБМ ММО MSC/Circ.849.
- .7 Кількість і розміщення таких пристроїв мають бути вказані у плані протипожежного захисту, що вимагається у правилі II-2/A/13.

## **6-1 Шляхи евакуації на пасажирських судах ро-ро (II 28-1)**

### **.1 ВИМОГИ, ЗАСТОСОВНІ ДО НОВИХ ПАСАЖИРСЬКИХ СУДЕН РО-РО КЛАСУ В, С І D ТА НАЯВНИХ ПАСАЖИРСЬКИХ СУДЕН РО-РО КЛАСУ В**

- .1.1 Цей параграф застосовується до нових пасажирських суден ро-ро класу В, С і D, а також наявних пасажирських суден ро-ро класу В.
- .1.2 Поручні або інші леєри повинні бути забезпечені в усіх коридорах на всьому шляху евакуації так, щоб, якщо можливо, жорсткий поручень був на кожному кроці шляху до місць збору та посадки. Такі поручні повинні бути передбачені з обох боків подовжніх коридорів завширшки більше ніж 1,8 метра і поперечних коридорів завширшки більше ніж 1 метр. Особливу увагу слід звертати на забезпечення можливості переходу через вестибюлі, атріуми та інші великі відкриті приміщення на шляхах евакуації. Поручні та інші леєри повинні мати таку міцність, щоб витримувати розподілене горизонтальне навантаження 750 Н/м, прикладене в напрямку центра коридору чи приміщення, а також розподілене вертикальне навантаження 750 Н/м, прикладене в напрямку донизу. Не потрібно прикладати обидва навантаження одночасно.
- .1.3 Шляхи евакуації не повинні мати перешкод у вигляді меблів чи інших об'єктів. За винятком столів і крісел, які можна прибрати для забезпечення відкритого простору, шафи та інші важкі меблі у громадських приміщеннях і на шляхах евакуації повинні бути закріплені на місці, щоб запобігти їх переміщенню під час качки або крену судна. Підлогові покриття також повинні бути закріплені на місці. Коли судно перебуває на ходу, на шляхах евакуації не має бути таких перешкод, як візки для прибирання, постільна білизна, багаж і коробки для товарів.
- .1.4 Шляхи евакуації повинні бути передбачені з кожного зазвичай зайнятого приміщення на судні до місця збору. Такі шляхи евакуації повинні бути влаштовані таким чином, щоб забезпечити найбільш прямий шлях до місць збору; вони повинні бути позначені символами, пов'язаним із рятувальними засобами і заходами, схваленим Резолюцією ММО А.760(18), зі змінами.
- .1.5 Якщо відокремлені приміщення знаходяться поряд з відкритою палубою, отвори, що виходять із відокремленого приміщення на відкриту палубу, повинні, якщо можливо, використовуватись як аварійний вихід.
- .1.6 Палуби повинні мати послідовну нумерацію починаючи з «1» на рівні танків або на рівні найнижчої палуби. Ці номери повинні бути чітко вказані на майданчиках трапів і у вестибюлях

ліфтів. Палуби можуть також мати назви, але номер палуби повинен бути обов'язково вказаний поруч із назвою.

- .1.7 Прості схематичні плани, які показують місцезнаходження («ви перебуваєте тут»), а також шляхи евакуації зі стрілками, повинні бути чітко показані з внутрішньої сторони кожних дверей каюти та у громадських приміщеннях. План повинен показувати напрямки евакуації та бути належним чином зорієнтований відносно його місцезнаходження на судні.
- .1.8 Двері кают і громадських приміщень не повинні мати ключі для їх відмикання з внутрішнього боку. Уздовж будь-якого призначеного шляху евакуації не має бути жодних дверей, які потребують застосування ключів для їх відмикання під час руху в напрямку виходу.

## **.2 ВИМОГИ, ЗАСТОСОВНІ ДО НОВИХ ПАСАЖИРСЬКИХ СУДЕН РО-РО КЛАСУ В, С І D**

- .2.1 До висоти 0,5 метра нижні частини перегородок та інших меж, що утворюють вертикальні перекриття вздовж шляхів евакуації, повинні витримувати навантаження у  $750 \text{ Н/м}^2$ , щоб їх можна було використовувати як пішохідні поверхні обабіч шляху евакуації при великих кутах крену судна.
- .2.2 Шлях евакуації з кают до огорожень трапів повинен бути якомога коротшим і з мінімальною кількістю змін напрямку. Не повинно бути потреби переходити з одного борту судна на інший, щоб дістатися до шляху евакуації. Не повинно бути потреби підніматися вгору більш ніж на дві палуби або спускатися вниз, щоб дійти з будь-якого приміщення для пасажирів до місця збору чи відкритої палуби.
- .2.3 Зовнішні шляхи повинні бути передбачені з відкритих палуб, зазначених у параграфі .2.2, до місць посадки в рятувальні плавзасоби.

## **.3 ВИМОГИ, ЗАСТОСОВНІ ДО НОВИХ ПАСАЖИРСЬКИХ СУДЕН РО-РО КЛАСУ В, С І D, ПОВУДОВАНИХ ПОЧИНАЮЧИ З 1 ЛИПНЯ 1999 РОКУ**

Для нових пасажирських суден ро-ро класу В, С і D, побудованих починаючи з 1 липня 1999 року, шляхи евакуації повинні оцінюватися за допомогою аналізу евакуації ще на етапі проектування. Цей аналіз має використовуватися для виявлення та, наскільки це практично можливо, виключення затору, який може виникнути під час залишення судна, внаслідок звичайного руху пасажирів та екіпажу вздовж шляхів евакуації, включно з можливістю, коли екіпажу потрібно рухатися вказаними шляхами в напрямку, протилежному напрямку руху пасажирів. Крім того, такий аналіз повинен використовуватись, щоб довести, що заходи евакуації достатньо гнучкі, щоб передбачити можливість того, що в результаті аварії певні шляхи евакуації, місця збору, місця посадки або рятувальні плавзасоби можуть виявитися недоступними.

### **7 Проходи та отвори в перекриттях класу «А» і «В» (П 30, 31)**

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

- .1 Усі отвори в перекриттях класу «А» повинні бути забезпечені постійно встановленими засобами закриття з такими самим класом вогнестійкості, як і перекриття, у яких вони встановлені.
- .2 Конструкція всіх дверей і дверних рам у перекриттях класу «А» із засобами, що утримують їх у зачиненому стані, повинна, наскільки це практично можливо, забезпечувати таку саму вогнестійкість і непроникність для диму та полум'я, як і перегородки, у яких ці двері встановлені. Такі двері та дверні рами повинні бути виготовлені зі сталі або іншого рівноцінного матеріалу. Водонепроникні двері необов'язково повинні бути ізольовані.
- .3 Повинна бути забезпечена можливість того, щоб кожні двері відчинялись і зачинялись із кожного боку перегородки тільки однією особою.
- .4 Протипожежні двері в перегородках головних вертикальних зон і в огороженнях трапів, відмінні від

розсувних водонепроникних дверей з урухомником від джерела енергії та дверей, які зазвичай задрасні, повинні задовольняти такі вимоги:

- .1 Двері повинні бути самозакривними та здатними зачинятись при куті нахилу до  $3,5^\circ$  в бік, протилежний їх зачиненню. Швидкість зачинення повинна, за необхідності, бути контрольованою, щоб запобігти небезпеці для людей. На нових суднах рівномірна швидкість зачинення повинна бути не більшою ніж 0,2 м/с і не меншою ніж 0,1 м/с, коли судно перебуває у прямому положенні.

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D:

- .2 Дистанційно керовані розсувні двері або двері з урухомником від джерела енергії повинні бути оснащені аварійною сигналізацією, що подає звуковий сигнал протягом принаймні 5 секунд, але не довше ніж 10 секунд, перш ніж двері почнуть рухатися, і продовжує звучати, поки двері не будуть повністю зачинені. Двері, влаштовані таким чином, що знову відчиняються при контакті з будь-якою перешкодою на шляху зачинення, повинні повторно відчинятися настільки, щоб був вільний прохід принаймні 0,75 метра, але не більше ніж один метр.
- .3 Усі двері, за винятком протипожежних дверей, які зазвичай зачинені, повинні мати засоби дистанційного та автоматичного звільнення із центрального поста керування з постійною вахтою, одночасно або групами, а також поодиночі з положення по обидва боки дверей. На панелі пожежного контролю станції централізованого контролю з постійною вахтою повинен бути передбачений індикатор зачинення дистанційно керованих дверей. Механізм звільнення повинен бути влаштований таким чином, щоб двері автоматично зачинялись у випадку пошкодження системи керування чи основного джерела енергії. Вимикачі для звільнення повинні мати функцію «увімкнено-вимкнено» для попередження автоматичного повернення системи до початкового стану; Гачки-защіпки, що не звільняються із центрального поста керування заборонені.
- .4 Місцеві акумулятори енергії для дверей з урухомником від джерела енергії повинні бути передбачені безпосередньо поряд із дверима, щоб забезпечити принаймні 10-кратне спрацювання дверей (повністю відчинено — повністю зачинено) з використанням місцевих засобів керування.
- .5 Двостулкові двері, оснащені защіпкою-стопором, що забезпечує їх вогнестійкість, повинні мати защіпку, яка автоматично спрацьовує в разі спрацювання дверей, звільнених системою керування.
- .6 Двері, які забезпечують прямий доступ до приміщень спеціальної категорії, працюють від урухомника від джерела енергії й автоматично зачиняються, необов'язково мають бути обладнані аварійною сигналізацією та механізмами дистанційного звільнення, що вимагаються в підпараграфах .4.2 і .4.3.

СУДНА КЛАСУ В, С І D, ПОБУДОВАНІ ПОЧИНАЮЧИ З 1 СІЧНЯ 2003 РОКУ:

Замість параграфу .4 застосовується такий параграф .4а

- .4а Протипожежні двері в перегородках головних вертикальних зон, камбуза та в огороженнях трапів, відмінні від водонепроникних дверей з урухомником від джерела енергії та дверей, які зазвичай задрасні, повинні задовольняти такі вимоги:
  - .1 двері повинні бути самозакривними та здатними зачинятись при куті нахилу до  $3,5^\circ$  в бік, протилежний їх зачиненню.
  - .2 приблизний час зачинення навісних протипожежних дверей повинен бути не більше ніж

40 секунд і не менше ніж 10 секунд після початку їх руху, коли судно перебуває у прямому положенні. Приблизно однакова швидкість зачинення для розсувних протипожежних дверей повинна бути не більше ніж 0,2 м/с і не менше ніж 0,1 м/с, коли судно перебуває у прямому положенні;

- .3 двері повинні бути здатні до дистанційного звільнення із центрального поста керування з постійною вахтою, одночасно або групами, а також повинні бути здатні до звільнення поодинці з положення по обидва боки дверей. Вимикачі для звільнення повинні мати функцію «увімкнено-вимкнено» для попередження автоматичного повернення системи до початкового стану;
- .4 гачки-защіпки, що не звільняються із центрального поста керування заборонені;
- .5 двері, які зачиняються дистанційно із центрального поста керування, повинні бути здатні повторно відчинятися за допомогою місцевого керування з обох боків дверей. Після такого відчинення дверей за допомогою місцевого керування вони повинні знову автоматично зачинятися;
- .6 на панелі індикації протипожежних дверей на центральному посту керування з постійною вахтою має бути передбачена індикація того, чи зачинені кожні з дверей, що звільняються дистанційно;
- .7 механізм звільнення повинен бути влаштований таким чином, щоб двері автоматично зачинялись у випадку пошкодження системи керування чи основного джерела електроенергії.
- .8 місцеві акумулятори енергії для дверей з урухомником від джерела енергії повинні бути передбачені безпосередньо поряд із дверима, щоб забезпечити принаймні 10-кратне спрацювання дверей після пошкодження системи керування або основного джерела електроенергії (повністю відчинено — повністю зачинено) з використанням місцевих засобів керування;
- .9 пошкодження системи керування чи основного джерела електроенергії одних дверей не повинне погіршувати безпечну роботу інших дверей;
- .10 дистанційно керовані розсувні двері або двері з урухомником від джерела енергії повинні бути оснащені аварійною сигналізацією, що подає звуковий сигнал протягом принаймні 5 секунд, але не довше ніж 10 секунд, після звільнення дверей із центрального поста керування і перш ніж двері почнуть рухатися, і продовжує звучати, поки двері не будуть повністю зачинені;
- .11 двері, влаштовані таким чином, що знову відчиняються при контакті з будь-якою перешкодою на шляху зачинення, повинні повторно відчинятися не більше ніж на один метр від точки контакту;
- .12 двостулкові двері, оснащені защіпкою-стопором, що забезпечує їх вогнестійкість, повинні мати защіпку, яка автоматично спрацьовує в разі спрацювання дверей, звільнених системою керування;
- .13 двері, які забезпечують прямий доступ до приміщень спеціальної категорії, працюють від урухомника від джерела енергії й автоматично зачиняються, необов'язково мають бути обладнані аварійною сигналізацією та механізмами дистанційного звільнення, що вимагаються в параграфах .3 і .10;
- .14 компоненти місцевої системи керування повинні бути доступні для технічного обслуговування та регулювання; та

.15 двері з урухомником від джерела енергії повинні бути оснащені системою керування затвердженого типу, яка повинна бути здатна працювати у випадку пожежі, як визначено в Кодексі щодо застосування методик випробувань на вогнестійкість. Така система повинна задовольняти такі вимоги:

.15.1 система керування повинна бути здатна забезпечувати роботу дверей при температурі щонайменше 200°C протягом щонайменше 60 хвилин при живленні від джерела енергії;

.15.2 джерело живлення всіх інших дверей, які не зазнали пожежі, не пошкоджується; та

.15.3 при температурах понад 200°C система керування повинна автоматично відключатися від джерела живлення та повинна бути здатна утримувати двері в зачиненому стані при температурі щонайменше 945°C.

#### НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D:

.5 Вимоги щодо вогнестійкості класу «А» для зовнішніх меж судна не застосовуються до скляних перегородок, вікон та ілюмінаторів за умови відсутності вимоги щодо вогнестійкості класу «А» для таких меж у правилі 10. Вимоги щодо вогнестійкості класу «А» також не застосовуються до зовнішніх дверей у надбудовах і рубках.

#### СУДНА КЛАСУ В, С І D, ПОБУДОВАНІ ПОЧИНАЮЧИ З 1 СІЧНЯ 2003 РОКУ:

Замість параграфу.5 застосовується такий параграф .5а:

.5а Вимоги щодо вогнестійкості класу «А» для зовнішніх меж судна не застосовуються до скляних перегородок, вікон та ілюмінаторів за умови відсутності вимоги щодо вогнестійкості класу «А» для таких меж у правилі 10.

Вимоги щодо вогнестійкості класу «А» для зовнішніх меж судна не застосовуються до зовнішніх дверей, крім дверей у надбудовах і рубках, що звернені в бік рятувальних засобів, місць посадки і зовнішніх місць збору, зовнішніх трапів і відкритих палуб, що використовуються як шляхи евакуації. Двері огорожень трапів можуть не відповідати цій вимозі.

#### НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D:

.6 За винятком водонепроникних дверей, дверей, непроникних для впливу моря (напівводонепроникні двері), дверей, що ведуть на відкриту палубу, і дверей, які повинні бути прийнятно газонепроникними, усі двері класу «А», встановлені на трапах, у громадських приміщеннях та перегородках головних вертикальних зон на шляхах евакуації, повинні бути оснащені отвором для прокладення пожежного шланга із самозакривними засобами, матеріал, конструкція та вогнестійкість якого еквівалентні дверям, у яких він встановлений; отвір повинен мати відкриття площею 150 кв. мм у світлі при зачинених дверях і бути розташованим із протилежного боку від петель дверей або, у випадку розсувних дверей, якнайближче до відкриття.

#### НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

.7 Двері та дверні рами у перекриттях класу «В» і засоби їх кріплення повинні забезпечувати спосіб зачинення, який має вогнестійкість, еквівалентну вогнестійкості перекриттів, за винятком того, що вентиляційні отвори можуть допускатись у нижній частині таких дверей. Якщо такий отвір розміщений у дверях чи під ними, загальна корисна площа будь-якого такого отвору чи отворів не повинна перевищувати 0,05 м<sup>2</sup>. Альтернативно, допускається канал, що вирівнює тиск повітря, з негорючих матеріалів, прокладений між каютою і коридором і розміщений нижче санітарного пристрою, якщо площа поперечного перерізу каналу не перевищує 0,05 м<sup>2</sup>. Усі вентиляційні отвори повинні бути оснащені решітками з негорючого матеріалу. Двері повинні бути негорючими.



- .7.1 Для зниження рівня шуму адміністрація може затвердити в якості еквівалента двері із вмонтованими вентиляційними звуковими затворами з отворами внизу з одного боку дверей і зверху з іншого боку за умови дотримання таких положень:
- .1 Верхній отвір обов'язково повинен виходити в бік коридору та повинен бути оснащений решіткою з негорючого матеріалу і автоматичною протипожежною заслінкою, яка спрацьовує за температури близько 70°C.
  - .2 Нижній отвір повинен бути оснащений решіткою з негорючого матеріалу.
  - .3 Двері повинні пройти випробування відповідно до резолюції А.754(18).

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D:

- .8 Двері кают у перекриттях класу «В» повинні бути самозакривними. Стопори не дозволяються.

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

- .9 Вимоги щодо вогнестійкості класу «В» для зовнішніх меж судна не застосовуються до скляних перегородок, вікон та ілюмінаторів. Вимоги щодо вогнестійкості класу «В» також не застосовуються до зовнішніх дверей у надбудовах і рубках. Для суден, які перевозять не більше 36 пасажирів, адміністрація держави прапора може дозволяти використання горючих матеріалів у дверях, які відділяють каюти від індивідуальних внутрішніх санітарних приміщень, таких як душові.

## **8 Захист сходів і ліфтів у житлових та службових приміщеннях (П 29)**

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D:

- .1 Усі трапи повинні мати сталеві каркаси, крім випадків, коли адміністрація дозволяє використання іншого рівноцінного матеріалу, а також повинні мати огороження, утворені перекриттями класу «А», із засобами примусового закриття всіх отворів, однак:
- .1 трап, який з'єднує тільки дві палуби, необов'язково повинен бути закритим за умови, що вогнестійкість палуби забезпечена належними перегородками чи дверима в одному міжпалубному просторі. Якщо трап закритий в одному міжпалубному просторі, огороження трапа повинне бути захищене відповідно до таблиць для палуб у правилах 4 і 5;
  - .2 трапи можуть не мати огороження у громадському приміщенні за умови, що вони повністю розташовані всередині таких громадських приміщень.

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

- .2 Огороження трапів повинні мати прямий доступ до коридорів і достатню площу, щоб запобігти заторам, враховуючи кількість людей, які можуть ними користуватись у випадку аварії.

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D: У межах периметра таких огорожень трапів дозволені лише громадські туалети, комори з негорючих матеріалів для зберігання захисного обладнання, а також бюро інформації відкритого типу.

Тільки громадські приміщення, коридори, туалети, приміщення спеціальної категорії, інші трапи евакуації, що вимагаються у правилі II-2/B/6-1.5, і зовнішні площі можуть мати прямий доступ до таких огорожень трапів.

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

- .3 Шахти ліфтів повинні встановлюватися так, щоб запобігати потраплянню диму та полум'я з одного міжпалубного простору до іншого, і повинні бути оснащені засобами закриття, щоб не допускати тяги та потрапляння диму.

▼ M2 □ □

## **9 Системи вентиляції для суден, побудованих до 1 січня 2018 року (П 32)**

## **.1 Судна, що перевозять більше ніж 36 пасажирів**

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D:

- .1 Система вентиляції повинна, додатково до параграфу 1 правила II/32 Конвенції СОЛАС від 1974 року, у редакції від 17 березня 1998 року, також відповідати вимогам підпараграфів .2.2–.2.6, .2.8 і .2.9 цього правила.

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

- .2 У загальному, вентилятори повинні бути розміщені так, щоб канали, які ведуть у різні приміщення, залишалися в межах однієї головної вертикальної зони.
- .3 Якщо системи вентиляції проходять через палуби, повинні бути передбачені застережні заходи, додатково до тих, що пов'язані з вогнестійкістю палуби та вимагаються правилом II-2/A/12.1, для зниження ймовірності потрапляння диму і гарячих газів з одного міжпалубного простору до іншого через систему. Додатково до вимог щодо ізоляції, викладених у цьому правилі, вертикальні канали, за необхідності, повинні бути ізольовані, як вимагається у відповідних таблицях у правилі 4.

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D:

- .4 Вентиляційні канали повинні бути виготовлені з таких матеріалів:
  - .1 канали з площею поперечного перерізу не менше ніж  $0,075 \text{ м}^2$  та всі вертикальні канали, які обслуговують більше одного міжпалубного простору, повинні бути виготовлені зі сталі чи іншого рівноцінного матеріалу;
  - .2 канали з площею поперечного перерізу менше ніж  $0,075 \text{ м}^2$ , крім вертикальних каналів, зазначених у підпараграфі .1.4.1, повинні бути виготовлені з негорючих матеріалів. Якщо такі канали проходять крізь перекриття класу «А» чи «В», необхідно належним чином забезпечувати вогнестійкість перекриття;
  - .3 короткі відрізки каналу площею поперечного перерізу, як правило, не більше  $0,02 \text{ м}^2$ , що мають довжину не більше двох метрів, необов'язково повинні бути з негорючих матеріалів за умови виконання таких вимог:
    - .1 канал виготовлений з матеріалу малої пожежонебезпеки, якщо це задовольняє адміністрацію держави прапора;
    - .2 канал використовується лише на кінцевій ділянці вентиляційної системи, та
    - .3 канал перебуває на відстані не менше ніж 600 мм, виміряній уздовж нього, від отвору в перекритті класу «А» чи «В», включно з безперервними підволоками класу «В».

СУДНА КЛАСУ В, С І D, ПОБУДОВАНІ ПОЧИНАЮЧИ З 1 СІЧНЯ 2003 РОКУ:

замість підпараграфу .1 застосовується такий підпараграф .1a:

- .1a канал повинен бути виготовлений із матеріалу, який має характеристики повільного поширення полум'я.
- .5 Огородження трапів повинні мати вентиляцію та обслуговуватися лише незалежним вентилятором і системою каналів, які не повинні обслуговувати будь-які інші приміщення в системі вентиляції.

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

- .6 Уся примусова вентиляція, за винятком вентиляції машинних і вантажних приміщень та будь-якої системи, що її замінює, яка може вимагатися згідно з підпараграфом .9.2.6, повинна бути обладнана органами керування, згрупованими таким чином, щоб усі вентилятори могли бути вимкнені з будь-якого з двох місць, які повинні бути розташовані якомога далі одне від одного. Органи керування,

передбачені для примусової вентиляції, що обслуговує машинні приміщення, також повинні бути згруповані, щоб керування могло здійснюватися з двох місць, одне з яких повинне бути розташоване за межами таких приміщень. Вентилятори, які обслуговують системи примусової вентиляції у вантажних приміщеннях, повинні бути здатні до вимкнення з безпечного місця за межами таких приміщень.

#### НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D:

- .7 У випадку, коли громадські приміщення охоплюють три чи більше відкритих палуби та містять такі горючі предмети, як меблі, а також такі закриті приміщення, як магазини, офіси та ресторани, приміщення повинні бути оснащені системою видалення диму. Система видалення диму повинна спрацьовувати від необхідної системи виявлення диму та мати можливість ручного керування. Вентилятори повинні мати такий розмір, щоб весь об'єм приміщення міг бути провентильований за 10 хвилин або менше.
- .8 Вентиляційні канали, де це обґрунтовано і практично можливо, повинні бути оснащені люками, зручно розташованими для огляду та очищення.
- .9 Витяжні канали від камбузних плит, у яких можуть накопичуватись олія або жир, повинні відповідати вимогам підпараграфів .9.2.3.2.1 і .9.2.3.2.2, а також повинні бути оснащені:
  - .1 жировловлювачем, який легко знімається для очищення, крім випадку, коли встановлена альтернативна затверджена система видалення жиру;
  - .2 протипожежною заслінкою, розміщеною в нижньому кінці каналу, яка має автоматичне і дистанційне керування, і, крім того, дистанційно керованою протипожежною заслінкою, розташованою у верхньому кінці каналу;
  - .3 стаціонарними засобами гасіння пожежі всередині каналу.
  - .4 дистанційними засобами вимкнення витяжних і нагнітальних вентиляторів для керування протипожежними заслінками, зазначеними в пункті .2, і системою пожежогасіння, які повинні бути розміщені поблизу входу до камбуза. Якщо встановлена багатоканальна система вентиляції, повинні бути передбачені засоби закриття всіх відводів, що ведуть до одного головного каналу вентиляції, до пуску вогнегасної речовини в систему; та
  - .5 люками, зручно розташованими для огляду і очищення.

#### **.2 Судна, що перевозять не більше ніж 36 пасажирів**

#### НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D:

- .1 Вентиляційні канали повинні бути виготовлені з негорючих матеріалів. Однак короткі канали, які не перевищують два метри в довжину і мають площу поперечного перерізу не більше ніж 0,02 м<sup>2</sup>, необов'язково повинні бути негорючими за умови виконання таких вимог:
  - .1 ці канали повинні бути виготовлені з матеріалу, який, на думку адміністрації держави прапора, має малу пожежонебезпеку;
  - .2 їх можна використовувати тільки на кінцевій ділянці вентиляційного пристрою;
  - .3 вони не повинні бути розташовані на відстані менше ніж 600 мм, вимірної вздовж каналу, від отвору у перекритті класу «А» чи «В», включно з безперервними підволоками класу «В».

#### СУДНА КЛАСУ В, С І D, ПОБУДОВАНІ ПОЧИНАЮЧИ З 1 СІЧНЯ 2003 РОКУ:

замість підпараграфу .1 застосовується такий підпараграф .1а:

- .1а ці канали повинні бути виготовлені з матеріалу, який має характеристики повільного поширення полум'я.

- .2a Якщо вентиляційні канали з площею поперечного перерізу більше ніж  $0,02 \text{ м}^2$  проходять через перегородки чи палуби класу «А», вони повинні бути захищені стаканом із листової сталі, крім випадку, коли канали, які проходять через перегородки чи палуби, виготовлені із сталі та розміщені поруч із проходом, прокладеним через палубу чи перегородку, і палуби та стакани повинні відповідати у цій частині такому:
- .1 Стакани повинні мати товщину принаймні 3 мм і довжину принаймні 900 мм. Під час проходження крізь перегородки бажано, щоб канал виступав на 450 мм з кожного боку перегородки. Такі канали або стакани всередині каналів повинні бути оснащені протипожежною ізоляцією. Така ізоляція повинна мати принаймні таку саму вогнестійкість, як перегородка чи палуба, крізь яку проходить відповідний канал.
  - .2 Канали з площею поперечного перерізу у світлі понад  $0,075 \text{ м}^2$  повинні бути оснащені протипожежними заслінками додатково до вимог підпараграфа .9.2.2.1. Протипожежна заслінка повинна працювати автоматично, але також повинна бути можливість закрити її вручну з обох боків перегородки чи палуби. Заслінка повинен бути оснащена індикацією, яка показує, відкрита вона чи закрита. Однак протипожежні заслінки не вимагаються, якщо канали проходять через приміщення, відділені перекриттями класу «А», не обслуговуючи ці приміщення, за умови, що такі канали мають таку саму вогнестійкість, як і перекриття, крізь які вони проходять. Протипожежні заслінки повинні бути легкодоступними. На нових судах класу В, С і D, побудованих починаючи з 1 січня 2003 року, на яких протипожежні заслінки розташовані за підволоками або зашивками, такі підволоки або зашивки повинні бути оснащені оглядовим люком, на якому розміщена табличка з ідентифікаційним номером протипожежної заслінки. Ідентифікаційний номер протипожежної заслінки також повинен бути вказаний на будь-яких необхідних засобах дистанційного керування.
- .2b На нових судах класу В, С і D, побудованих починаючи з 1 січня 2003 року, де вентиляційний канал із тонкими стінками, виготовлений з листового металу, з площею поперечного перерізу у світлі  $0,02 \text{ м}^2$  або менше проходить через перекриття класу «А», він повинен бути оснащений стаканом із листової сталі завтовшки не менше ніж 3 мм і завдовжки не менше ніж 200 мм, бажано, розділеним на ділянки по 100 мм з кожного боку перегородки, або, в разі проходження через палубу, бути повністю розташованим з нижнього боку палуби.
- .3 Канали, призначені для вентиляції машинних приміщень, камбузів, приміщень автомобільних палуб, приміщень з горизонтальним способом завантаження і розвантаження чи приміщень спеціальної категорії, не повинні проходити через житлові приміщення, службові приміщення чи пости керування, крім випадку, коли вони задовольняють вимоги, визначені у підпараграфах .9.2.3.1.1–.9.2.3.1.4 або .9.2.3.2.1 та .9.2.3.2.2:
    - .1.1 канали виготовлені зі сталі товщиною принаймні 3 мм і 5 мм для каналів, ширина або діаметр яких досягають 300 мм чи 760 мм і більше, відповідно, а також, у випадку каналів, ширина чи діаметр яких перебувають у діапазоні 300–760 мм — товщиною, яку розраховують шляхом інтерполяції;
    - .1.2 канали належним чином закріплені та зміцнені;
    - .1.3 канали оснащені автоматичними протипожежними заслінками, які розміщені поруч з обмежувальними конструкціями, через які вони проходять; та
    - .1.4 канали ізольовані згідно зі стандартом «А-60» від машинних приміщень, камбузів, приміщень автомобільної палуби, приміщень з горизонтальним способом завантаження та розвантаження чи приміщень спеціальної категорії до точки, розташованої на відстані принаймні 5 метрів від кожної протипожежної заслінки;

або

- .2.1 канали виготовлені зі сталі згідно з параграфами .9.2.3.1.1 і .9.2.3.1.2; та
- .2.2 канали ізолювані за стандартом «А-60» по всій протяжності в житлових приміщеннях, службових приміщеннях та на постах керування;

однак при проході через перекриття головної зони канали також повинні відповідати вимогам підпараграфа .9.2.8.

На нових суднах класу В, С і D, побудованих починаючи з 1 січня 2003 року, системи вентиляції машинних приміщень категорії «А», приміщень для транспортних засобів, приміщень із горизонтальним способом завантаження та розвантаження, камбузів, приміщень спеціальної категорії та вантажних приміщень, повинні, як правило, бути відділені одна від одної та від вентиляційних систем, які обслуговують інші приміщення. Однак системи вентиляції камбузів на пасажирських суднах, які перевозять не більше 36 пасажирів, не повинні бути повністю розділені, а можуть обслуговуватись окремими каналами від вентиляційної установки, яка обслуговує інші приміщення. У будь-якому разі має бути встановлена автоматична протипожежна заслінка в каналі вентиляції камбуза поряд з вентиляційною установкою.

- .4 Канали, передбачені для вентиляції житлових приміщень, службових приміщень чи постів керування, не повинні проходити через машинні приміщення, камбузи, приміщення автомобільної палуби, приміщення з горизонтальним способом завантаження та розвантаження або приміщення спеціальної категорії, крім випадків, коли вони відповідають умовам, визначеним у підпараграфах .9.2.4.1.1–.9.2.4.1.3 або .9.2.4.2.1 та .9.2.4.2.2:

- .1.1 канали, там, де вони проходять через машинне приміщення, камбуз, приміщення автомобільної палуби, приміщення з горизонтальним способом завантаження та розвантаження чи приміщення спеціальної категорії, виготовлені зі сталі згідно з підпараграфами .9.2.3.1.1 і .9.2.3.1.2;
- .1.2 автоматичні протипожежні заслінки встановлені поряд з обмежувальними конструкціями, крізь які проходять канали; та
- .1.3 вогнестійкість обмежувальних конструкцій машинного приміщення, камбуза, приміщення автомобільної палуби, приміщення з горизонтальним способом завантаження та розвантаження чи приміщення спеціальної категорії забезпечена в місцях проходу;

або

- .2.1 канали, якщо вони проходять через машинне приміщення, камбуз, приміщення автомобільної палуби, приміщення з горизонтальним способом завантаження та розвантаження чи приміщення спеціальної категорії, виготовлені зі сталі згідно з підпараграфами .9.2.3.1.1 та .9.2.3.1.2; та
- .2.2 канали ізолювані за стандартом «А-60» в усьому машинному приміщенні, камбузі, приміщенні автомобільної палуби, приміщенні з горизонтальним способом завантаження та розвантаження чи приміщенні спеціальної категорії;

однак при проході через перекриття головної зони канали також повинні відповідати вимогам підпараграфа .9.2.8.

- .5 Вентиляційні канали з площею поперечного перерізу у світлі більше ніж  $0,02 \text{ м}^2$ , що проходять через перегородки класу «В», повинні бути оснащені стаканами з листової сталі завдовжки 900 мм,

бажано, розділеної на ділянки по 450 мм з кожного боку перегородок, крім випадку, коли канал виготовлений зі сталі на вказану довжину.

- .6 Повинні бути вжиті практично можливі заходи щодо постів керування поза межами машинних приміщень для забезпечення вентиляції, видимості та відсутності диму, щоб у випадку пожежі механізми та устаткування, що перебувають у таких приміщеннях, були керованими та продовжували ефективно працювати. Повинні бути забезпечені альтернативні та окремі засоби подачі повітря; повітрозабірники обох засобів вентиляції повинні бути розведені так, щоб мінімізувати їх одночасний забір диму. Такі вимоги не потрібно застосовувати до постів керування, які розташовані на відкритій палубі та виходять на неї, або коли місцеві пристрої закриття будуть так само ефективні.
- .7 Якщо витяжні канали вентиляції камбузних плит проходять через житлові приміщення чи приміщення, у яких містяться горючі матеріали, вони повинні бути виготовлені як перекриття класу «А». Кожен витяжний канал повинен бути оснащений:
  - .1 жировловлювачем, який легко знімати для очищення;
  - .2 протипожежною заслінкою, розміщеною в нижньому кінці каналу;
  - .3 засобами вимкнення витяжних вентиляторів, керованими з камбуза; та
  - .4 стаціонарними засобами гасіння пожежі всередині каналу.
- .8 Якщо необхідно, щоб вентиляційний канал проходив через перекриття головної вертикальної зони, поряд із перекриттям повинна бути встановлена автоматична протипожежна заслінка, влаштована за принципом її закриття в разі несправності. Заслінка також повинна мати можливість закриття вручну з обох боків перекриття. Місце керування заслінкою повинне бути легкодоступним і позначеним світловідбивальним матеріалом червоного кольору. Канал між перекриттям і заслінкою повинен бути виготовлений зі сталі чи іншого рівноцінного матеріалу та, за необхідності, повинен бути ізолюваний відповідно до вимог правила II-2/A/12.1. Заслінка повинна бути встановлена принаймні з одного боку перекриття з видимим покажчиком її закритого положення.

#### НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

- .9 Головні приймальні та вихідні отвори всіх систем вентиляції повинні бути здатні закриватися з місць, розташованих за межами вентилятованих приміщень.

#### НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D:

- .10 Примусова вентиляція житлових, службових, вантажних приміщень, постів керування та машинних приміщень повинна бути здатна зупинятися з легкодоступного місця за межами приміщення, яке обслуговується. Таке місце не повинне легко відрізатися вогнем у випадку пожежі в приміщеннях, які обслуговуються. Засоби, передбачені для зупинки примусової вентиляції машинних приміщень, повинні бути повністю відокремлені від засобів, передбачених для зупинки вентиляції інших приміщень.

#### **.3 СУДНА КЛАСУ В, С І D, ПОБУДОВАНІ ПОЧИНАЮЧИ З 1 СІЧНЯ 2003 РОКУ:**

Указані нижче засоби повинні пройти випробування згідно з Кодексом ММО щодо застосування методик випробувань на вогнестійкість:

- .1 протипожежні заслінки, включно із засобами керування; та
- .2 проходи каналів у перекриттях класу «А». Якщо сталеві стакани безпосередньо приєднуються до вентиляційних каналів за допомогою фланців на заклепках, прогоничах або на зварюванні, випробування не вимагається.

▼ M2 □ □

#### **9а Системи вентиляції на судах**

**.1 Загальні положення**

- .1 Вентиляційні канали, у тому числі одинарні та подвійні канали у перегородках, повинні виготовлятися зі сталі або рівноцінних матеріалів, за винятком коротких гнучких каналів завдовжки не більше ніж 600 мм, які використовуються для підключення вентиляторів до каналів у приміщеннях для установки кондиціонування повітря. Якщо інше прямо не вказане в параграфі .1.6, будь-який інший матеріал, що використовується для виготовлення каналів, у тому числі ізоляції, повинен також бути негорючим. Проте короткі канали не більше ніж 2 м завдовжки та площею поперечного перерізу у світлі (термін «площа поперечного перерізу у світлі» означає площу, розраховану на внутрішньому діаметрі каналу, навіть якщо канал постачають із готовою ізоляцією, а не ізоляції) не більше ніж 0,02 м<sup>2</sup>, необов'язково повинні бути виготовлені зі сталі або рівноцінного матеріалу в разі дотримання таких умов:
  - .1 канали повинні бути виготовлені з негорючих матеріалів, які можуть бути облицьовані всередині та зовні плівкою, що має характеристики повільного поширення полум'я, і в кожному випадку, теплотворна здатність якої не перевищує 45 МДж/м<sup>2</sup> їхньої площі поверхні для використаної товщини. Теплотворна здатність повинна розраховуватися відповідно до рекомендацій, опублікованих Міжнародною організацією зі стандартизації, зокрема, у публікації ISO 1716:2002 «Реакція на випробування на вогнестійкість будівельних матеріалів — Визначення теплоти згоряння»;
  - .2 канали використовуються тільки на кінцевій ділянці вентиляційного пристрою; та
  - .3 канали не розташовані на відстані менше ніж 600 мм, виміряної вздовж каналу, від отвору у перекритті класу «А» чи «В», включно з безперервними підволоками класу «В».
- .2 Указані нижче засоби повинні пройти випробування згідно з Кодексом щодо застосування методик випробувань на вогнестійкість:
  - .1 протипожежні заслінки, включно із засобами керування, хоча випробування не вимагаються для заслінок, розташованих на нижньому кінці каналу — у витяжних каналах від камбузних плит, які повинні бути виготовлені зі сталі та здатні зупиняти тягу в каналі; та
  - .2 проходи каналів через перекриття класу «А», хоча випробування не вимагаються, якщо сталеві стакани безпосередньо приєднуються до вентиляційних каналів за допомогою фланців на заклепках, прогоничах або на зварюванні.
  - .3 Протипожежні клапани повинні бути легкодоступними. Якщо вони розташовані за підволоками або зашивками, такі підволоки або зашивки повинні бути оснащені оглядовим люком, на якому розміщена табличка з ідентифікаційним номером протипожежної заслінки. Ідентифікаційний номер протипожежної заслінки також повинен бути вказаний на будь-яких передбачених засобах дистанційного керування.
  - .4 Вентиляційні канали повинні бути оснащені люками для огляду та очищення. Люки повинні бути розташовані біля протипожежних заслінок.
  - .5 Головні приймальні та вихідні отвори систем вентиляції повинні бути здатні закриватися з місць, розташованих за межами вентиляційних приміщень. Засоби закриття повинні бути легкодоступні та мати чітке і постійне позначення, а також повинні вказувати робоче положення пристрою закриття.
  - .6 Горючі прокладки у фланцевих з'єднаннях вентиляційних каналів не допускаються в межах 600 мм від отворів у перекриттях класу «А» або «В» та в каналах, які повинні мати конструкцію класу «А».
  - .7 Вентиляційні отвори або канали, що вирівнюють тиск повітря між двома відокремленими приміщеннями не повинні передбачатися, крім випадків, дозволених у правилі II-2/V/7.7.

## **.2 Влаштування каналів**

- .1 Вентиляційні системи машинних приміщень категорії А, приміщень для транспортних засобів, приміщень із горизонтальним способом завантаження та розвантаження, камбузів, приміщень спеціальної категорії та вантажних приміщень повинні бути відділені одна від одної та від вентиляційних систем, які обслуговують інші приміщення. Однак системи вентиляції камбузів на пасажирських суднах, які перевозять не більше 36 пасажирів, необов'язково повинні бути повністю відділені від інших вентиляційних систем, а можуть обслуговуватись окремими каналами від вентиляційної установки, яка обслуговує інші приміщення. У такому разі має бути встановлена автоматична протипожежна заслінка в каналі вентиляції камбуза поряд з вентиляційною установкою.
- .2 Канали, призначені для вентиляції машинних приміщень категорії А, камбузів, приміщень для транспортних засобів, приміщень із горизонтальним способом навантаження та розвантаження чи приміщень спеціальної категорії, не повинні проходити через житлові приміщення, службові приміщення чи пости керування, крім випадків, коли вони відповідають параграфу .2.4.
- .3 Канали, призначені для вентиляції житлових приміщень, службових приміщень та постів керування, не повинні проходити через машинні приміщення категорії А, камбузи, приміщення для транспортних засобів, приміщення із горизонтальним способом навантаження та розвантаження чи приміщення спеціальної категорії, крім випадків, коли вони відповідають параграфу .2.4.
- .4 Згідно з параграфами .2.2 та .2.3, канали повинні бути:
  - .1.1 виготовлені зі сталі товщиною не менше 3 мм — для каналів із площею поперечного перерізу у світлі менше ніж  $0,075 \text{ м}^2$ , не менше ніж 4 мм — для каналів із площею поперечного перерізу у світлі від  $0,075 \text{ м}^2$  до  $0,45 \text{ м}^2$ , і не менше ніж 5 мм — для каналів із площею поперечного перерізу у світлі понад  $0,45 \text{ м}^2$ ;
  - .1.2 належним чином закріплені та зміцнені;
  - .1.3 оснащені автоматичними протипожежними заслінками, які розміщені поруч з обмежувальними конструкціями, через які вони проходять; та
  - .1.4 ізольовані за стандартом «А-60» від меж приміщень, які вони обслуговують, до точки, розташованої на відстані щонайменше 5 м за кожною протипожежною заслінкою;або
  - .2.1 виготовлені зі сталі відповідно до параграфів .2.4.1.1 та .2.4.1.2; та
  - .2.2 ізольовані за стандартом «А-60» у всіх приміщеннях, через які вони проходять, за винятком каналів, які проходять через приміщення категорії (9) або (10), як означено у правилі II-2/В/4.2.2.
- .5 Для цілей параграфів .2.4.1.4 та .2.4.2.2 канали повинні бути ізольовані по всій зовнішній поверхні поперечного перерізу. Канали за межами відповідного приміщення, які прилягають до нього та мають із ним одну або кілька спільних поверхонь, повинні вважатися такими, що проходять через це приміщення і повинні мати ізоляцію на спільній із приміщенням поверхні, що виходить на 450 мм за межу каналу (Креслення таких пристроїв містяться в Уніфікованих тлумаченнях глави II-2 СОЛАС (MSC.1/Circ.1276)).
- .6 Якщо необхідно, щоб вентиляційний канал проходив через перекриття головної вертикальної зони, поряд із перекриттям повинна бути встановлена автоматична протипожежна заслінка. Заслінка також повинна мати можливість закриття вручну з обох боків перекриття. Місце керування заслінкою повинно бути легкодоступним та мати чітке і постійне позначення. Канал між перекриттям і заслінкою повинен бути виготовлений зі сталі відповідно до параграфів .2.4.1.1 і .2.4.1.2 та мати ізоляцію, що має принаймні таку саму вогнестійкість, як і перекриття, через яке проходить канал.



Заслінка повинна бути встановлена принаймні з одного боку перекриття з видимим покажчиком її робочого положення.

### **.3 Детальні вимоги до протипожежних заслінок і проходів каналів**

- .1 Канали, які проходять через перекриття класу «А», повинні відповідати таким вимогам:
  - .1 якщо тонкий вентиляційний канал, виготовлений із листового металу, з площею поперечного перерізу у світлі  $0,02 \text{ м}^2$  або менше проходить через перекриття класу «А», він повинен бути оснащений стаканом із листової сталі завтовшки не менше ніж 3 мм і завдовжки не менше ніж 200 мм, бажано, розділеним на ділянки по 100 мм з кожного боку перегородки, або, в разі проходження через палубу, бути повністю розташованим з нижнього боку палуби, через яку він проходить.
  - .2 якщо вентиляційні канали з площею поперечного перерізу у світлі більше ніж  $0,02 \text{ м}^2$ , але не більше ніж  $0,075 \text{ м}^2$  проходять через перекриття класу «А», вони повинні бути оснащені стаканами з тонкої листової сталі. Канали та стакани повинні мати товщину не менше ніж 3 мм і довжину не менше ніж 900 мм. Під час проходження крізь перегородки бажано, щоб канал виступав на 450 мм з кожного боку перегородки. Такі канали або стакани всередині каналів повинні бути оснащені протипожежною ізоляцією. Ізоляція повинна мати принаймні таку саму вогнестійкість, як і перекриття, через яке проходить відповідний канал; та
  - .3 автоматичні протипожежні заслінки повинні бути встановлені у всіх каналах з площею поперечного перерізу у світлі більше ніж  $0,075 \text{ м}^2$ , які проходять через перекриття класу «А». Кожна заслінка повинна бути встановлена поруч із перекриттям, через яке проходить канал, а канал між заслінкою і перекриттям повинен бути виготовлений зі сталі відповідно до параграфів .2.4.2.1 і .2.4.2.2. Протипожежна заслінка повинна працювати автоматично, але також повинна бути можливість закрити її вручну з обох боків перекриття. Заслінка повинна бути оснащена видимим покажчиком її робочого положення. Однак протипожежні заслінки не вимагаються, якщо канали проходять через приміщення, відділені перекриттями класу «А», не обслуговуючи ці приміщення, за умови, що такі канали мають таку саму вогнестійкість, як і перекриття, крізь які вони проходять. Канал з площею поперечного перерізу у світлі більше ніж  $0,075 \text{ м}^2$  у місці проходження через перекриття класу «А» не повинен бути розділений на менші канали, що потім об'єднуються в канал вихідного розміру, щоб уникнути необхідності встановлення заслінки, що вимагається відповідно до цього положення.
- .2 Вентиляційні канали з площею поперечного перерізу у світлі більше ніж  $0,02 \text{ м}^2$ , що проходять через перегородки класу «В», повинні бути оснащені стаканами з листової сталі завдовжки 900 мм, бажано, розділеної на ділянки по 450 мм з кожного боку перегородок, крім випадку, коли канал виготовлений зі сталі на вказану довжину.
- .3 Усі протипожежні заслінки повинні передбачати можливість ручного керування. Заслінки повинні бути оснащені механічними засобами керування прямої дії або, у якості альтернативи, електричними, гідравлічними або пневматичними засобами закриття. Усі заслінки повинні бути керовані вручну з обох боків перекриття. Автоматичні протипожежні заслінки, у тому числі здатні до дистанційного керування, повинні мати відмовостійкий пристрій, який закриває заслінку під час пожежі навіть після втрати живлення або падіння гідравлічного чи пневматичного тиску. Дистанційно керовані протипожежні заслінки повинні бути здатні до відкриття вручну.

### **.4 Вентиляційні системи на пасажирських суднах, що перевозять більше 36 пасажирів**

- .1 Додатково до вимог секцій .1, .2 і .3, система вентиляції на пасажирському судні, що перевозить більше 36 пасажирів, повинна відповідати таким вимогам:
  - .1 У загальному, вентилятори повинні бути розміщені так, щоб канали, які ведуть у різні приміщення, залишалися в межах однієї головної вертикальної зони.

- .2 Огородження трапів повинні обслуговуватися лише незалежним вентилятором і системою каналів (витяжних і нагнітальних), які не повинні обслуговувати будь-які інші приміщення в системах вентиляції.
- .3 Незалежно від поперечного перерізу, канал, який обслуговує більше ніж одне міжпалубне житлове приміщення, службове приміщення або пост керування, поблизу місць проходження таких приміщень через кожну палубу повинен бути оснащений автоматичною димовою заслінкою, яка також повинна мати можливість закриття вручну із захищеної палуби вище заслінки. Якщо вентилятор обслуговує кілька міжпалубних приміщень через окремі канали в межах головної вертикальної зони, кожний з яких спеціально призначений для одного міжпалубного приміщення, кожен канал повинен бути оснащений димовою заслінкою з ручним керуванням, встановленою поруч із вентилятором.
- .4 Вертикальні канали повинні, за необхідності, бути ізольовані відповідно до вимог таблиць 4.1 та 4.2. Канали повинні бути ізольовані відповідно до вимог для палуб між приміщеннями, яке вони обслуговують, і відповідним приміщенням, якщо застосовно.

## **.5 Витяжні канали камбузних плит**

### **.1 Вимоги для пасажирських суден, що перевозять більше 36 пасажирів**

- .1 Додатково до вимог секцій .1, .2 і .3, витяжні канали камбузних плит повинні відповідати вимогам параграфів .2.4.2.1 і .2.4.2.2 та бути ізольовані за стандартом класу «А-60» у всіх житлових приміщеннях, службових приміщеннях або на постах керування, через які вони проходять. Вони також повинні бути оснащені:
  - .1 жировловлювачем, який легко знімається для очищення, крім випадку, коли встановлена альтернативна затверджена система видалення жиру;
  - .2 протипожежною заслінкою, розміщеною в нижньому кінці каналу в місці з'єднання каналу та витяжки камбузної плити, яка має автоматичне і дистанційне керування, і, крім того, дистанційно керованою протипожежною заслінкою, розташованою у верхньому кінці каналу поблизу його виходу;
  - .3 стаціонарними засобами гасіння пожежі всередині каналу. Системи пожежогасіння повинні відповідати рекомендаціям, опублікованим Міжнародною організацією зі стандартизації, зокрема публікації ISO 15371:2009 «Судна та морські технології — Системи пожежогасіння для захисту камбузного обладнання»;
  - .4 дистанційними засобами для вимкнення витяжних і нагнітальних вентиляторів, для керування протипожежними заслінками, зазначеними в параграфі .5.1.1.2, і системою пожежогасіння, які повинні бути розміщені за межами камбуза поблизу входу до камбуза. Якщо встановлена багатоканальна система вентиляції, повинні бути передбачені засоби дистанційного керування, розташовані поруч зі згаданими вище пристроями керування, для закриття всіх відводів, що ведуть до одного головного каналу вентиляції, до пуску вогнегасної речовини в систему; та
  - .5 оглядовими люками, зручно розташованими для огляду і очищення, включно з одним люком поблизу витяжного вентилятора та одним люком у нижній частині, де накопичується жир.
- .2 Витяжні канали плит і обладнання для приготування їжі, встановлених на відкритих палубах, повинні відповідати параграфу .5.1.1, якщо застосовно, при проходженні через житлові приміщення або приміщення, що містять горючі матеріали.

### **.2 Вимоги до пасажирських суден, що перевозять не більше 36 пасажирів**

Якщо витяжні канали вентиляції камбузних плит проходять через житлові приміщення чи приміщення, у яких містяться горючі матеріали, їхня конструкція повинна відповідати параграфам 2.4.1.1 та .2.4.1.2.

Кожен витяжний канал повинен бути оснащений:

- .1 жировловлювачем, який легко знімати для очищення;
- .2 автоматичною та дистанційно керованою протипожежною заслінкою, розміщеною в нижньому кінці каналу в місці з'єднання каналу та витяжки камбузної плити, і, додатково, дистанційно керованою протипожежною заслінкою, розташованою у верхньому кінці каналу поблизу його виходу;
- .3 засобами вимкнення витяжних і нагнітальних вентиляторів, керованими з камбуза; та
- .4 стаціонарними засобами гасіння пожежі всередині каналу.

#### **.6 Вентиляційні, що обслуговують машинні відділення категорії А, у яких розміщені двигуни внутрішнього згоряння**

- .1 Якщо вентиляційна обслуговує тільки суміжне машинне приміщення і між вентиляційною та машинним приміщенням немає протипожежного перекриття, засоби закриття вентиляційного каналу або каналів, що обслуговують машинне приміщення, повинні розміщуватися за межами вентиляційної та машинного приміщення.
- .2 Якщо вентиляційна обслуговує таке машинне приміщення, а також інші приміщення, та відокремлена від машинного приміщення перекриттям класу «А-0», включно з місцями проходу каналів, засоби закриття вентиляційного каналу або каналів для машинного приміщення можуть бути розташовані у вентиляційній.

#### **▼ С1 □ □**

#### **.7 Системи вентиляції пралень на пасажирських судах, що перевозять понад 36 пасажирів**

Витяжні канали пралень і сушильних приміщень категорії (13), як означено у правилі II-2/В/4.2.2, повинні бути оснащені:

#### **▼ М2 □ □**

- .1 фільтрами, що легко знімаються для очищення;
- .2 протипожежною заслінкою, розміщеною в нижньому кінці каналу, з автоматичним і дистанційним керуванням;
- .3 дистанційними засобами вимкнення витяжних і нагнітальних вентиляторів всередині приміщення та засобами керування протипожежною заслінкою, зазначеною в параграфі .7.2; та
- .4 люками, зручно розташованими для огляду і очищення.

#### **▼ М1 □ □**

### **10 Вікна та ілюмінатори (П 33)**

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

- .1 Усі вікна та ілюмінатори в перегородках в межах житлових і службових приміщень чи пунктів керування, за винятком тих, до яких застосовуються положення правила 7.5, повинні бути виготовлені таким чином, щоб зберегти відповідність вимогам щодо вогнестійкості для типу перегородок, у яких вони встановлені.

На нових судах класу В, С і D, побудованих починаючи з 1 січня 2003 року, це має бути визначено відповідно до Кодексу щодо застосування методик випробувань на вогнестійкість.

- .2 Незважаючи на вимоги таблиць у правилах 4 і 5, усі зовнішні вікна та ілюмінатори в перегородках житлових, службових приміщень і пунктів керування, повинні мати рами, виготовлені зі сталі чи іншого придатного матеріалу. Скло повинне бути закріплене металевими ободками або кутниками.

## НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D, ЩО ПЕРЕВОЗЯТЬ ПОНАД 36 ПАСАЖИРІВ:

- .3 Вікна, що виходять на рятувальні засоби, місця посадки і збору, зовнішні трапи та відкриті палуби, які використовуються як шляхи евакуації, а також вікна, розташовані нижче місць посадки на рятувальні плоти та морські евакуаційні системи, повинні мати вогнестійкість, що вимагається в таблицях правила 4. Якщо для вікон передбачені спеціально призначені спринклери автоматичної спринклерної системи, вікна класу «А-0» можуть допускатися як рівноцінна заміна.

На нових судах класу В, С і D, побудованих починаючи з 1 січня 2003 року, спеціально призначені спринклери автоматичної спринклерної системи повинні бути:

- .1 спеціальними спринклерами, розташованими над вікнами та встановленими додатково до звичайних спринклерів підволоків; або
- .2 звичайними спринклерами підволоків, встановленими так, щоб вікно було захищене водяним потоком середньої продуктивності принаймні 5 літрів/м<sup>2</sup> за хвилину і додаткова площа вікна була включена в розрахунок площі покриття.

Вікна, розташовані на борту судна нижче місць посадки в рятувальні шлюпки, повинні мати вогнестійкість принаймні класу «А-0».

## НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D, ЩО ПЕРЕВОЗЯТЬ НЕ БІЛЬШЕ 36 ПАСАЖИРІВ, ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

- .4 Незважаючи на вимоги таблиць у правилі II-2/B/5, особливу увагу потрібно звертати на вогнестійкість вікон, які виходять на відкриті чи закриті місця посадки в рятувальні шлюпки та плоти, а також на вогнестійкість вікон, які розташовані нижче таких місць таким чином, що їх вихід з ладу під час пожежі ускладнив би спуск рятувальних шлюпок і плотів чи посадку в них.

### 11 Обмежене використання горючих матеріалів (П 34)

#### НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D:

- .1 За винятком вантажних приміщень, поштових відділень, багажних відділень чи холодильних відсіків службових приміщень, усі зашивки, настили, закладки, що попереджають тягу, підволоки та ізоляція повинні бути виготовлені з негорючих матеріалів. Часткові перегородки чи палуби, використані для розділення приміщення з практичних або естетичних міркувань, також повинні бути виготовлені із негорючих матеріалів.
- .2 Антиконденсатні матеріали та адгезиви, що використовуються разом з ізоляцією, а також ізоляція арматури трубопроводів систем охолодження необов'язково повинні бути негорючими, однак їхня кількість повинна бути зведена до практично необхідного мінімуму, а їхні зовнішні поверхні повинні мати характеристики стійкості до поширення полум'я відповідно до процедури випробування в Резолюції ММО А.653(16).

#### СУДНА КЛАСУ В, С І D, ПОБУДОВАНІ ПОЧИНАЮЧИ З 1 СІЧНЯ 2003 РОКУ:

Замість параграфу .2 застосовується такий параграф .2а:

- .2а Антиконденсатні матеріали та адгезиви, що використовуються разом з ізоляцією, а також ізоляція арматури трубопроводів систем охолодження необов'язково повинні бути негорючими, однак їхня кількість повинна бути зведена до практично необхідного мінімуму, а їхні зовнішні поверхні повинні мати характеристики повільного поширення полум'я.
- .3 Указані нижче поверхні повинні мати характеристики повільного поширення полум'я:
  - .1 відкриті поверхні коридорів і огорожень трапів, а також зашивки перегородок і підволоків в усіх житлових і службових приміщеннях та на постах керування;

.2 приховані чи недоступні місця в житлових, службових приміщеннях та на постах керування.

.4 Загальний об'єм горючих обшивок, ліплень, оздоблень і облицювань у будь-якому житловому чи службовому приміщенні не повинен перевищувати об'єм, що дорівнює об'єму облицювання товщиною 2,5 мм на всій площі перегородок і підволоків. Меблі, прикріплені до зашивок, перегородок чи палуб, не повинні братися до уваги при розрахунку загального об'єму горючих матеріалів.

У випадку суден, оснащених автоматичною спринклерною системою, що відповідає положенням правила II 2-A/8, вказаний вище об'єм може включати певну кількість горючого матеріалу, використовуваного для монтажу перекриттів класу «С».

.5 Облицювання, яке використовується для оздоблення поверхонь і зашивок, на які розповсюджуються вимоги параграфу .3, повинне мати теплоізоляційну здатність не більше ніж  $45 \text{ МДж/м}^2$  з урахуванням товщини використаного облицювання.

.6 Меблі в огороженнях трапів повинні обмежуватися місцями для сидіння. Вони повинні бути закріплені, обмежуватися шістьма місцями на кожній палубі в кожному огороженні трапа, повинні мати обмежену пожежонебезпеку та не повинні захащувати шлях евакуації для пасажирів. Адміністрація держави прапора може дозволити додаткові місця для сидіння в головному вестибюлі в межах огороження трапа, якщо вони закріплені, виготовлені з негорючих матеріалів і не захащують шлях евакуації для пасажирів. Забороняється встановлювати меблі в коридорах для пасажирів і екіпажу, які є частиною шляхів евакуації в зонах кают. Додатково до вказаного вище, можуть бути дозволені комори з негорючого матеріалу для зберігання захисного спорядження, що вимагається правилами. Автомати з питною водою та льодогенератори кубикового льоду можуть бути допущені в коридорах за умови, що вони закріплені та не обмежують ширину шляхів евакуації. Це застосовується також до декоративних насаджень квітів або дерев, скульптур та інших предметів мистецтва, як-то картини та гобелени в коридорах та на трапах.

.7 Фарби, лаки та інші оздоблювальні матеріали, які використовують на відкритих поверхнях всередині приміщень, не повинні бути здатні до виділення надмірних кількостей диму та токсичних продуктів горіння.

СУДНА КЛАСУ В, С І D, ПОБУДОВАНІ ПОЧИНАЮЧИ З 1 СІЧНЯ 2003 РОКУ:

Замість параграфу .7 необхідно застосовувати такий параграф .7а:

.7а Фарби, лаки та інші оздоблювальні матеріали, які використовують на відкритих поверхнях всередині приміщень, не повинні бути здатні до виділення надмірних кількостей диму та токсичних продуктів горіння, що визначається згідно з Кодексом ММО щодо застосування методик випробувань на вогнестійкість.

.8 Первинні покриття палуб, якщо вони застосовуються в житлових і службових приміщеннях та на постах керування, повинні бути виготовлені із затвердженого матеріалу, який не є займистим, відповідно до процедур випробування на вогнестійкість у Резолюції ММО А.687(17), і не створює небезпеки виділення токсичних чи вибухонебезпечних речовин за підвищених температур.

СУДНА КЛАСУ В, С І D, ПОБУДОВАНІ ПОЧИНАЮЧИ З 1 СІЧНЯ 2003 РОКУ:

Замість параграфу .8 повинен застосовуватися такий параграф .8а:

.8а Первинні покриття палуб, якщо вони застосовуються в житлових і службових приміщеннях та на постах керування, повинні бути виготовлені із затвердженого матеріалу, який не є займистим і не створює небезпеки виділення токсичних чи вибухонебезпечних речовин за підвищених температур, що визначається згідно з Кодексом ММО щодо застосування методик випробувань на вогнестійкість.

## 12 Деталі конструкції (П 35)

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

У житлових та службових приміщеннях, на постах керування, у коридорах та на трапах:

- .1 повітряні простори за підволоками, панелями або зашивками повинні бути належним чином розділені за допомогою щільно припасованих закладок, що запобігають тязі, встановлених на відстані не більше ніж 14 метрів одна від одної;
- .2 у вертикальному положенні такі повітряні простори, у тому числі розміщені за зашивками трапів, шахт тощо, повинні бути перекриті біля кожної палуби.

## 13 Стаціонарні системи сигналізації виявлення пожежі й автоматичні спринклерні системи пожежогасіння та сигналізації виявлення пожежі (П 14) (П 36)

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D:

- .1 На суднах, які перевозять більше ніж 36 пасажирів, а також на суднах менше 24 метрів завдовжки, через кожну окрему зону, вертикальну чи горизонтальну, у всіх житлових та службових приміщеннях і на постах керування, за винятком приміщень, які не становлять значної пожежонебезпеки, як-от пусті простори, санітарні приміщення тощо, повинні встановлюватися:
  - .1 стаціонарна система сигналізації виявлення пожежі затвердженого типу, яка відповідає вимогам правила П-2/А/9, а також встановлена і розміщена так, щоб виявляти присутність вогню в таких приміщеннях, однак на нових суднах класу В, С і D, побудованих починаючи з 1 січня 2003 року, необхідна система, яка забезпечує виявлення диму в коридорах, на трапах і шляхах евакуації в житлових приміщеннях, або,
  - .2 автоматична спринклерна система пожежогасіння та сигналізації виявлення пожежі затвердженого типу, що відповідає вимогам правила П-2/А/8 чи настановам ММО щодо затвердженої рівноцінної спринклерної системи, як вказано в Резолюції ММО А.800(19), яка встановлена та розміщена так, щоб захищати такі приміщення і, додатково, стаціонарна система сигналізації виявлення пожежі затвердженого типу, яка відповідає вимогам правила П-2/А/9, встановлена та розміщена так, щоб забезпечувати виявлення диму в коридорах, на трапах і на шляхах евакуації в межах житлових приміщень.
- .2 Судна, що перевозять більше ніж 36 пасажирів, за винятком суден менше ніж 24 метри завдовжки, повинні бути оснащені:

Автоматичною спринклерною системою пожежогасіння та сигналізації виявлення пожежі затвердженого типу, що відповідає вимогам правила П-2/А/8 чи настановам ММО для затвердженої рівноцінної спринклерної системи, як вказано в Резолюції ММО А.800(19), у всіх службових приміщеннях, на постах керування та в житлових приміщеннях, у тому числі в коридорах і на трапах.

Альтернативно, пости керування, де вода може пошкодити основне обладнання, можуть бути оснащені затвердженою стаціонарною системою пожежогасіння іншого типу.

Стаціонарна система сигналізації виявлення пожежі затвердженого типу, яка відповідає вимогам правила П-2/А/9, повинна бути встановлена та розміщена так, щоб забезпечити виявлення диму у службових приміщеннях, на постах керування та в житлових приміщеннях, у тому числі в коридорах і на трапах. Димові сповіщувачі не потрібно встановлювати у ванних кімнатах кают і в камбузах.

Приміщення з малою небезпекою або приміщення, що не є пожежонебезпечними, як-от пусті простори, громадські туалети, приміщення для зберігання двоокису вуглецю та подібні приміщення, не потрібно оснащувати автоматичною спринклерною системою чи стаціонарною системою сигналізації виявлення пожежі.

- .3 У машинних приміщеннях із періодичним безвахтовим обслуговуванням повинна бути встановлена стаціонарна система сигналізації виявлення пожежі затвердженого типу згідно з відповідними положеннями правила П-2/А/9.

Така система виявлення пожежі повинна мати таку конструкцію, а автоматичні сповіщувачі повинні бути розміщені так, щоб забезпечувати швидке виявлення пожежі в будь-якій частині цих приміщень і за будь-яких нормальних режимів роботи механізмів і змін режиму вентиляції, що вимагаються можливим діапазоном температур навколишнього середовища. За винятком приміщень з обмеженою висотою і приміщень, де їх використання є особливо доречним, не дозволено використовувати системи виявлення пожежі лише з тепловими сповіщувачами. Система виявлення повинна зумовлювати подачу звукових і світлових сигналів тривоги, які відрізняються від звукових і світлових сигналів будь-якої іншої системи, що не виявляє пожежі, у достатній кількості місць, щоб їх було почуто та побачено на ходовому містку, а також відповідальним механіком.

Якщо на ходовому містку відсутня вахта, звуковий сигнал повинен подаватися в місці несення ваhti відповідальним членом екіпажу.

Після встановлення система повинна пройти випробовування за різних режимів роботи двигуна та вентиляції.

#### ▼ M2 □ □

### СУДНА КЛАСУ В, С І D, ПОБУДОВАНІ ПОЧИНАЮЧИ З 1 СІЧНЯ 2018 РОКУ

- .4 Стаціонарна система сигналізації виявлення пожежі затвердженого типу, згідно з відповідними положеннями правила П-2/А/9, повинна бути встановлена в машинних приміщеннях у випадках, коли:
- .4.1 встановлення систем і обладнання автоматичного та дистанційного керування було схвалено замість безперервної ваhti у приміщенні; та
  - .4.2 головна рушійна установка та пов'язані з нею механізми, у тому числі основне джерело електроенергії, забезпечені різними ступенями автоматичного або дистанційного керування та перебувають під наглядом постійної ваhti на посту керування.
- .5 Стаціонарна система сигналізації виявлення пожежі затвердженого типу, згідно з відповідними положеннями правила П-2/А/9, повинна бути встановлена у закритих приміщеннях, де є інсинератори.
- .6 Щодо стаціонарної системи сигналізації виявлення пожежі, що вимагається у правилах П-2/В/13.4 та 13.5, застосовуються такі положення:

Система виявлення пожежі повинна мати таку конструкцію, а автоматичні сповіщувачі повинні бути розміщені так, щоб забезпечувати швидке виявлення пожежі в будь-якій частині цих приміщень і за будь-яких нормальних режимів роботи механізмів і змін режиму вентиляції, що вимагаються можливим діапазоном температур навколишнього середовища. За винятком приміщень з обмеженою висотою і приміщень, де їх використання є особливо доречним, не дозволено використовувати системи виявлення пожежі лише з тепловими сповіщувачами. Система виявлення повинна зумовлювати подачу звукових і світлових сигналів тривоги, які відрізняються від звукових і світлових сигналів будь-якої іншої системи, що не виявляє пожежі, у достатній кількості місць, щоб їх було почуто та побачено на ходовому містку, а також відповідальним механіком.

Якщо на ходовому містку відсутня вахта, звуковий сигнал повинен подаватися в місці несення ваhti відповідальним членом екіпажу.

Після встановлення система повинна пройти випробовування за різних режимів роботи двигуна та вентиляції.

## ▼ M1 □ □

### 14 Захист приміщень спеціальної категорії (П 37)

#### .1 Положення, які застосовуються до приміщень спеціальної категорії, розташованих вище або нижче палуби перегоронок

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С I D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В, ЩО ПЕРЕВОЗЯТЬ ПОНАД 36 ПАСАЖИРІВ:

#### .1 Загальні положення

- 1 Принцип, який лежить в основі положень цього правила, полягає в тому, що, оскільки нормальний поділ на головні вертикальні зони не завжди можливий у приміщеннях спеціальної категорії, повинен бути забезпечений еквівалентний захист таких приміщень шляхом поділу на горизонтальні зони та забезпечення ефективної стаціонарної системи пожежогасіння. Згідно з цією концепцією для цілей цього правила горизонтальна зона може включати приміщення спеціальної категорії, розташовані на кількох палубах за умови, що загальна висота у світлі для транспортних засобів не перевищує 10 метрів.

## ▼ M2 □ □

- 2 Вимоги правил II-2/A/12, II-2/B/7, II-2/B/9 і II-2/B/9а щодо забезпечення вогнестійкості вертикальних зон повинні застосовуватися до палуб і перегородок, які відділяють горизонтальні зони одна від одної та від решти судна.

## ▼ M1 □ □

#### .2 Конструктивний захист

- 1 На нових суднах, що перевозять понад 36 пасажирів, перегородки та палуби, які обмежують приміщення спеціальної категорії повинні бути ізольовані за стандартом класу «А-60». Однак, якщо відкриті ділянки палуб (як означено у правилі II-2/B/4.2.2(5)), санітарне чи подібне приміщення (як означено у правилі II-2/B/4.2.2(9)), або танк, порожнє або допоміжне машинне приміщення з малою пожежонебезпекою або непожежонебезпечне (як означено у правилі II-2/B/4.2.2(10)) розташоване на одному боці перекриття, стандарт може бути знижений до «А-0».

Якщо паливні танки містяться нижче приміщення спеціальної категорії, вогнестійкість палуби між такими приміщеннями може бути знижена до стандарту «А-0».

## ▼ M2 □ □

- 2 На нових суднах, побудованих до 1 січня 2018 року, що перевозять не більше 36 пасажирів, і наявних суднах класу В, що перевозять понад 36 пасажирів, перегородки, які обмежують приміщення спеціальної категорії, повинні бути ізольовані, згідно з вимогами для приміщень категорії (11) у таблиці 5.1 правила II-2/B/5, а горизонтальні перегородки — згідно з вимогами для категорії (11) у таблиці 5.2 правила II-2/B/5. На суднах, побудованих починаючи з 1 січня 2018 року, що перевозять не більше 36 пасажирів, перегородки, які обмежують приміщення спеціальної категорії, повинні бути ізольовані згідно з вимогами для приміщень категорії (11) у таблиці 5.1а правила II-2/B/5, а горизонтальні перегородки — згідно з вимогами для категорії (11) у таблиці 5.2а правила II-2/B/5.

## ▼ M1 □ □

- 3 Повинні бути передбачені індикатори на ходовому містку, які повинні вказувати на зачинення будь-яких протипожежних дверей, що ведуть до приміщень спеціальної категорії або з них.

Двері у приміщеннях спеціальної категорії повинні мати таку конструкцію, щоб їх не можна було тримати постійно відчиненими, і вони повинні залишатися зачиненими протягом плавання.



### **.3 Стационарна система пожежогасіння**

Кожне приміщення спеціальної категорії повинне бути оснащено затвердженою стаціонарною системою пожежогасіння водорозпиленням з ручним керуванням, яка повинна захищати всі частини будь-якої палуби та платформи для транспортних засобів у такому приміщенні.

На нових суднах класу В, С і D, побудованих починаючи з 1 січня 2003 року, такі системи водорозпилення повинні мати:

- .1 манометр на клапанній коробці;
- .2 чітке маркування на кожному магістральному клапані із зазначенням обслуговуваних приміщень;
- .3 інструкції з техобслуговування та експлуатації, розміщені на посту керування клапанами; та
- .4 достатню кількість випускних клапанів.

Адміністрація держави прапора може дозволяти використання будь-якої іншої стаціонарної системи пожежогасіння, якщо натурні випробування, які моделюють горіння розлитого бензину у приміщенні спеціальної категорії, показали, що вона має не меншу ефективність у боротьбі з пожежами, які можуть виникати в такому приміщенні. Така стаціонарна система водорозпилення чи інша рівноцінна система пожежогасіння повинна відповідати положенням Резолюції ММО А.123(V) і Циркуляра КБМ ММО MSC/Circ.1272 «Настанови щодо затвердження альтернативних водних систем пожежогасіння для використання у приміщеннях спеціальної категорії».

### **.4 Патрульна служба та виявлення пожежі**

- .1 У приміщеннях спеціальної категорії повинна нестися ефективна патрульна служба. У будь-якому такому приміщенні, де патрульна служба несеся не у вигляді постійної пожежної вахти протягом усього рейсу, повинна бути передбачена стаціонарна система сигналізації виявлення пожежі затвердженого типу, яка відповідає вимогам правила II-2/A/9. Стаціонарна система виявлення пожежі повинна бути здатна швидко виявляти виникнення пожежі. Тип, розміщення автоматичних сповіщувачів і відстань між ними повинні визначатися з урахуванням впливу вентиляції та інших відповідних факторів.

На нових суднах класу В, С і D, побудованих починаючи з 1 січня 2003 року, після встановлення система повинна пройти випробування за нормального режиму вентиляції та продемонструвати загальний час реакції, який задовольнить адміністрацію держави прапора.

- .2 В усіх приміщеннях спеціальної категорії, де це необхідно, повинні бути передбачені ручні сповіщувачі, і кожен такий сповіщувач повинен бути встановлений поряд із кожним виходом із таких приміщень.

На нових суднах класу В, С і D, побудованих починаючи з 1 січня 2003 року, ручні сповіщувачі повинні бути розміщені таким чином, щоб жодна частина приміщення не була віддалена від ручного сповіщувача більше ніж на 20 метрів.

### **5 Переносне протипожежне обладнання**

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D, ПОБУДОВАНІ ДО 1 СІЧНЯ 2003 РОКУ, ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

- .5a У кожному приміщенні спеціальної категорії має бути передбачено:
  - .1 принаймні три приставки для утворення водного туману;
  - .2 один переносний пінний комплект, що відповідає положенням правила II-2/A/6.2, за умови, що на судні є принаймні два такі комплекти для використання у таких приміщеннях; та

принаймні один переносний вогнегасник, розміщений біля кожного входу до таких приміщень.  
СУДНА КЛАСУ В, С І D, ПОБУДОВАНІ ПОЧИНАЮЧИ З 1 СІЧНЯ 2003 РОКУ:

- .5b Переносні вогнегасники повинні бути передбачені на кожному рівні палуб у кожному трюмі та відсіку, де перевозяться транспортні засоби, на відстані не більше ніж 20 метрів один від одного з обох боків приміщення. Принаймні один переносний вогнегасник повинен бути розміщений біля кожного входу до такого приміщення.

Крім того, у приміщеннях спеціальної категорії повинні бути передбачені такі протипожежні пристрої:

- .1 принаймні три приставки для утворення водного туману; та
- .2 один переносний пінний комплект, що відповідає положенням Кодексу систем пожежної безпеки, за умови, що на судні є принаймні два такі комплекти для використання у таких приміщеннях із горизонтальним способом навантаження та розвантаження.

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

## **.6 Система вентиляції**

- .1 Повинна бути передбачена ефективна система примусової вентиляції для приміщень спеціальної категорії, яка забезпечує принаймні 10 повітрообмінів за годину. Система для таких приміщень повинна бути повністю відділена від інших вентиляційних систем і повинна працювати постійно, коли в таких приміщеннях перебувають транспортні засоби. Під час завантаження та розвантаження транспортних засобів кількість повітрообмінів має бути збільшена принаймні до 20.

Вентиляційні канали, які обслуговують приміщення спеціальних категорій і можуть бути щільно закриті, необхідно відділяти для кожного такого приміщення. Повинна бути передбачена можливість керувати системою з місця, розташованого за межами таких приміщень.

- .2 Вентиляція повинна забезпечувати рівномірний повітрообмін і відсутність застійних зон.
- .3 Повинні бути передбачені засоби індикації на ходовому містку будь-якого падіння або зниження необхідної продуктивності системи вентиляції.
- .4 Повинні бути передбачені заходи для швидкої зупинки та надійного закриття вентиляційної системи у випадку пожежі, беручи до уваги погодні умови та стан моря.
- .5 Вентиляційні канали, у тому числі заслінки, повинні бути виготовлені зі сталі, а їх розміщення повинне відповідати вимогам адміністрації держави прапора.

На нових суднах класу В, С і D, побудованих станом на 1 січня 2003 року, вентиляційні канали, які проходять через горизонтальні зони або машинні приміщення, повинні бути сталевими каналами класу «А-60», які виготовлені згідно з правилами II-2/В/9.2.3.1.1 та II-2/В/9.2.3.1.2.

## **.2 Додаткові положення, застосовні лише до приміщень спеціальної категорії над палубою перегородок**

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D:

### **.1.1 Шпігати**

Враховуючи значну втрату остійності, яка може виникнути внаслідок накопичення великої кількості води на палубі чи палубах у результаті роботи стаціонарної системи водорозпилення, повинні бути встановлені шпігати, щоб забезпечити швидке стікання води безпосередньо за борт.

НОВІ ПАСАЖИРСЬКІ СУДНА РО-РО КЛАСУ В, С І D ТА НАЯВНІ ПАСАЖИРСЬКІ СУДНА РО-РО КЛАСУ В:

### **.1.2 Злив**

- .1.2.1 Зливні клапани шпігатів, оснащені засобами закриття, керованими з місця, розташованого над палубою перегоронок, згідно з вимогами чинної Міжнародної конвенції про вантажну марку, повинні бути відкритими, коли судна перебувають у морі.
- .1.2.2 Про будь-які операції з клапанами, зазначеними в підпараграфі .1.2.1, повинен бути зроблений запис у судовому журналі.

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D:

## **.2 Застережні заходи проти загоряння займистих парів**

- .1 На будь-якій палубі чи, за наявності, платформі, на яких перевозять транспортні засоби і на яких можна очікувати накопичення вибухонебезпечних парів, за винятком платформ з отворами достатнього розміру, які дають змогу парам бензину проходити вниз, обладнання, яке може стати джерелом загоряння займистих парів, зокрема електричне обладнання і електропроводка, повинні бути встановлені принаймні на відстані 450 мм над палубою чи платформою. Електричне обладнання, встановлене на висоті більше ніж 450 мм над палубою чи платформою, повинне належати до закритого та захищеного типу для запобігання викиду іскор. Однак, якщо встановлення електричного обладнання і електропроводки на висоті менше ніж 450 мм над палубою чи платформою необхідне для безпечної експлуатації судна, таке електричне обладнання і електропроводка можуть бути встановлені за умови, що вони належать до типу, затвердженого для роботи у вибухонебезпечній суміші парів бензину та повітря.
- .2 Електричне обладнання і електропроводка, якщо вони встановлені у витяжному вентиляційному каналі, повинні належати до типу, затвердженого для використання у вибухонебезпечних сумішах бензину та повітря, а вихідний отвір будь-якого витяжного каналу повинен бути розміщений у безпечному місці з урахуванням інших можливих джерел загоряння.

## **.3 Додаткові положення, застосовні лише до приміщень спеціальної категорії, розташованих під палубою перегоронок**

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D:

### **.1 Система осушування та зливу**

Враховуючи значну втрату остійності, яка може виникнути внаслідок накопичення великої кількості води на палубі чи настилі другого дна в результаті роботи стаціонарної системи водорозпилення, адміністрація держави прапора може вимагати додаткових засобів осушення та зливу до тих, які передбачені вимогами правила II-1/C/3.

На нових суднах класу В, С і D, побудованих починаючи з 1 січня 2003 року, у такому випадку система зливу за розміром повинна бути здатна видаляти не менше ніж 125% об'єднаної подачі як насосів системи водорозпилення, так і необхідної кількості пожежних стволів. Клапани системи зливу повинні мати можливість керування з місця, розташованого за межами захищеного приміщення поряд з органами керування системи пожежогасіння. Ляльні колодязі повинні мати достатню місткість і розміщуватись біля обшивки борту судна на відстані один від одного не більше ніж 40 метрів у кожному водонепроникному відсіку.

### **.2 Застережні заходи проти загоряння займистих парів**

- .1 Електричне обладнання і електропроводка, якщо вони встановлені, повинні належати до типу, придатного до використання у вибухонебезпечних сумішах бензину та повітря. Не дозволяється встановлювати інше обладнання, яке може бути джерелом загоряння займистих парів.
- .2 Електричне обладнання і електропроводка, якщо вони встановлені у витяжному вентиляційному каналі, повинні належати до типу, затвердженого для використання у вибухонебезпечних сумішах

бензину та повітря, а вихідний отвір будь-якого витяжного каналу повинен бути розміщений у безпечному місці з урахуванням інших можливих джерел загоряння.

#### **.4 Постійні отвори**

СУДНА КЛАСУ В, С І D, ПОБУДОВАНІ ПОЧИНАЮЧИ З 1 СІЧНЯ 2003 РОКУ:

Постійні отвори в обшивці корпусу, кінцях чи підволоках приміщень спеціальної категорії, повинні бути розміщені таким чином, щоб пожежа у приміщенні спеціальної категорії не загрожувала місцям встановлення рятувальних шлюпок і плотів, місцям посадки в них, а також житловим приміщенням, службовим приміщенням і постами керування в надбудовах і рубках, розташованих над приміщеннями спеціальної категорії.

#### **15 Патрульна служба, системи виявлення пожежі, сигналізації та гучного мовлення (П 40)**

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D:

- .1 Повинні бути встановлені ручні сповіщувачі, що відповідають вимогам правила II-2/A/9.
- .2 Усі судна протягом усього часу перебування у морі чи в порту (за винятком виведення з експлуатації) повинні мати такий екіпаж або устаткування, щоб будь-який початковий сигнал про пожежу був негайно прийнятий відповідальним членом екіпажу.
- .3 Спеціальна сигналізація, керована з ходового містка чи з поста керування системами пожежогасіння, повинна бути встановлена для збору екіпажу по тривозі. Така сигналізація може бути частиною системи загальносуднової аварійної сигналізації, але вона повинна бути здатна подавати звукові сигнали незалежно від сигналізації у пасажирських приміщеннях.
- .4 Система гучного мовлення та інші ефективні засоби зв'язку повинні бути в усіх житлових і службових приміщеннях, а також на постах керування та відкритих палубах.

На нових судах класу В, С і D, побудованих починаючи з 1 січня 2003 року, така система гучного мовлення повинна відповідати вимогам правила III/6.5 СОЛАС, зі змінами.

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

- .5 Для суден, що перевозять більше ніж 36 пасажирів, повинна нестись ефективна патрульна служба, щоб оперативно виявляти виникнення пожежі. Кожен учасник пожежного патруля повинен знати будову судна, а також розташування та роботу будь-якого обладнання, яке йому, можливо, доведеться використовувати. Кожен учасник пожежного патруля повинен мати переносний радіотелефонний апарат двостороннього зв'язку.

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D:

- .6 Судна, що перевозять більше ніж 36 пасажирів, повинні мати системи сигналізації для систем, передбачених правилом 13.2, зосереджені на центральному посту керування з постійною вахтою. Крім того, у тому самому місці повинні бути зосереджені засоби дистанційного керування закриттям протипожежних дверей та вимкнення вентиляторів. Вентилятори повинні бути здатні до повторного увімкнення членами екіпажу на посту керування з постійною вахтою. Панель керування на центральному посту керування повинна мати індикацію відчиненого чи зачиненого положення протипожежних дверей, індикацію вимкненого стану та виведення з дії сповіщувачів, засобів сигналізації та вентиляторів. Панель керування повинна бути постійно підключена до джерела живлення та передбачати автоматичне переключення на резервне джерело живлення у випадку виходу з ладу звичайного джерела живлення. Панель керування повинна отримувати живлення від основного джерела електроенергії й аварійного джерела електроенергії, означеного у правилі II-1/D/3, крім випадків, коли правилами допускаються інші засоби у застосовних випадках.

- .7 Панель керування повинна бути спроектована за принципом безпеки у випадку аварії, напр., розрив кола датчика повинен призводити до подачі сигналу тривоги.

## **16 Підвищення вимог до наявних суден класу В, що перевозять понад 36 пасажирів (П 41-1)**

- .1 Додатково до вимог для наявних суден класу В у цій главі П-2, наявні судна класу В, що перевозять понад 36 пасажирів, повинні відповідати таким вимогам:

- .1 Усі житлові та службові приміщення, огороження трапів та коридори повинні бути обладнані системою сигналізації виявлення диму затвердженого типу, що відповідає вимогам правила П-2/А/9. Така система не повинна встановлюватись у ванних кімнатах кают і приміщеннях із малою пожежонебезпекою або непожежонебезпечних, таких як пусті простори та подібні приміщення. В камбузах повинні встановлюватися сповіщувачі, які спрацьовують під дією тепла, а не диму.
- .2 Димові сповіщувачі, з'єднані із системою сигналізації виявлення пожежі, повинні також бути встановлені за підволоками на трапах і в коридорах, у зонах, де підволоки виготовлені з горючих конструкцій.
- .3.1 Навісні протипожежні двері в огороженнях трапів, перегородках головних вертикальних зон і перегородках камбузів, які зазвичай відчинені, повинні бути самозакривними та мати можливість звільнення з центрального поста керування і з місця біля дверей.
- .3.2 На центральному посту керування з постійною вахтою повинна бути передбачена панель індикації, що показує, чи зачинені протипожежні двері в огороженнях трапів, перегородках головних вертикальних зон і перегородках камбузів.
- .3.3 Витяжні канали камбузних плит, де можуть накопичуватись олія або жир, які проходять через житлові приміщення або приміщення, де містяться горючі матеріали, повинні бути виготовлені як перекриття класу «А». Кожен витяжний канал камбузних плит повинен бути оснащений:
- .1 жировловлювачем, який легко знімається для очищення, крім випадку, коли передбачений альтернативний процес видалення жиру;
  - .2 протипожежною заслінкою, розміщеною в нижньому кінці каналу;
  - .3 засобами вимкнення витяжних вентиляторів, керованими з камбуза;
  - .4 стаціонарними засобами гасіння пожежі всередині каналу; та
  - .5 люками, зручно розташованими для огляду і очищення.
- .3.4 У межах огорожень трапів дозволені лише громадські туалети, ліфти, комори з негорючих матеріалів для зберігання захисного обладнання, а також бюро інформації відкритого типу. Інші наявні приміщення в межах огорожень трапів:
- .1 повинні бути звільнені, постійно закриті і відключені від електричної системи; або
  - .2 повинні бути відділені від огороження трапа перекриттями класу «А» згідно з правилом П-2/В/5. Такі приміщення можуть мати прямий доступ до огорожень трапів з використанням дверей класу «А» згідно з правилом П-2/В/5 і за умови, що у таких приміщеннях є спринклерна система. Однак каюти не повинні виходити безпосередньо в огороження трапа.
- .3.5 Приміщення, відмінні від громадських приміщень, коридорів, громадських туалетів, приміщень спеціальної категорії, інші трапів, які вимагаються правилом П-2/В/6.1.5, відкриті ділянки палуб, а також приміщення, які підпадають під дію параграфу .3.4.2, не повинні мати прямого доступу до огорожень трапів.
- .3.6 Наявні машинні приміщення категорії (10), описані в правилі П-2/В/4, а також підсобні

приміщення, розміщені позаду відкритого бюро інформації, які виходять безпосередньо в огороження трапа, можуть бути збережені за умови, що вони захищені димовими сповіщувачами і що такі підсобні приміщення містять лише меблі з обмеженою пожежонебезпекою.

- .3.7 Додатково до аварійного освітлення, передбаченого правилами II-1/D/3 і III/5.3, шляхи евакуації, у тому числі трапи і виходи, повинні бути позначені світловими табло або фотолюмінесцентними індикаторними смугами, розташованими на висоті не більше ніж 0,3 метра над палубою на всьому шляху евакуації, включно з поворотами та перетинами. Позначення повинне давати змогу пасажиром легко визначати всі шляхи евакуації та виходи. Якщо використовують електричне освітлення, воно повинне працювати від аварійного джерела енергії та бути влаштоване таким чином, щоб вихід з ладу будь-якого одного світлового вказівника або розрив світлової смуги не призводив до порушення ефективності світлової розмітки. Крім того, усі позначення шляхів евакуації та місць розташування протипожежного обладнання, повинні бути виготовлені з фотолюмінісцентного матеріалу або бути показані за допомогою освітлення. Адміністрація держави прапора повинна забезпечувати оцінювання, випробування та застосування такого освітлення чи фотолюмінісцентного обладнання відповідно до настанов, передбачених у Резолюції ММО А.752(18) або стандарті ISO 15370-2001.
- .3.8 Повинна бути забезпечена загальносуднова аварійна сигналізація. Сигнал тривоги повинні чути в усіх житлових приміщеннях, приміщеннях, де зазвичай працює екіпаж, а також на відкритих палубах, а рівень звукового тиску сигналу повинен відповідати стандартам Кодексу щодо сповіщувачів та індикаторів у Резолюції ММО А.686(17), зі змінами.
- .3.9 Система гучного мовлення або інші ефективні засоби зв'язку повинні бути в усіх житлових, громадських і службових приміщеннях, а також на постах керування та відкритих палубах.
- .3.10 Меблі в огороженнях трапів повинні обмежуватися місцями для сидіння. Вони повинні бути закріплені, обмежуватися шістьма місцями на кожній палубі в кожному огороженні трапа, повинні мати обмежену пожежонебезпеку та не повинні захаращувати шлях евакуації для пасажирів. Адміністрація держави прапора може дозволяти додаткові сидіння в основному приймальному приміщенні в межах огороження трапа, якщо вони зафіксовані, негорючі та не обмежують рух пасажирів на шляху евакуації. Забороняється встановлювати меблі в коридорах для пасажирів і екіпажу, які є частиною шляхів евакуації в зонах кают. Додатково до вказаного вище, можуть бути дозволені комори з негорючого матеріалу для зберігання захисного спорядження, що вимагається правилами.
- .2 Додатково:
  - .1 Усі трапи в житлових і службових приміщеннях повинні мати сталеві каркаси, крім випадків, коли адміністрація держави прапора дозволяє використання іншого рівноцінного матеріалу, а також повинні мати огороження, утворені перекриттями класу «А», із засобами примусового закриття всіх отворів, однак:
    - .1 трап, який з'єднує тільки дві палуби, необов'язково повинен бути закритим за умови, що вогнестійкість палуби забезпечена належними перегородками чи дверима в одному міжпалубному просторі. Якщо трап закритий в одному міжпалубному просторі, огороження трапа повинне бути захищене відповідно до таблиць для палуб у правилі II-2/B/5;
    - .2 трапи можуть не мати огороження у громадському приміщенні за умови, що вони повністю розташовані всередині таких громадських приміщень.
  - .2 Машинні приміщення повинні бути оснащені стаціонарною системою пожежогасіння, що відповідає вимогами правила II-2/A/6.

- .3 Вентиляційні канали, які проходять через перекриття між головними вертикальними зонами, повинні бути обладнані безвідмовною протипожежною заслінкою з можливістю автоматичного закриття, що також може закриватися вручну з кожного боку перекриття. Крім того, безвідмовні протипожежні заслінки, що автоматично закриваються, з ручним керуванням з огорожень трапів повинні бути встановлені у всіх вентиляційних каналах, що обслуговують як житлові, так і службові приміщення, а також огороження трапів, у місцях, де канали проходять крізь такі огороження. Вентиляційні канали, що проходять через перекриття головної протипожежної зони та не обслуговують приміщення з обох його боків, або вентиляційні канали, що проходять через огороження трапа, не обслуговуючи це огороження, необов'язково повинні оснащуватися заслінками за умови, що такі канали виготовлені та ізольовані за стандартом «А-60» і не мають отворів в межах огороження трапу чи у магістральному каналі з боку перекриття, що безпосередньо ними не обслуговується.
- .4 Приміщення спеціальної категорії повинні відповідати вимогам правила II-2/B/14.
- .5 Усі протипожежні двері в огороженнях трапів, перегородках головних вертикальних зон і перегородках камбузів, які зазвичай відчинені, повинні мати можливість звільнення із центрального поста керування і з місця біля дверей.
- .6 Вимоги параграфа .1.3.7 цього правила також застосовуються до житлових приміщень.
- .3 Не пізніше ніж 1 жовтня 2005 року або через 15 років з дати побудови судна, залежно від того, що настане пізніше:
- .1 Житлові та службові приміщення, огороження трапів та коридори повинні бути оснащені автоматичною спринклерною системою пожежогасіння та сигналізації виявлення пожежі, що відповідає вимогам правила II-2/A/8 або настановам для затвердженої рівноцінної спринклерної системи, як передбачено в Резолюції ММО А.800(19).

#### **17 Спеціальні вимоги до суден, що перевозять небезпечні вантажі (II 41)**

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D, ПОБУДОВАНІ ДО 1 СІЧНЯ 2003 РОКУ, ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В:

Вимоги правила СОЛАС II-2/54 у редакції від 17 березня 1998 року застосовуються у відповідних випадках до пасажирських суден, які перевозять небезпечні вантажі.

СУДНА КЛАСУ В, С І D, ПОБУДОВАНІ ПОЧИНАЮЧИ З 1 СІЧНЯ 2003 РОКУ:

Вимоги правила 19 частини G глави II-2 СОЛАС у редакції від 1 січня 2003 року застосовуються у відповідних випадках до пасажирських суден, які перевозять небезпечні вантажі.

#### **18 Спеціальні вимоги до засобів обслуговування вертольотів**

СУДНА КЛАСУ В, С І D, ПОБУДОВАНІ ПОЧИНАЮЧИ З 1 СІЧНЯ 2003 РОКУ:

Судна, обладнані вертолітними палубами, повинні відповідати вимогам правила 18 частини G глави II-2 СОЛАС у редакції від 1 січня 2003 року.

### *ГЛАВА III*

#### ***РЯТУВАЛЬНІ ЗАСОБИ***

##### **1 Терміни та означення (II 3)**

НОВІ ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В, С І D:

- .1 Для цілей цієї глави, якщо прямо не передбачене інше, застосовуються терміни та означення правила III/3 СОЛАС від 1974 року, зі змінами.
- .2 «Кодекс РЗ» означає Міжнародний кодекс про рятувальні засоби (РЗ), що міститься у Резолюції ММО MSC.48(66), зі змінами.

## 2 Зв'язок, рятувальні плавзасоби і чергові шлюпки, індивідуальні рятувальні засоби (П 6 + 7 + 18 + 21 + 22)

НОВІ ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В, С І D:

- .1 Кожне судно повинне перевозити принаймні радіобладнання для рятувальних засобів, радіолокаційні відповідачі, індивідуальні рятувальні засоби, рятувальні плавзасоби, а також чергові шлюпки, сигнальні ракети, лінеметальні пристрої, визначені у наведений нижче таблиці та примітках, залежно від класу судна.
- .2 Усі вказані вище засоби, у тому числі пристрої для їх спуску в застосовних випадках повинні відповідати правилам глави III додатка до Конвенції СОЛАС від 1974 року, а також Кодексу РЗ, зі змінами, якщо в параграфах нижче прямо не передбачене інше. Якщо прямо не передбачене інше, наявне обладнання повинне принаймні відповідати положенням, які були чинними на момент встановлення цього обладнання.
- 3 Більше того, кожне судно повинне мати на кожну рятувальну шлюпку принаймні три гідрокостюми (та), додатково, по теплозахисному засобу для кожної особи, розписані на рятувальну шлюпку, що не має гідрокостюма. Такі гідрокостюми та теплозахисні засоби можуть не передбачатися:
  - .1 для осіб, розписаних на повністю закриті рятувальні шлюпки; або
  - .2 якщо судно постійно здійснює рейси в теплому кліматі, де, на думку адміністрації, відсутня необхідність у таких засобах, беручи до уваги рекомендації Циркуляра КБМ ММО MSC/Circ.1046.
- .4 Положення параграфу .3.1 також застосовуються до частково чи повністю закритих рятувальних шлюпок, які не відповідають вимогам секції 4.5 або 4.6 Кодексу РЗ, за умови, що вони розміщені на суднах, побудованих до 1 липня 1986 року.
- .5 Гідрокостюм, який відповідає вимогам секції 2.3 Кодексу РЗ, або захисний костюм, який відповідає секції 2.4 Кодексу РЗ, належного розміру, повинен бути забезпечений для кожної особи, розписаної на кожну чергову шлюпку або морську евакуаційну систему. Якщо судно постійно плаває у теплому кліматі, де, на думку адміністрації, теплозахисні засоби не потрібні, такий захисний одяг не вимагається, беручи до уваги рекомендації Циркуляра КБМ ММО MSC/Circ.1046.
- .6 Судна, на яких немає рятувальної або чергової шлюпки, повинні бути забезпечені принаймні одним гідрокостюмом для цілей рятування людей. Однак, якщо судно постійно плаває у теплому кліматі, де, на думку адміністрації, теплозахисні засоби не потрібні, такий захисний одяг не вимагається, беручи до уваги рекомендації Циркуляра КБМ ММО MSC/Circ.1046.

▼ M2 □ □

Приміщення	В		С		D	
	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250
Кількість осіб (N)						
Кількість пасажирів (P)						
Місткість рятувального плавзасобу <sup>(1)</sup> <sup>(2)</sup> <sup>(3)</sup> <sup>(4)</sup> :						
— наявні судна	1,10 N	1,10 N	1,10 N	1,10 N	1,10 N	1,10 N
— нові судна	1,25 N	1,25 N	1,25 N	1,25 N	1,25 N	1,25 N
Чергові шлюпки <sup>(4)</sup> <sup>(5)</sup>	1	1	1	1	1	1
Рятувальні круги <sup>(6)</sup>	8	8	8	4	8	4



Рятувальні жилети <sup>(8)</sup> <sup>(9)</sup> <sup>(11)</sup> <sup>(12)</sup>	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N
Дитячі рятувальні жилети <sup>(9)</sup> <sup>(12)</sup>	0,10 P	0,10 P	0,10 P	0,10 P	0,10 P	0,10 P
Рятувальні жилети для немовлят <sup>(10)</sup> <sup>(12)</sup>	0,025 P	0,025 P	0,025 P	0,025 P	0,025 P	0,025 P
Сигнальні ракети <sup>(7)</sup>	12	12	12	12	6	6
Лінеметальні пристрої <sup>(13)</sup>	1	1	1	1	—	—
Радіолокаційні відповідачі	1	1	1	1	1	1
УКХ-апаратура двостороннього радіотелефонного зв'язку	3	3	3	3	3	2

<sup>(1)</sup> ► МЗ □ □ Рятувальним плавзасобом може бути рятувальна шлюпка, рятувальний пліт чи їх комбінація згідно з правилом III/2.2. У випадках, коли це виправдано наявністю місць укриття в межах курсу рейсів та/або сприятливими кліматичними умовами в районі експлуатації, беручи до уваги рекомендації Циркуляра КБМ ММО MSC/Circ.1046, адміністрація держави прапора може дозволити, якщо це не заборонено державою-членом порту: ◀

(a) відкриті двосторонні надувні рятувальні плоти, які не відповідають секції 4.2 або 4.3 Кодексу РЗ, за умови, що такі рятувальні плоти повністю відповідають вимогам додатка 10 до Кодексу високошвидкісних суден від 1994 року, а також, для суден, побудованих починаючи з 1 січня 2012 року — додатка 11 до Кодексу високошвидкісних суден від 2000 року.

(b) рятувальні плоти, що не відповідають вимогам параграфів 4.2.2.2.1 та 4.2.2.2.2 Кодексу РЗ щодо ізоляції днища рятувального плоту від холоду.

<sup>(2)</sup> Рятувальні плавзасоби повинні, наскільки це практично можливо, бути розподілені на кожному борту судна.

<sup>(3)</sup> Загальна/ сукупна місткість рятувальних плавзасобів, у тому числі додаткових рятувальних плотів, повинна відповідати вимогам таблиці вище, тобто 1,10 N = 110% і 1,25 N = 125% загальної кількості осіб (N), на перевезення якої сертифіковане судно. Кількість рятувальних плавзасобів повинна бути достатньою, щоб у випадку втрати будь-якого одного рятувального плавзасобу або його виходу з ладу решта рятувальних плавзасобів могли вмістити загальну кількість осіб, на перевезення якої сертифіковане судно. Якщо вимога щодо розміщення рятувальних плотів у правилі III/7.5 не виконується, можуть знадобитися додаткові рятувальні плоти.

<sup>(4)</sup> Кількість рятувальних та/або чергових шлюпок повинна бути достатньою, щоб під час евакуації усієї кількості осіб, яку сертифіковане перевозити судно, кожна рятувальною або чергова шлюпка виконувала збирання на воді не більше ніж дев'яти рятувальних плотів.

<sup>(5)</sup> Засоби спуску чергових шлюпок повинні відповідати вимогам правила III/10.

(a) судно оснащено пристроями, що дають змогу піднімати на борт з води безпомічних людей;

(b) за підйомом на борт безпомічних людей можна спостерігати з ходового містка; та

(c) судно має достатню маневреність, щоб наблизитися та підняти на борт осіб навіть у найгірших призначених умовах.

<sup>(6)</sup> Принаймні один рятувальний круг на кожному борту повинен бути оснащений плавучим рятувальним ланцюгом, довжина якого не менше ніж удвічі перевищує висоту місця його встановлення над ватерлінією, що відповідає найменшій експлуатаційній осадці, або становить 30 метрів, залежно від того, яке з цих значень більше.

<sup>(7)</sup> Сигнальні ракети, що відповідають вимогам секції 3.1 Кодексу РЗ, повинні розміщуватися на ходовому містку або на посту керування стерном.

(<sup>8</sup>) Надувний рятувальний жилет повинен бути забезпечений для кожної особи, яка повинна виконувати роботи на борту в зонах ризику. Такі надувні рятувальні жилети можуть бути включені до загальної кількості рятувальних жилетів, що вимагається цією Директивою.

(<sup>9</sup>) Має бути забезпечена кількість рятувальних жилетів, придатних для дітей, яка дорівнює принаймні 10% кількості пасажирів на борту, або настільки більша кількість, щоб забезпечити рятувальний жилет для кожної дитини.

(<sup>10</sup>) Має бути забезпечена така кількість рятувальних жилетів, придатних для немовлят, що дорівнює принаймні 2,5% кількості пасажирів на борту, або настільки більша кількість, щоб забезпечити рятувальний жилет для кожного немовляти.

(<sup>11</sup>) Якщо рятувальні жилети для дорослих не призначені для осіб вагою до 140 кг включно і з обхватом грудної клітки до 1 750 мм включно, на судні повинна бути достатня кількість придатних пристосувань, які дозволяють кріпити жилети до таких осіб.

(<sup>12</sup>) На всіх пасажирських суднах кожен рятувальний жилет повинен бути оснащений світловими індикаторами, що відповідають вимогам параграфу 2.2.3 Кодексу РЗ. Усі пасажирські судна ро-ро повинні відповідати положенням правила III/5.5.2.

(<sup>13</sup>) Судна менше ніж 24 м завдовжки не потребують лінеметальних пристроїв.»

(<sup>11</sup>) Усі судна повинні мати на борту кількість рятувальних жилетів, достатню для осіб на вахті або для використання на віддалених місцях розташування рятувальних плавзасобів. Рятувальні жилети для осіб на вахті повинні зберігатися на містку, центральному посту керування двигунами, а також на будь-якому іншому посту з вахтою.

Усі пасажирські судна повинні відповідати положенням приміток 12 і 13 не пізніше першої періодичної перевірки після 1 січня 2012 року.

## ▼ M1 □ □

### **3 Система аварійної сигналізації, система гучного мовлення, розклад за тривогами та інструкції на випадок аварії, радіоспеціалісти, інструкції з експлуатації, посібник із підготовки та інструкції з технічного обслуговування (П 6 + 8 + 9 + 19 + 20)**

НОВІ ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В, С І D:

На кожному судні повинні бути передбачені:

#### **.1 Загальносуднова система аварійної сигналізації (П 6.4.2)**

Вона повинна відповідати вимогам параграфу 7.2.1.1 Кодексу РЗ і бути придатною для виклику пасажирів та екіпажу на станції збору і подачі сигналу для початку дій, передбачених розкладом за тривогами.

На всіх суднах, які перевозять більше 36 пасажирів, на додачу до системи аварійної сигналізації повинна бути передбачена система гучного мовлення, яку можна використовувати з містка. Ця система повинна мати такі характеристики, влаштування та розташування, щоб повідомлення, які передаються за допомогою системи, були добре чутні для осіб з нормальним слухом у всіх місцях, де можуть перебувати люди під час роботи головного двигуна.

ДЛЯ НОВИХ СУДЕН КЛАСУ В, С І D, ПОВУДОВАНИХ ПОЧИНАЮЧИ З 1 СІЧНЯ 2003 РОКУ

Сигнали загальносуднових систем аварійної сигналізації має бути чути в усіх житлових приміщеннях, постійних робочих приміщеннях екіпажу, а також на всіх відкритих палубах, при чому мінімальні рівні звукового тиску для тону аварійної сигналізації повинні відповідати параграфам 7.2.1.2 та 7.2.1.3 Кодексу РЗ.

#### **.2 Система гучного мовлення (П 6.5)**

- 2.1 Додатково до вимог правила II-2/B/15.4 та параграфу .1, усі пасажирські судна, які перевозять більше ніж 36 пасажирів, повинні бути оснащені системою гучного мовлення.
- 2.2 Система гучного мовлення повинна мати установку з гучномовцями, що дає змогу передавати повідомлення в усіх приміщеннях, де зазвичай присутні члени екіпажу або пасажирів, або і ті, й інші, а також у місцях збору. Система повинна давати змогу передавати повідомлення з ходового містка та з таких інших подібних приміщень на борту судна, де це необхідно, на думку адміністрації держави прапора. Система має бути встановлена з урахуванням граничних акустичних умов і не вимагати яких-небудь дій від слухачів.
- 2.3 Система гучного мовлення повинна бути захищена від несанкціонованого використання і повинна бути чітко чутию на фоні навколишнього шуму в усіх приміщеннях, передбачених параграфом .2.2, а також повинна бути забезпечена функцією блокування, керованою з одного розташування на ходовому містку та інших місць на борту, де це необхідно, на думку адміністрації держави прапора, щоб усі аварійні повідомлення були передані, навіть якщо будь-який із гучномовців у приміщенні буде вимкнений, сила звуку зменшена або коли система гучного мовлення використовується для інших цілей.

ДЛЯ НОВИХ СУДЕН КЛАСУ В, С І D, ПОБУДОВАНИХ ПОЧИНАЮЧИ З 1 СІЧНЯ 2003 РОКУ

Мінімальні рівні звукового тиску під час передачі аварійних повідомлень повинні відповідати параграфу 7.2.2.2 Кодексу РЗ.

2.4 НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D:

- .1 Система гучного мовлення повинна мати принаймні дві петлі, які повинні бути належним чином розділені по всій довжині і мати два окремі та незалежні підсилювачі; та
- .2 система гучного мовлення та експлуатаційні вимоги до неї повинні бути затверджені адміністрацією держави прапора з урахуванням рекомендацій у Циркулярі КБМ ММО MSC/Circ.808.

- 2.5 Система гучного мовлення повинна бути підключена до аварійного джерела електроенергії.
- 2.6 На наявних судах, які вже оснащені системою гучного мовлення, затвердженою адміністрацією держави прапора, і які значною мірою відповідають вимогам параграфів .2.2, .2.3 і .2.5, не потрібно міняти систему.

**.3 Розклад за тривогами та інструкції на випадок аварії (П 8)**

Згідно з правилом III/8 СОЛАС кожна особа, яка перебуває на борту, повинна отримувати чіткі інструкції, які потрібно виконувати у випадку аварії.

Розклад за тривогами та інструкції на випадок аварії, які відповідають вимогам правила III/37 СОЛАС, повинні бути вивішені у помітних місцях по всьому судну, у тому числі на ходовому містку, у машинному приміщенні та у житлових приміщеннях для екіпажу.

Ілюстрації та інструкції відповідними мовами повинні бути вивішені в пасажирських каютах і повинні бути достатньо видимі в місцях збору та в інших приміщеннях для пасажирів, щоб інформувати пасажирів про:

- (i) місце їх збору;
- (ii) важливі дії, які вони повинні виконувати у випадку аварії;
- (iii) спосіб надягання рятувальних жилетів.

**.3а Радіоспеціалісти**

НОВІ ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В, С І D:

- .1 Відповідно до положень правила IV/16 СОЛАС, кожне судно повинне мати кваліфікованих спеціалістів для забезпечення радіозв'язку на випадок лиха і для забезпечення безпеки, як цього вимагає адміністрація. Такі спеціалісти повинні мати відповідні сертифікати, визначені в Регламенті радіозв'язку; будь-хто з них повинен бути призначений відповідальним за радіозв'язок на випадок лиха, що має бути зазначено в інструкціях на випадок аварії.

НОВІ ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В І С:

- .2 На суднах класу В і С принаймні одна особа, кваліфікована відповідно до параграфа 1, повинна бути призначена для виконання виключно обов'язків із радіозв'язку на випадок лиха, що має бути зазначено в інструкціях на випадок аварії.

#### **.4 Інструкції з експлуатації (П 9)**

На рятувальних плавзасобах або поблизу них, а також на засобах керування їх спуском чи поблизу них необхідно розміщувати плакати або умовні позначення, які повинні:

- (i) пояснювати призначення засобів керування та процедури експлуатації засобу, а також містити відповідні інструкції чи попередження;
- (ii) бути добре видимими в умовах аварійного освітлення;
- (iii) використовувати символи згідно з Резолюцією ММО А.760(18), зі змінами (внесеними Резолюцією MSC.82(70)).

#### **.5 Посібник із підготовки**

Посібник із підготовки, який відповідає вимогам правила III/35 СОЛАС, повинен бути передбачений у кожному із приміщень для екіпажу, таких як їдальня, кімната для відпочинку або в кожній каюті для екіпажу.

#### **.6 Інструкції з технічного обслуговування (П 20.3)**

На судні повинні бути передбачені інструкції з технічного обслуговування або програми планового технічного обслуговування рятувальних засобів, згідно з якими здійснюється технічне обслуговування. Інструкції повинні відповідати вимогам правила III/36 СОЛАС.

### **4 Укомплектування рятувальних плавзасобів командами та керівництво ними (П 10)**

НОВІ ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В, С І D:

- .1 На судні має бути достатня кількість підготовлених осіб для збору людей, які не мають відповідної підготовки, і надання їм допомоги.
- .2 На судні має бути достатня кількість членів екіпажу для керування рятувальними плавзасобами і спусковими пристроями, необхідними для евакуації всіх осіб на судні.
- .3 Особа командного складу або сертифікована особа повинна бути призначена командиром кожного рятувального плавзасобу, який підлягає використанню. Однак член екіпажу, який має практичні навички поведінки з рятувальними плотами та керування ними, може бути призначений командиром рятувального плоту або групи рятувальних плотів. На кожен чергову шлюпку або моторний рятувальний плавзасіб повинна бути розписана особа, здатна експлуатувати їх двигун і виконувати його незначне регулювання.
- .4 Капітан повинен забезпечити рівномірний розподіл осіб, зазначених у параграфах .1, .2 і .3, по рятувальним плавзасобам судна.

### **5 Заходи збору та посадки у рятувальні плавзасоби (П 11 + 23 + 25)**

НОВІ ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В, С І D:

- .1 Рятувальний плавзасіб, для якого вимагаються затверджені спускові пристрої, повинен бути розміщений якомога ближче до житлових та службових приміщень.
- .2 Місця збору повинні бути розташовані поблизу місць посадки і повинні бути легкодоступними із житлових та робочих зон, а також повинні мати достатню площу для збору та інструктажу пасажирів. На кожную особу має бути забезпечений простір на палубі площею принаймні 0,35 м<sup>2</sup>.
- .1 *На суднах, побудованих до 1 липня 1998 року*, кожне місце збору повинне мати достатній простір для розміщення всіх осіб, збір яких призначений у цьому місці.
- .3 Місця збору та посадки, проходи, трапи та виходи, які забезпечують доступ до місць збору та посадки, повинні мати належне освітлення.

Таке освітлення повинне бути здатне живитись від аварійного джерела електроенергії, що вимагається правилами II-1/D/3 та II-1/D/4.

Додатково і як частина маркування, що вимагаються згідно з правилом II-2/B 6.1.7 для нових суден класу В, С і D, шляхи до місць збору повинні бути позначені спеціальним символом місця збору згідно з Резолюцією ММО А.760(18), зі змінами. Ця вимога також застосовується до наявних суден класу В, що перевозять понад 36 пасажирів.

- .4 Рятувальні шлюпки повинні бути такими, щоб посадка в них здійснювалася безпосередньо з місця їх встановлення або з палуби посадки, але не з обох цих місць.
- .5 Рятувальні плоти, які спускають за допомогою плітбалки, повинні бути такими, щоб посадка в них здійснювалася з місця, розташованого поблизу місця їх встановлення, або з місця, куди рятувальний пліт переміщують перед спуском.
- .6 За необхідності, повинні бути передбачені засоби для підтягування рятувальних плавзасобів, які спускають за допомогою шлюпбалок і плітбалок, до борту судна та утримання їх біля борту для безпечної посадки людей.

#### НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D:

- .7 Якщо спускові пристрої рятувальних плавзасобів не забезпечують посадку в рятувальні плавзасоби, перш ніж вони будуть спущені на воду, а відстань від місця посадки до води становить більше ніж 4,5 метра над ватерлінією, що відповідає найменшій експлуатаційній осадці, повинен бути встановлений затверджений тип морської евакуаційної системи (МЕС) згідно із секцією 6.2 Кодексу РЗ.

На суднах, оснащених морською евакуаційною системою, повинен бути забезпечений зв'язок між місцем посадки та платформою рятувального плавзасобу.

#### НОВІ ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В, С І D:

- .8 Повинен бути передбачений принаймні один посадковий трап, який відповідає вимогам параграфу 6.1.6 Кодексу РЗ, на кожному борту судна; адміністрація держави прапора може звільняти судно від цієї вимоги за умови, що за будь-яких умов диферента та крену в непошкодженому стані та визначених умов диферента та крену в пошкодженому стані висота надводного борту між призначеним місцем посадки та ватерлінією не перевищує 1,5 метра.

#### 5-1 Вимоги до пасажирських суден ро-ро (П 26)

##### .1 *Рятувальні плоти*

#### СУДНА РО-РО КЛАСУ В, С І D, ПОБУДОВАНІ ДО 1 СІЧНЯ 2003 РОКУ:

- .1 Рятувальні плоти на пасажирських суднах ро-ро повинні обслуговуватися за допомогою морських евакуаційних систем, що відповідають правилу III/48.5 СОЛАС у редакції від 17 березня 1998 року,

або спускових пристроїв, що відповідають правилу III/48.6 СОЛАС у редакції від 17 березня 1998 року, рівномірно розподілених на кожному борту судна.

Має бути забезпечений зв'язок між місцем посадки та платформою.

Незважаючи на вказане вище, якщо морські евакуаційні системи на пасажирських суднах ро-ро замінені або такі судна підлягають істотним ремонтам, змінам чи модифікаціям, які передбачають заміну чи будь-яке доповнення наявних рятувальних пристроїв або засобів, рятувальні плоти на пасажирських суднах ро-ро повинні обслуговуватися за допомогою морських евакуаційних систем, які відповідають секції 6.2 Кодексу РЗ, або спускових пристроїв, що відповідають параграфу 6.1.5 Кодексу РЗ, рівномірно розподілених на кожному борту судна.

#### СУДНА РО-РО КЛАСУ В, С І D, ПОБУДОВАНІ ПОЧИНАЮЧИ З 1 СІЧНЯ 2003 РОКУ

.2 Рятувальні плоти на пасажирських суднах ро-ро повинні обслуговуватися морськими евакуаційними системами, що відповідають секції 6.2 Кодексу РЗ, або спусковими пристроями, що відповідають параграфу 6.1.5 Кодексу РЗ, рівномірно розподіленими на кожному борту судна.

Має бути забезпечений зв'язок між місцем посадки та платформою.

#### УСІ СУДНА РО-РО КЛАСУ В, С І D

.3 Кожен рятувальний пліт на пасажирських суднах ро-ро повинен бути оснащений засобами, що забезпечують його вільне спливання, які відповідають вимогам правила III/13.4 СОЛАС.

.4 Кожен рятувальний пліт на пасажирських суднах ро-ро повинен належати до типу, оснащеного апареллю для в'їзду на борт, яка відповідає вимогам параграфу 4.2.4.1 або 4.3.4.1 Кодексу РЗ, залежно від випадку.

.5 Кожен рятувальний пліт на пасажирських суднах ро-ро повинен бути таким, що автоматично самовідновлюється, або двостороннім рятувальним плотом із тентом, який має остійність на хвилюванні та здатний працювати безпечно, незалежно від того, яким боком догори він плаває. Відкриті двосторонні рятувальні плоти можуть бути дозволені, якщо адміністрація держави прапора вважає це доречним з урахуванням наявності місць укриття в межах курсу рейсів та сприятливих кліматичних умов району та періоду експлуатації, а також за умови, що такі рятувальні плоти повністю відповідають вимогам додатка 10 до Кодексу високошвидкісних суден від 1994 року.

Альтернативно, судно повинне/ може мати рятувальні плоти, що автоматично самовідновлюються, або двосторонні рятувальні плоти з тентом додатково до звичайного комплекту рятувальних плотів з такою загальною місткістю, щоб розмістити принаймні 50% людей, які не розмістились у рятувальних шлюпках.

Цю додаткова місткість рятувальних плотів повинна визначатися на основі різниці між загальною кількістю людей на борту та кількістю людей, розміщених у рятувальних шлюпках. Кожен такий рятувальний пліт повинен бути затверджений адміністрацією держави прапора з урахуванням рекомендацій у Циркулярі КБМ ММО MSC/Circ.809.

#### **.2 Відповідачі**

##### УСІ СУДНА РО-РО КЛАСУ В:

.1 Не пізніше дати першої періодичної перевірки після 1 січня 2012 року рятувальні плоти, розміщені на пасажирських суднах ро-ро класу В, повинні бути обладнані радіолокаційними відповідачами у кількості один радіолокаційний відповідач на кожні чотири рятувальні плоти. Радіолокаційний відповідач повинен кріпитися всередині рятувального плоту таким чином, щоб його антена перебувала на висоті більше одного метра над рівнем моря під час спуску плоту, крім двосторонніх рятувальних плотів із тентом, де радіолокаційний відповідач повинен розміщуватися таким чином, щоб потерпілі мали до нього легкий доступ і могли його розгорнути. Кожен радіолокаційний

відповідач повинен бути пристосований для ручного розгортання під час спуску плоту. Контейнери рятувальних плотів, обладнаних радіолокаційними відповідачами, повинні мати чітке маркування.

### **.3 Швидкісні чергові шлюпки**

#### **УСІ СУДНА РО-РО КЛАСУ В, С І D**

- .1 Чергова шлюпка, якщо така шлюпка вимагається на пасажирському судні ро-ро, має бути швидкісною черговою шлюпкою, затвердженою адміністрацією держави прапора з урахуванням рекомендацій у Циркулярі КБМ ММО MSC/Circ.809.
- .2 Швидкісна чергова шлюпка повинна обслуговуватися належним спусковим пристроєм, затвердженим адміністрацією держави прапора. Під час затвердження таких пристроїв адміністрація держави прапора повинна враховувати, що швидкісна чергова шлюпка призначена для спуску та підйому навіть за дуже несприятливих погодних умов, а також враховувати рекомендації, ухвалені ММО.
- .3 Принаймні дві команди швидкісної чергової шлюпки повинні бути підготовлені та регулярно проходити навчання з урахуванням секції А-VI/2 таблиці А-VI/2-2 «Специфікації щодо мінімального стандарту компетентності щодо швидкісних чергових шлюпок» Кодексу щодо підготовки, сертифікації моряків і несення вахти (ПСМНВ), а також рекомендацій у Резолюції ММО А-771(18), зі змінами. Підготовка та навчання повинні включати всі аспекти рятування, поведження зі шлюпкою, маневрування та керування такими плавзасобами в різних умовах і їх повернення у пряме положення після перевертання.
- .4 У випадку, коли конструкція чи розмір наявного пасажирського судна ро-ро заважають встановленню швидкісної чергової шлюпки, що вимагається параграфом .3.1, швидкісна чергова шлюпка може бути встановлена замість наявної рятувальної шлюпки, яка використовується як чергова шлюпка, або шлюпки для використання у випадку аварії за умови виконання всіх таких умов:
  - .1 встановлена швидкісна чергова шлюпка обслуговується спусковим пристроєм згідно з положеннями параграфа .3.2;
  - .2 зменшення місткості рятувального плавзасобу через таку заміну компенсується встановленням рятувальних плотів, здатних вмістити принаймні таку саму кількість осіб, яку можна було розмістити в заміненій рятувальній шлюпці; та
  - .3 такі рятувальні плоту обслуговуються за допомогою наявних спускових пристроїв або морських евакуаційних систем.

### **.4 Засоби рятування**

#### **УСІ СУДНА РО-РО КЛАСУ В, С І D**

- .1 Кожне пасажирське судно ро-ро повинне бути оснащено ефективними засобами для швидкого підйому врятованих осіб з води та їх передачі з рятувальних одиниць або рятувальних плавзасобів на судно.
- .2 Засоби передачі врятованих осіб на судно можуть бути частиною морської евакуаційної системи або частиною системи, призначеної для рятувальних цілей.

Ці засоби повинні бути затверджені державою прапора з урахуванням рекомендацій у Циркулярі КБМ ММО MSC/Circ.810.

- .3 Якщо скат морської системи евакуації призначається для використання в ролі засобу передачі врятованих осіб на палубу судна, він повинен бути обладнаний поручнями або трапами, щоб вони могли піднятися по скату.

## **.5 Рятувальні жилети**

### **УСІ СУДНА РО-РО КЛАСУ В, С І D**

- .1 Незважаючи на вимоги правил III/7.2 і III/22.2 СОЛАС, поблизу місць збору має зберігатися достатня кількість рятувальних жилетів, щоб пасажирам не довелося повертатись до своїх кают, щоб взяти свої рятувальні жилети.
- .2 На пасажирських суднах ро-ро кожен рятувальний жилет повинен бути оснащений світловим індикатором, який відповідає вимогам параграфа 2.2.3 Кодексу РЗ.

### **5-2 Майданчики для посадки вертольотів і прийому на їх борт людей (П 28)**

#### **НОВІ ТА НАЯВНІ СУДНА РО-РО КЛАСУ В, С І D:**

- .1 Пасажирські судна ро-ро повинні бути забезпечені майданчиками для прийому людей на борт вертольота, затвердженими адміністрацією держави прапора, беручи до уваги рекомендації в Резолюції ММО А.894(21), зі змінами.
- .2 Нові пасажирські судна ро-ро класу В, С і D завдовжки 130 метрів та більше повинні бути оснащені майданчиком для посадки вертольота, затвердженим адміністрацією держави прапора з урахуванням рекомендацій Настанов з міжнародного авіаційного та морського пошуку та рятування (МАМІР), ухвалених Резолюцією ММО А.892(21), зі змінами, а також Циркуляра КБМ ММО MSC/Circ.895, Рекомендацій щодо майданчиків для посадки вертольотів на пасажирських суднах ро-ро.

### **5-3 Системи підтримки прийняття рішень для капітанів (П 29)**

#### **НОВІ ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В, С І D:**

- .1 На всіх судна на ходовому містку має бути передбачена система підтримки прийняття рішень з управління в надзвичайних ситуаціях.
- .2 Така система повинна складатись принаймні з друкованого плану чи планів дій в надзвичайних ситуаціях. Усі передбачувані надзвичайні ситуації повинні бути відображені у плані чи планах дій в надзвичайних ситуаціях, включно з, серед іншого, такими основними групами надзвичайних ситуацій:
  - .1 пожежа;
  - .2 пошкодження судна;
  - .3 забруднення;
  - .4 незаконні дії, які загрожують безпеці судна, безпеці його пасажирів та екіпажу;
  - .5 нещасні випадки з персоналом; та
  - .6 аварії, пов'язані з вантажем;
  - .7 допомога іншим суднам у надзвичайних ситуаціях.
- .3 Процедури дій у надзвичайних ситуаціях, встановлені в плані чи планах дій у надзвичайних ситуаціях, повинні забезпечувати підтримку прийняття рішень капітанами під час управління будь-якими поєднаннями надзвичайних ситуацій.
- .4 План чи плани дій у надзвичайних ситуаціях повинні мати однорідну структуру і бути простими у використанні. У застосовних випадках для цілей боротьби за живучість повинні бути використані фактичні умови завантаження, розраховані для остійності судна на рейс.
- .5 Додатково до друкованого плану чи планів дій у надзвичайних ситуаціях, адміністрація держави прапора може також допускати використання комп'ютеризованої системи підтримки рішень на ходовому містку, яка забезпечує всією інформацією, що міститься у плані чи планах дій у



надзвичайних ситуаціях, процедурах, контрольних переліках тощо, а також здатна надавати список рекомендованих дій, які мають виконуватися у передбачуваних надзвичайних ситуаціях.

## **6 Місця спуску (П 12)**

НОВІ ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В, С І D:

Місця спуску повинні бути розташовані так, щоб забезпечувати безпечний спуск з урахуванням того, що вони повинні бути розміщені осторонь від гребного гвинта і ділянок корпусу з крутими підзорами, і щоб рятувальні плавзасоби могли бути спущені по прямовисному борту судна. Якщо вони розташовані в носовій частині судна, вони повинні бути розміщені в захищеному місці в корму від таранної перегородки.

## **7 Встановлення рятувальних плавзасобів (П 13 + 24)**

НОВІ ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В, С І D:

- .1 Кожен рятувальний плавзасіб повинен бути встановлений:
  - a. так, щоб сам рятувальний плавзасіб чи засоби для його встановлення не заважали операціям спуску інших рятувальних плавзасобів;
  - b. настільки близько до поверхні води, наскільки це безпечно і практично можливо; для рятувальних плавзасобів, які спускають на воду за допомогою шлюпбалки або плітбалки, висота кінця шлюпбалки або плітбалки в положенні готовності до посадки, наскільки це практично можливо, не повинна перевищувати 15 метрів над ватерлінією, що відповідає найменшій експлуатаційній осадці, і рятувальні плавзасоби, які спускають на воду за допомогою шлюпбалки або плітбалки, у положенні, у якому здійснюється посадка, повинні перебувати на достатній висоті над ватерлінією судна в повному вантажі за будь-яких умов диферента до 10° і при крені до 20° на будь-який борт для нових суден, до принаймні 15° на будь-який борт для наявних суден або до кута, за якого кромка відкритої палуби занурюється у воду, залежно від того, яке з цих значень менше;
  - c. у стані постійної готовності до використання, щоб два члени екіпажу могли підготувати його до посадки і спуску протягом не більше 5 хвилин;
  - d. настільки далеко в ніс від гребного гвинта, наскільки це практично можливо; а також
  - e. у повному оснащенні, як вимагається у відповідних правилах СОЛАС, за винятком того, що додаткові рятувальні плоти, означені у примітці 1(a) чи 1(b) до таблиці правила III/2, можуть бути звільнені від деяких вимог СОЛАС щодо оснащення, зазначеного в цій примітці;
- .2 Рятувальні шлюпки повинні зберігатися прикріпленими до спускових пристроїв, і на пасажирських суднах завдовжки 80 метрів і більше кожна рятувальна шлюпка повинна бути розміщена таким чином, щоб кормовий кінець рятувальної шлюпки перебував на відстані не менше ніж півтори її довжини в ніс від гребного гвинта.
- .3 Кожен рятувальний пліт повинен бути встановлений:
  - a. з фалінем, прикріпленим до судна;
  - b. з пристроєм, що забезпечує його вільне спливання, який відповідає вимогам параграфу 4.1.6 Кодексу РЗ, щоб кожен пліт вільно спливав, і, якщо він надувний, щоб він автоматично надувався, коли судно тоне. Один такий пристрій може бути використаний для двох чи більше рятувальних плотів, якщо його достатньо, щоб відповідати вимогам параграфу 4.1.6 Кодексу РЗ;
  - c. так, щоб кріплення можна було віддати вручну.
- .4 Рятувальні плоти, що їх спускають за допомогою шлюпбалки, повинні бути розміщені в межах зони, що допускає використання підйомного гака, якщо не передбачений інший засіб переміщення, який не вийде з ладу в умовах диферента в межах 10° та крену до 20° на будь-який борт для нових суден і,

відповідно, принаймні до 15° на будь-який борт для наявних суден або при качці судна чи припиненні енергопостачання.

- .5 Рятувальні плоти, призначені для пуску шляхом скидання за борт, повинні бути встановлені таким чином, щоб їх легко можна було перемістити для спуску з будь-якого борту судна на одному рівні відкритої палуби. Якщо таке встановлення неможливе, повинні бути передбачені додаткові рятувальні плоти, щоб загальна місткість на будь-якому борту була достатньою для розміщення 75% загальної кількості людей на судні.
- .6 Рятувальні плоти, пов'язані з морською системою евакуації (МЕС), повинні:
  - a. бути встановлені поряд із контейнером, у якому міститься МЕС;
  - b. бути здатні до роз'єднання по одному від стелажа, де вони зберігаються, разом із засобами для їх швартування до платформи;
  - c. бути здатні до роз'єднання як незалежний рятувальний плавзасіб; та
  - d. бути забезпечені ліннями для витягування з платформи.

## **8 Встановлення чергових шлюпок (П 14)**

НОВІ ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В, С І D:

Чергові шлюпки повинні бути встановлені:

- .1 у стані постійної готовності до спуску протягом не більше 5 хвилин, і для надувного типу — постійно у повністю надутому стані;
- .2 у місці, зручному для їх спуску та підйому;
- .3 так, щоб ні чергова шлюпка, ні засоби її встановлення не заважали використанню будь-якого рятувального плавзасобу в будь-якому іншому місці спуску;
- .4 згідно з вимогами правила 7, якщо вони також є рятувальними шлюпками.

## **8а Встановлення морських евакуаційних систем (П 15)**

НОВІ СУДНА КЛАСУ В, С І D ТА НАЯВНІ СУДНА РО-РО КЛАСУ В, С І D:

1. У борту судна не має бути будь-яких отворів між місцем входу в морську евакуаційну систему та ватерлінією судна, що відповідає найменшій експлуатаційній осадці, і повинні бути забезпечені засоби захисту системи від будь-яких частин судна, що виступають.
2. Морські евакуаційні системи повинні бути розміщені так, щоб забезпечити їх безпечний спуск, особливо враховуючи, що вони повинні бути віддалені від гребного гвинта і ділянок корпусу з крутими підзорами і, наскільки це практично можливо, могли бути спущені по прямовисному борту судна.
3. Кожна морська евакуаційна система повинна бути встановлена таким чином, щоб ні скат, ні платформа, ні сама система в складеному стані і засоби керування не заважали роботі будь-яких інших рятувальних засобів у будь-якому іншому місці спуску.
4. У відповідних випадках судно повинне мати таку конструкцію, щоб морські евакуаційні системи у місцях встановлення були захищені від пошкодження при сильному хвилюванні.

## **9 Засоби спуску та підйому рятувальних плавзасобів (П 16)**

НОВІ ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В, С І D:

- .1 Спускові пристрої, які відповідають вимогам секції 6.1 Кодексу РЗ, повинні бути передбачені для всіх рятувальних плавзасобів, за винятком:

.1 ДЛІ НАЯВНИХ СУДЕН КЛАСУ В, С І D:

- a. рятувальних плавзасобів, посадка в які відбувається з місця на палубі, розташованої на висоті менше 4,5 метра над ватерлінією, що відповідає найменшій експлуатаційній осадці, і які:
  - мають масу не більше ніж 185 кг; або
  - встановлені для спуску безпосередньо з місця встановлення за будь-яких умов диферента до 10° та крену до принаймні 15° на будь-який борт; або
- b. рятувальних плавзасобів, які передбачені понад кількість, що становить 110% загальної кількості людей на борту; або рятувальних плавзасобів, передбачених для використання разом з морською евакуаційною системою (МЕС), що відповідає вимогам секції 6.2 Кодексу РЗ, і встановлених для спуску безпосередньо з місця встановлення за будь-яких умов диферента до 10° та крену до 20° на будь-який борт.

.2 ДЛІ НОВИХ СУДЕН КЛАСУ В, С І D:

якщо, за умови ефективності засобів посадки в рятувальні плавзасоби та чергові шлюпки в умовах навколишнього середовища, у яких, можливо, буде експлуатуватися судно, і за будь-яких умов диферента та крену в непошкоджені стані та визначених умов диферента та крену в пошкоджені стані висота надводного борту між визначеним місцем посадки та ватерлінією, що відповідає найменшій експлуатаційній осадці, не перевищує 4,5 метра, адміністрація держави прапора може допустити систему, де люди здійснюють посадку безпосередньо на рятувальні плоті.

- .2 Кожна рятувальна шлюпка повинна бути забезпечена пристроєм, здатним спускати її та піднімати на борт.

ДЛІ НОВИХ СУДЕН КЛАСУ В, С І D, ПОБУДОВАНИХ ПОЧИНАЮЧИ З 1 СІЧНЯ 2003 РОКУ

Крім того, повинні бути передбачені засоби підвішування рятувальної шлюпки для звільнення роз'єднувального пристрою для цілей технічного обслуговування.

▼ M2 □ □

- .2a Не пізніше першої планової постановки в сухий док після 1 січня 2018 року, але не пізніше 1 липня 2019 року, роз'єднувальні пристрої шлюпок, що не відповідають положенням параграфів 4.4.7.6.4–4.4.7.6.6 Кодексу РЗ, повинні бути замінені на обладнання, що відповідає Кодексу ( <sup>18</sup> ).

▼ M1 □ □

- .3 Спускові та підйомні пристрої повинні бути такими, щоб оператор, що керує пристроєм на судні, міг безперервно спостерігати за рятувальним плавзасобом під час спуску і, у випадку рятувальних шлюпок, під час підйому.
- .4 Для однакових рятувальних плавзасобів на борту судна повинен використовуватися лише один тип роз'єднувального механізму.
- .5 Линви, якщо їх використовують, повинні мати достатню довжину, щоб рятувальний плавзасіб міг бути спущений на воду при найменшій експлуатаційній осадці судна за будь-яких умов диферента до 10° і крену до 20° на будь-який борт для нових суден і принаймні до 15° на будь-який борт, відповідно, для наявних суден.
- .6 Підготовка та використання рятувального плавзасобу в будь-якому місці спуску не повинні заважати швидкій підготовці та використанню будь-яких інших рятувальних плавзасобів або чергових шлюпок в будь-якому іншому місці спуску.

- .7 Повинні бути передбачені засоби для запобігання будь-якого потрапляння води, яку відкачують із судна, на рятувальний плавзасіб під час евакуації з судна.
- .8 Під час підготовки та спуску рятувальні плавзасоби та їхні спускові пристрої, а також поверхня води в місці спуску повинні мати достатнє освітлення від аварійного джерела електроенергії, що вимагається правилами II-1/D/3 і II-1/D/4.

## **10 Засоби посадки в чергові шлюпки, їх спуску та підйому (II 17)**

НОВІ ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В, С І D:

- .1 Засоби посадки в чергові шлюпки та їх спуску повинні бути такими, щоб посадку та спуск можна було здійснити протягом якомога коротшого часу.
- .2 Чергова шлюпка повинна давати змогу здійснювати посадку та спуск безпосередньо з місця встановлення з призначеною кількістю команди чергової шлюпки на борту.
- .3 Якщо чергова шлюпка входить до числа рятувальних плавзасобів, а посадка на інші рятувальні шлюпки здійснюється з палуби посадки, чергова шлюпка повинна, додатково до вимог параграфу .2, також бути здатна забезпечувати посадку людей з палуби посадки.
- .4 Спускові пристрої повинні відповідати вимогам правила 9. Однак усі чергові шлюпки повинні бути здатні до спуску, за необхідності, з використанням фалінів на передньому ходу судна, що рухається зі швидкістю до 5 вузлів на тихій воді.
- .5 Час підйому чергової шлюпки на борт не повинен перевищувати 5 хвилин за помірного хвилювання моря, якщо вона навантажена повним комплектом людей і обладнання. Якщо чергова шлюпка входить до числа рятувальних плавзасобів, цей час підйому повинен, якщо можливо, витратитися на підйом, коли вона навантажена обладнанням рятувальної шлюпки та призначеною командою чергової шлюпки, що складається принаймні з 6 осіб.
- .6 ДЛЯ НОВИХ СУДЕН КЛАСУ В, С І D, ПОБУДОВАНИХ ПОЧИНАЮЧИ З 1 СІЧНЯ 2003 РОКУ

Засоби посадки в чергові шлюпки та їх підйому повинні забезпечувати безпечне та ефективне поведіння з пацієнтами на ношах. Якщо важкий блок талів становить небезпеку в умовах сильного вітру, для цілей безпеки повинні бути передбачені підйомні стропи.

▼ M2 □ □

### **10a Підйом людей з води**

СУДНА КЛАСУ В, С І D, ПОБУДОВАНІ ПОЧИНАЮЧИ З 1 СІЧНЯ 2018 РОКУ

- .1 Усі судна повинні мати конкретні для кожного судна схеми та процедури підйому людей з води з урахуванням настанов, розроблених ММО ( <sup>19</sup> ). На схемах і у процедурах повинні зазначитися обладнання, призначене для підйому, і заходи, яких необхідно вживати для мінімізації ризику для судового персоналу, який бере участь в операціях із підйому. Судна, побудовані до 1 січня 2018 року, повинні відповідати цій вимозі до першої періодичної перевірки чи перевірки обладнання для поновлення свідоцтва на обладнання та забезпечення.
- .2 Пасажирські судна ро-ро, що відповідають вимогам правила III/5-1.4, вважаються такими, що відповідають цьому правилу.

▼ M1 □ □

## **11 Інструкції в надзвичайних ситуаціях (II 19)**

НОВІ ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В, С І D:

Під час посадки нових пасажирів завжди проводиться інструктаж з безпеки безпосередньо перед відправленням або після нього. Цей інструктаж повинен включати принаймні інструкції, що вимагаються правилом III/3.3. Він повинен проводитися шляхом оголошення однією чи кількома мовами, зрозумілими для пасажирів. Оголошення повинне здійснюватися через систему гучного мовлення судна або за допомогою інших придатних засобів, щоб його могли почути принаймні ті пасажирів, які ще не прослухали інструктаж під час рейсу.

## **12 Експлуатаційна готовність, технічне обслуговування та перевірки (П 20)**

НОВІ ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В, С І D:

- .1 До виходу судна з порту, а також у будь-який час протягом рейсу всі рятувальні засоби повинні бути в робочому стані та бути готовими до негайного використання.
- .2 Технічне обслуговування та перевірки рятувальних засобів повинні здійснюватися згідно з вимогами правила III/20 СОЛАС.

## **13 Підготовка і навчання щодо залишення судна (П 19 + П 30)**

НОВІ ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В, С І D:

- .1 Кожен член екіпажу із призначеними обов'язками в надзвичайних ситуаціях повинен ознайомитися із цими обов'язками до початку рейсу.
- .2 Навчання щодо залишення судна і боротьби з пожежею повинні проводитися щотижня.

Кожен член екіпажу повинен щомісяця брати участь у принаймні одному навчанні щодо залишення судна і одному навчанні щодо боротьби з пожежею. Навчання екіпажу повинні проводитись перед виходом судна з порту, якщо понад 25% членів екіпажу не брали участі у навчаннях щодо залишення судна та боротьби з пожежею на борту цього судна протягом попереднього місяця. При введенні судна в експлуатацію після істотних модифікацій або якщо на судні новий екіпаж, такі навчання повинні бути проведені до відходу.

- .3 Кожне навчання щодо залишення судна повинне включати дії, передбачені правилом III/19.3.3.1 СОЛАС, з урахуванням настанов у Циркулярі КБМ ММО MSC.1/Circ.1206 «Заходи для запобігання нещасним випадкам з рятувальними шлюпками».
- .4 Рятувальні та чергові шлюпки повинні бути приспущені під час кожного наступного навчання згідно з положенням правила III/19.3.3.2, 3.3.3 і 3.3.6 СОЛАС.

Якщо навчання зі спуску на воду рятувальних або чергових шлюпок проводять на передньому ході судна, такі навчання, враховуючи пов'язані з ними небезпеки, повинні проводитися лише у захищених водах під наглядом особи з командного складу судна, що має відповідний досвід, з урахуванням настанов у Резолюції ММО А.624(15) «Настанови щодо підготовки з метою спуску рятувальних і чергових шлюпок із суден на передньому ході» і настанов у Резолюції ММО А.771(18) «Рекомендації щодо вимог до підготовки команд швидкісних чергових шлюпок».

Адміністрація держави прапора може дозволяти суднам не спускати рятувальні шлюпки з одного борту, якщо схема їх швартування в порту та характер перевезень не дають змоги спускати рятувальні шлюпки з такого борту. Однак усі такі рятувальні шлюпки повинні приспускатися принаймні раз на 3 місяці і спускатися на воду принаймні раз на рік.

- .5 Якщо судно оснащено морськими евакуаційними системами, навчання повинні включати дії, передбачені правилом III/19.3.3.8.
- .6 Аварійне освітлення для збору та залишення судна повинне випробовуватися під час кожного навчання із залишення судна.

- .7 Навчання щодо боротьби з пожежею повинні проводитися відповідно до положень правила Ш/19.3.4 СОЛАС.
- .8 Підготовка та інструктаж членів екіпажу на судні повинні проводитися згідно з положеннями правила Ш/19.4 СОЛАС.

#### ▼M2 □ □

- .9 Члени екіпажу, до чийх обов'язків входить вхід до закритих приміщень чи рятування, повинні брати участь у навчаннях щодо входу до закритих приміщень та рятування, що проводяться на борту судна з інтервалом, встановленим адміністрацією, але не рідше одного разу на рік:

#### **.1 Навчання щодо входу до закритих приміщень та рятування**

- .1 Навчання щодо входу до закритих приміщень та рятування повинні плануватися та проводитися в безпечний спосіб, беручи до уваги, у відповідних випадках, настанови, що містяться в рекомендаціях, розроблених ММО ( <sup>20</sup> ).
- .2 Кожне навчання щодо входу до закритих приміщень та рятування повинне передбачати:
  - .1 перевірку та використання засобів індивідуального захисту, необхідних для входу;
  - .2 перевірку та використання засобів та процедур зв'язку;
  - .3 перевірку та використання приладів для вимірювання параметрів атмосфери в закритих приміщеннях;
  - .4 перевірку та використання рятувального обладнання та процедур; та
  - .5 інструктаж із надання першої долікарської допомоги та реанімаційних заходів.

### **14 Реєстрація (П 19.5)**

НОВІ ТА НАЯВНІ СУДНА КЛАСУ В, С І D:

- .1 Дата проведення навчальних зборів, опис навчань щодо залишення судна та боротьби з пожежею, навчань щодо входу до закритих приміщень та рятування, навчань із залученням інших рятувальних засобів та іншої підготовки на судні повинні вноситися в судовий журнал, визначений адміністрацією. Якщо навчальний збір, навчання або навчальне заняття не були проведені повністю у призначений час, у судовому журналі повинен бути зроблений запис із зазначенням обставин та обсягу проведеного навчального збору, навчання або навчального заняття.

#### ▼M1 □ □

### *ГЛАВА IV*

### **РАДІОЗВ'ЯЗОК**

#### **1. Обладнання радіозв'язку**

СУДНА КЛАСУ D

- .1 Судна класу D повинні бути забезпечені принаймні:
  - .1.1 УКХ-радіоустановкою, що забезпечує передачу та прийом:
    - .1.1.1 ЦВВ на частоті 156,525 МГц (канал 70). Повинна бути можливість розпочинати передачу сповіщень про лихо на каналі 70 з місця, звідки зазвичай здійснюється керування судном; та
    - .1.1.2 Радіотелефонних повідомлень на частотах 156,300 МГц (канал 6), 156,650 МГц (канал 13) і 156,800 МГц (канал 16);
  - .1.2 УКХ-радіоустановка також повинна бути здатна передавати та отримувати загальні сигнали радіозв'язку з використанням радіотелефонії.


.1.3 Покликання зроблені на правило IV/7.1.1 та правило IV/8.2 Конвенції СОЛАС від 1974 року.


## ДОДАТОК II


### ФОРМА СВИДОЦТВА ПРО БЕЗПЕКУ ПАСАЖИРСЬКОГО СУДНА

#### **СВИДОЦТВО ПРО БЕЗПЕКУ ПАСАЖИРСЬКОГО СУДНА**

*(Це Свідоцтво повинне бути доповнене Переліком обладнання)*

 зображення

 зображення

 зображення

#### **ПЕРЕЛІК ОБЛАДНАННЯ ДО СВИДОЦТВА ПРО БЕЗПЕКУ ПАСАЖИРСЬКОГО СУДНА**

*Цей Перелік є невід'ємною частиною Свідоцтва про безпеку пасажирського судна*

#### **ПЕРЕЛІК ОБЛАДНАННЯ ДЛЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ВІДПОВІДНОСТІ ПОЛОЖЕННЯМ ДИРЕКТИВИ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ 2009/45/ЄС**

#### **Відомості про судно**

Назва судна:	
Регістровий номер або позивний сигнал:	
Кількість пасажирів, на яку видане свідоцтво:	
Мінімальна кількість осіб із кваліфікацією, необхідною для роботи з радіоустановками:	

#### **Опис рятувальних засобів**

1	Загальна кількість осіб, для яких передбачені рятувальні засоби		
2	<b>Рятувальні та чергові шлюпки</b>	Лівий борт	Правий борт
2.1	Загальна кількість рятувальних шлюпок		
2.2	Загальна кількість осіб, на яку розраховані шлюпки		
2.3	Загальна кількість рятувальних шлюпок РЗ 4.5		
2.4	Загальна кількість рятувальних шлюпок РЗ 4.6		
2.5	Загальна кількість рятувальних шлюпок РЗ 4.7		
2.6	Кількість моторних рятувальних шлюпок, включених до вказаної вище загальної кількості рятувальних шлюпок		

2.7	Кількість рятувальних шлюпок, оснащених прожекторами		
2.8	Кількість чергових шлюпок		
2.9	Кількість шлюпок, включених до вказаної вище загальної кількості рятувальних шлюпок		
<b>3</b>	<b>Рятувальні плоти</b>	Лівий борт	Правий борт
3.1	Загальна кількість рятувальних плотів		
3.2	Кількість осіб, на яку розраховані плоти		
3.3	Кількість рятувальних плотів, для яких вимагаються затверджені спускові пристрої		
3.4	Кількість рятувальних плотів, для яких не вимагаються затверджені спускові пристрої		

**Опис рятувальних засобів (продовження)**

<b>4</b>	<b>Індивідуальні рятувальні засоби</b>		
4.1	Кількість рятувальних кругів		
4.2	Кількість рятувальних жилетів для дорослих		
4.3	Кількість дитячих рятувальних жилетів		
4.4	Кількість гідрокостюмів		
4.5	Кількість гідрокостюмів, що відповідають вимогам до рятувальних жилетів		
4.6	Кількість теплозахисних засобів <sup>(1)</sup>		
<b>5</b>	<b>Піротехнічні засоби</b>		
5.1	Лінеметальний пристрій		
5.2	Сигнальні ракети		
<b>6</b>	<b>Радіоустановки, які використовуються на рятувальних засобах</b>		
6.1	Кількість радіолокаційних відповідачів		
6.2	Кількість УКХ-апаратури двостороннього радіотелефонного зв'язку		
<sup>(1)</sup> Крім того, що входить до складу обладнання рятувальних шлюпок, рятувальних плотів та чергових шлюпок задля відповідності Кодексу РЗ.			

**Опис радіобладнання**

1	Основні системи		
<b>1.1</b>	<b>УКХ-радіоустановка</b>		
1.1.1	Кодувальний пристрій ЦВВ		



1.1.2	Приймач для спостереження за ЦВВ	
1.1.3	Радіотелефонія	
<b>1.2</b>	<b>ПХ-радіоустановка</b>	
1.2.1	Кодувальний пристрій ЦВВ	
1.2.2	Приймач для спостереження за ЦВВ	
1.2.3	Радіотелефонія	
<b>1.3</b>	<b>ПХ/КХ-радіоустановка</b>	
1.3.1	Кодувальний пристрій ЦВВ	
1.3.2	Приймач для спостереження за ЦВВ	
1.3.3	Радіотелефонія	
1.3.4	Літеродрукувальна радіотелеграфія	
1.4	Суднова наземна станція ІНМАРСАТ	
2	Додаткові засоби для повідомлення про лихо	

**Опис радіообладнання (продовження)**

	<b>3 Засоби для прийому інформації про безпеку на морі</b>	
3.1	Приймач НАВТЕКС	
3.2	Приймач РГВ	
3.3	Приймач КХ-літеродрукувальної радіотелеграфії	
	<b>4 Супутниковий АРБ</b>	
4.1	КОСПАС-САРСАТ	
4.2	(ІНМАРСАТ)	
5	УКХ АРБ	
6	Судновий радіолокаційний відповідач	

**Методи, які використовуються для забезпечення готовності радіообладнання**

**(правила IV/15.6 і 15.7)**

7.1	Дублювання обладнання	
7.2	Берегове технічне обслуговування	
7.3	Забезпечення технічного обслуговування в морі	

**Опис навігаційних систем і обладнання**

1.1	Стандартний магнітний компас <sup>(2)</sup>	
1.2	Запасний магнітний компас <sup>(2)</sup>	
1.3	Гірокомпас <sup>(2)</sup>	
1.4	Репітер гірокомпаса для стернового <sup>(2)</sup>	
1.5	Репітер гірокомпаса пеленгаторний <sup>(2)</sup>	
1.6	Система керування курсом або траєкторією судна <sup>(2)</sup>	
1.7	Пелорус або пеленгаторний пристрій компаса <sup>(2)</sup>	
1.8	Засіб отримання справжнього курсу та пеленгу <sup>(2)</sup>	
1.9	Система передачі курсу <sup>(2)</sup>	
2.1	Навігаційні карти/ Електронна картографічна навігаційно-інформаційна система (ЕКНІС)	
2.2	Дублювальні засоби для ЕКНІС	
2.3	Навігаційні публікації	
3.1	Приймач глобальної навігаційної супутникової системи/ наземної радіонавігаційної системи <sup>(1), (2)</sup>	
3.2	РЛС у смузі частот 9 ГГц <sup>(2)</sup>	
3.3	Друга РЛС (3 ГГц / 9 ГГц) <sup>(1), (2)</sup>	
3.4	Засіб автоматичного радіолокаційного прокладення (ЗАРП) <sup>(2)</sup>	
3.5	Засіб автоматичного супроводу <sup>(2)</sup>	
3.6	Другий засіб автоматичного супроводу <sup>(2)</sup>	
3.7	Засіб електронного прокладення <sup>(2)</sup>	
4	Автоматична ідентифікаційна система (АІС)	
5	Реєстратор даних рейсу/ Спрощений реєстратор даних рейсу (РДР/ С-РДР) <sup>(1)</sup>	
6.1	Пристрій для вимірювання швидкості та пройденої відстані (відносно води) <sup>(2)</sup>	
6.2	Пристрій для вимірювання швидкості та пройденої відстані (відносно ґрунту в подовжньому та поперечному напрямках) <sup>(2)</sup>	
7	Ехолот <sup>(2)</sup>	
8.1	Індикатори стерна, гвинта, упору, кроку гвинта та режиму роботи <sup>(2)</sup>	
8.2	Показчик кутової швидкості повороту <sup>(2)</sup>	

<sup>(1)</sup> Зайве видалити.

<sup>(2)</sup> Альтернативні засоби виконання цієї вимоги допускаються відповідно до СОЛАС V/19. У такому разі відповідні засоби повинні бути вказані.

### *ДОДАТОК III*

## **НАСТАНОВИ СТОСОВНО ВИМОГ ЩОДО БЕЗПЕКИ ПАСАЖИРСЬКИХ СУДЕН І ВИСОКОШВИДКІСНИХ ПАСАЖИРСЬКИХ СУДЕН ДЛЯ ОСІБ З ОБМЕЖЕНОЮ МОБІЛЬНІСТЮ**

**(як зазначено у статті 8)**

Під час застосування настанов цього додатка держави-члени повинні дотримуватися Циркуляра КБМ ММО MSC/Circ.735 «Рекомендація щодо конструкції та експлуатації пасажирських суден з урахуванням потреб людей похилого віку та людей з обмеженими можливостями».

### **1. ДОСТУП ДО СУДНА**

Судна повинні бути сконструйовані та влаштовані таким чином, щоб особа з обмеженою мобільністю могла просто і безпечно підніматися на судно і сходити з нього, а також мала змогу пересуватися між палубами без допомоги або за допомогою апарелей, підйомників або ліфтів. Напрямки такого доступу повинні бути вказані в інших місцях доступу до судна, а також в інших належних місцях на судні.

### **2. УМОВНІ ПОЗНАЧЕННЯ**

Умовні позначення, передбачені на судні для пасажирів, повинні бути легкодоступними і читабельними для осіб з обмеженою мобільністю (у тому числі осіб із сенсорними вадами), а також повинні бути розміщені у ключових місцях.

### **3. ЗАСОБИ ПЕРЕДАВАННЯ ПОВІДОМЛЕНЬ**

Оператор повинен мати засіб на борту судна для передавання візуальних чи вербальних оголошень, наприклад щодо затримок, змін у графіку або послуг на борту судна, для осіб з різними формами обмеженої мобільності.

### **4. АВАРІЙНА СИГНАЛІЗАЦІЯ**

Система аварійної сигналізації та кнопки сигналізації повинні бути спроектовані так, щоб усі пасажирів з обмеженою мобільністю мали до них доступ, а також щоб можна було сповістити таких пасажирів, у тому числі осіб із сенсорними вадами та осіб з порушеннями здатності до навчання.

### **5. ДОДАТКОВІ ВИМОГИ ДЛЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МОБІЛЬНОСТІ НА СУДНІ**

Поручні, коридори та проходи, дверні пройми та двері повинні бути пристосовані для переміщення людини в інвалідному візку. Підйомники, палуби для транспортних засобів, пасажирські приміщення, житлові приміщення та ванні кімнати повинні бути спроектовані так, щоб вони були розумно та пропорційно доступні для осіб з обмеженою мобільністю.

---

### *ДОДАТОК IV*

## **ЧАСТИНА А**

**Скасована Директива з подальшими змінами  
(зазначена у статті 17)**

Директива Ради 98/18/ЄС (ОВ L 144, 15.05.1998, с. 1)	
Директива Комісії 2002/25/ЄС (ОВ L 98, 15.04.2002, с. 1)	
Директива Європейського Парламенту і Ради 2002/84/ЄС (ОВ L 324, 29.11.2002, с. 53)	тільки стаття 7
Директива Європейського Парламенту і Ради 2003/24/ЄС (ОВ L 123, 17.05.2003, с. 18)	
Директива Комісії 2003/75/ЄС (ОВ L 190, 30.07.2003, с. 6)	

## ЧАСТИНА В

### Перелік кінцевих термінів транспозиції в національне право та застосування (зазначений у статті 17)

Директива	Термін транспозиції	Дата застосування
Директива 98/18/ЄС	1 липня 1998 року	
Директива 2002/25/ЄС	15 жовтня 2002 року	1 січня 2003 року, якщо інше не визначено у додатку до Директиви.
Директива 2002/84/ЄС	23 листопада 2003 року	
Директива 2003/24/ЄС	16 листопада 2004 року	
Директива 2003/75/ЄС	31 січня 2004 року	

### ДОДАТОК V

### КОРЕЛЯЦІЙНА ТАБЛИЦЯ

Директива 98/18/ЄС	Ця Директива
Стаття 1	Стаття 1
Стаття 2, вступні слова	Стаття 2, вступна частина

Стаття 2(a)	Стаття 2(a)
Стаття 2(b)	Стаття 2(b)
Стаття 2(c)	Стаття 2(c)
Стаття 2(d)	Стаття 2(d)
Стаття 2(e)	Стаття 2(e)
Стаття 2(ea)	Стаття 2(f)
Стаття 2(f), вступна частина	Стаття 2(g), вступна частина
Стаття 2(f), перший абзац	Стаття 2(g)(i)
Стаття 2(f), другий абзац	Стаття 2(g)(ii)
Стаття 2(g)	Стаття 2(h)
Стаття 2(h)	Стаття 2(i)
Стаття 2(ha)	Стаття 2(j)
Стаття 2(i)	Стаття 2(k)
Стаття 2(j)	Стаття 2(l)
Стаття 2(k)	Стаття 2(m)
Стаття 2(l)	Стаття 2(n)
Стаття 2(m)	Стаття 2(o)
Стаття 2(n)	Стаття 2(p)
Стаття 2(o)	Стаття 2(q)
Стаття 2(p)	Стаття 2(r)
Стаття 2(q)	Стаття 2(s)
Стаття 2(r)	Стаття 2(t)
Стаття 2(s)	Стаття 2(u)
Стаття 2(t)	Стаття 2(v)
Стаття 2(u)	Стаття 2(w)
Стаття 2(v)	Стаття 2(x)
Стаття 2(w)	Стаття 2(y)
Стаття 3(1)	Стаття 3(1)
Стаття 3(2), вступна частина	Стаття 3(2), вступна частина
Стаття 3(2)(a), вступна частина	Стаття 3(2)(a), вступна частина
Стаття 3(2)(a), перший абзац	Стаття 3(2)(a)(i)
Стаття 3(2)(a), другий абзац	Стаття 3(2)(a)(ii)
Стаття 3(2)(a), третій абзац	Стаття 3(2)(a)(iii)
Стаття 3(2)(a), четвертий абзац	Стаття 3(2)(a)(iv)

Стаття 3(2)(а), п'ятий абзац	Стаття 3(2)(а)(v)
Стаття 3(2)(а), шостий абзац	Стаття 3(2)(а)(vi)
Стаття 3(2)(а), сьомий абзац	Стаття 3(2)(а)(vii)
Стаття 3(2)(b), вступна частина	Стаття 3(2)(b), вступна частина
Стаття 3(2)(b), перший абзац	Стаття 3(2)(b)(i)
Стаття 3(2)(b), другий абзац	Стаття 3(2)(b)(ii)
Стаття 3(2)(b), третій абзац	Стаття 3(2)(b)(iii)
Стаття 4	Стаття 4
Стаття 5	Стаття 5
Стаття 6	Стаття 6
Стаття 6а	Стаття 7
Стаття 6b	Стаття 8
Стаття 7	Стаття 9
Стаття 8, перший підпараграф, вступна частина	Стаття 10(1), вступна частина
Стаття 8, перший підпараграф, пункт (а)(i)	Стаття 10(1), пункт (а)
Стаття 8, перший підпараграф, пункт (а)(ii)	Стаття 10(1), пункт (b)
Стаття 8, перший підпараграф, пункт (а)(iii)	Стаття 10(1), пункт (c)
Стаття 8, перший підпараграф, пункт (а)(iv)	Стаття 10(1), пункт (d)
Стаття 8, перший підпараграф, заключна частина	Стаття 10(1), вступна частина
Стаття 8, перший підпараграф, пункт (b), вступна частина	Стаття 10(2), вступна частина
Стаття 8, перший підпараграф, пункт (b)(i)	Стаття 10(2)(a)
Стаття 8, перший підпараграф, пункт (b)(ii)	Стаття 10(2)(b)
Стаття 8, другий підпараграф	Стаття 10(3)
Стаття 9	Стаття 11
Стаття 10	Стаття 12
Стаття 11	Стаття 13
Стаття 12	Стаття 14
Стаття 13	Стаття 15
Стаття 14	Стаття 16
—	Стаття 17
Стаття 15	Стаття 18
Стаття 16	Стаття 19
Додаток І	Додаток І

Додаток II	Додаток II
Додаток III	Додаток III
—	Додаток IV

- (<sup>1</sup>) Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 391/2009 від 23 квітня 2009 року про спільні правила та стандарти для організацій, що здійснюють перевірки та огляди суден (ОВ L 131, 28.05.2009, с. 11).
- (<sup>2</sup>) Директива Європейського Парламенту і Ради 2014/90/ЄС від 23 липня 2014 року про морське обладнання та про скасування Директиви Ради 96/98/ЄС (ОВ L257, 28.8.2014, с. 146).
- (<sup>3</sup>) Директива Європейського Парламенту і Ради 2009/15/ЄС від 23 квітня 2009 року про спільні правила та стандарти для організацій, що здійснюють перевірки та огляди суден, і для відповідних видів діяльності морських адміністрацій (ОВ L 131, 28.5.2009, с. 47).
- (<sup>4</sup>) Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 182/2011 від 16 лютого 2011 року про встановлення правил та загальних принципів стосовно механізмів контролю державами-членами здійснення Комісією виконавчих повноважень (ОВ L 55, 28.2.2011, с. 13).
- (<sup>5</sup>) Арабські цифри після літери «С» у примітках щодо вантажної марки поділу на відсіки можуть бути замінені римськими цифрами або літерами, якщо адміністрація держави прапора вважає, що це необхідно для їх розмежування з примітками щодо міжнародної вантажної марки поділу на відсіки.
- (<sup>6</sup>) Див. Кодекс про рівні шуму на борту суден, ухвалений Резолюцією ММО А.468 (XII).
- (<sup>7</sup>) Покликання зроблене на рекомендації, опубліковані Міжнародною електротехнічною комісією, зокрема, на серію 60092 — Електротехнічні установки на суднах.
- (<sup>8</sup>) Коли суміжні приміщення належать до однієї номерної категорії і використаний нарядковий індекс «а», перегородку чи палубу між такими приміщеннями не потрібно встановлювати, якщо адміністрація держави прапора вважає її зайвою. Наприклад, у категорії (12) перегородка не потрібна між камбузом і буфетними, що є його частиною, за умови, що перегородки та палуби буфетної забезпечують вогнестійкість меж камбуза. Однак між камбузом та машинним приміщенням необхідна перегородка, хоча обидва приміщення належать до категорії (12).
- (<sup>9</sup>) Клас вогнестійкості борту судна до ватерлінії, що відповідає найменшій експлуатаційній осадці, бортів надбудови та рубки, які розташовані нижче місць посадки в рятувальні плоти і спусків для евакуації, і прилеглих районів, може бути знижений до «А-30».
- (<sup>10</sup>) Якщо громадські туалети встановлені повністю в межах огороження трапа, перегородка громадського туалету в межах огороження трапа може належати до класу вогнестійкості «В».
- (<sup>11</sup>) Якщо приміщення категорій 6, 7, 8 і 9 розташовані повністю в межах зовнішнього периметра місця збору, перегородки цих приміщень можуть належати до класу вогнестійкості «В-0». Пости керування аудіо-, відео- та світловими установками можна вважати частиною місця збору.
- (<sup>12</sup>) Для уточнення застосування див. правила II-2/V/3 і 8.
- (<sup>13</sup>) Якщо приміщення належать до однієї номерної категорії і використаний нарядковий індекс «b», перегородка чи палуба класу, зазначеного в таблицях, вимагається лише у випадку, коли суміжні приміщення використовують за різним призначенням, напр., у категорії (9). Перегородки між камбузами не вимагаються, проте камбуз, розташований поруч із малярною, вимагає встановлення перегородки класу «А-0».
- (<sup>14</sup>) Перегородки, що розділяють стернову рубку та штурманську рубку, можуть бути класу «В-0».
- (<sup>15</sup>) Див. параграфи .2.3 і .2.4 цього правила.
- (<sup>16</sup>) Для цілей застосування правила 2.1.2, «В-0» і «С» у таблиці 5.1 і 5.1а повинні читатися як «А-0».
- (<sup>17</sup>) Протипожежна ізоляція не потрібна, якщо машинне приміщення категорії (7) має малу пожежонебезпеку або не є пожежонебезпечним.

( <sup>\*1</sup> ) Якщо в таблицях використана зірочка, перекриття повинне бути виготовлене зі сталі чи іншого рівноцінного матеріалу, проте не вимагається, щоб воно було класу «А».

Однак на судах, побудованих починаючи з 1 січня 2003 року, коли в палубі, за винятком приміщення категорії (10), робиться виріз для прокладення електричних кабелів, труб і вентиляційних каналів, такий виріз має бути непроникним для запобігання потрапляння полум'я та диму. Перекриття між постами керування (аварійними генераторами) і відкритими палубами можуть мати отвори для забору повітря без засобів їх закриття, крім випадку, коли встановлена стаціонарна система газового пожежогасіння.

Для цілей застосування правила П-2/В/2.1.2. зірочка в таблиці 5.2 і 5.2(а), за винятком категорій (8) і (10), повинна читатися як «А-0».

( <sup>18</sup> ) Див. Настанови щодо оцінювання та заміни систем роз'єднання та підйому рятувальних шлюпок (MSC.1/Circ.1392).

( <sup>19</sup> ) Настанови щодо розроблення схем і процедур підйому людей з води (MSC.1/Circ.1447).

( <sup>20</sup> ) Див. Переглянуті рекомендації щодо входу до закритих приміщень на борту суден, ухвалені Резолюцією ММО А.1050(27).