

ЧАСТЬ А-1 – УСТРОЙСТВО СУДОВ

Правило 3-1

Требования к устройству, механическим и электрическим установкам судов

Дополнительно к требованиям, содержащимся в любом месте этих правил, суда проектируются, строятся, технически обслуживаются и ремонтируются, выполняя, в соответствии с положениями правила XI-1/1, требования признанного Администрацией классификационного общества к устройству, механическим и электрическим установкам, или применимые национальные требования Администрации, обеспечивающие равноценный уровень безопасности.

Правило 3-2

Защитное покрытие специально предназначенных для забортной воды балластных танков на судах всех типов и помещений между двойной обшивкой борта навалочных судов

1 Пункты 2 и 4 данного правила применяются к судам валовой вместимостью 500 и более:

- .1 контракт на постройку которых заключен 1 июля 2008 г. и после этой даты; или
- .2 киль которых заложен или которые находятся в аналогичной стадии постройки 1 января 2009 г. и после этой даты, при отсутствии контракта на их постройку; или
- .3 поставка которых осуществляется 1 июля 2012 г. и после этой даты.

2 Все специально предназначенные для забортной воды балластные танки, устроенные на судах, и помещения между двойной обшивкой борта, устроенные на навалочных судах длиной 150 м и более, в ходе постройки покрываются в соответствии с «Эксплуатационными требованиями к защитному покрытию специально предназначенных для забортной воды балластных танков на судах всех типов и помещений между двойной обшивкой борта навалочных судов», принятыми Комитетом по безопасности на море резолюцией MSC.215(82) с возможными поправками Организации, при условии что такие поправки принимаются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями статьи VIII настоящей Конвенции, касающимися процедур принятия поправок, применимых к Приложению, за исключением его главы I.

3 Все специально предназначенные для забортной воды балластные танки на нефтяных танкерах и навалочных судах, построенных 1 июля 1998 г. и после этой даты, к которым не применяется пункт 2, должны отвечать требованиям правила II-1/3-2, принятого резолюцией MSC.47(66).

4 Техническое обслуживание и ремонт системы защитного покрытия включается в общесудовую систему технического обслуживания и ремонта. Эффективность системы защитного покрытия проверяется в течение срока службы судна Администрацией или орга-

низацией, признанной Администрацией, основываясь на руководстве, выработанном Организацией*.

Правило 3-3

Безопасный доступ на носовую часть танкеров

1 Для целей данного правила и правила 3-4, термин *танкеры* включает нефтяные танкеры, определенные в правиле II-1/2.12; танкеры-химовозы, определенные в правиле VII/8.2, и газовозы, определенные в правиле VII/11.2.

2 Каждый танкер, построенный 1 июля 1998 г. и после этой даты, должен оборудоваться средствами, позволяющими экипажу иметь безопасный доступ на носовую часть судна в условиях плохой погоды. Такие средства доступа должны быть одобрены Администрацией на основе руководства, разработанного Организацией**.

Правило 3-4

Устройства аварийной буксировки и процедуры

1 Устройства аварийной буксировки танкеров

1.1 Устройство аварийной буксировки оборудуются в обеих оконечностях каждого танкера дедвейтом 20000 т и более.

1.2 На танкерах, построенных 1 июля 2002 г. и после этой даты:

- .1 устройства должны в любое время иметь способность задействия при отсутствии питания от основного источника электроэнергии на судне, подлежащем буксировке, и посредством простого соединения с буксирующим судном. В целях быстрого задействия, по меньшей мере одно устройство аварийной буксировки должно быть в собранном виде; и
- .2 оба устройства аварийной буксировки должны иметь достаточную прочность, принимая во внимание размеры и дедвейт судна, а также силы, ожидаемые в условиях плохой погоды. Проект и конструкция, а также испытание прототипа устройств аварийной буксировки должны одобряться Администрацией, основываясь на руководстве, разработанном Организацией***.

1.3 На танкерах, построенных до 1 июля 2002 г., проект и конструкция устройств аварийной буксировки должны одобряться Администрацией, основываясь на руководстве, разработанном Организацией****.

2 Процедуры аварийной буксировки на судах

2.1 Данный пункт применяется:

* См. Руководство, подлежащее выработке Организацией.

** См. «Руководство по безопасному доступу на носовую часть танкеров», принятое Комитетом по безопасности на море Организации резолюцией MSC.62(67).

*** См. «Руководство по устройствам аварийной буксировки танкеров», принятое резолюцией MSC.35(63) Комитета по безопасности на море с поправками в резолюции MSC.132(75).

**** См. «Руководство по устройствам аварийной буксировки танкеров», принятое резолюцией MSC.35(63).

- .1 ко всем пассажирским судам — не позднее 1 января 2010 г.;
- .2 к грузовым судам, построенным 1 января 2010 г. и после этой даты; и
- .3 к грузовым судам, построенным до 1 января 2010 г. — не позднее 1 января 2012 г.

2.2 Суда должны обеспечиваться процедурами аварийной буксировки. Такие процедуры хранятся на судне для использования в чрезвычайных ситуациях и основываются на существующих мерах, устройствах и оборудовании судна.

2.3 Эти процедуры* включают:

- .1 планы носовой и кормовой палуб, показывающие возможные устройства аварийной буксировки;
- .2 описание судового оборудования, которое может быть использовано для аварийной буксировки;
- .3 средства и способы связи; и
- .4 образец процедур, чтобы облегчить подготовку и проведение аварийных буксировок.

Правило 3-5

Использование в новых установках материалов, содержащих асбест

1 Данное правило применяется к материалам, используемым в конструкции, механизмах, электрических установках и оборудовании, охваченных настоящей Конвенцией.

2 На всех судах запрещаются новые установки, в которых используются материалы, содержащие асбест, за исключением:

- .1 крыльчаток, используемых в ротационных компрессорах и ротационных вакуумных насосах;
- .2 водонепроницаемых соединений и облицовок, используемых в циркуляционных системах, где жидкости при высокой температуре (выше 350 °С) или давлении (выше 7×10^6 Па) создают опасность пожара, коррозии или токсичности; и
- .3 сборок из мягкой термоизоляции, используемых для температур выше 1000 °С.

Правило 3-6**

Доступ и проходы в помещениях грузовой зоны и в форпике нефтяных танкеров и на навалочных судах

1 Применение

1.1 За исключением предусмотренного в пункте 1.2, данное правило применяется к нефтяным танкерам валовой вместимостью 500 и

* См. «Руководство для владельцев/операторов судов по подготовке процедур аварийной буксировки» (MSC.1/Circ.1255).

** См. циркулярное письмо MSC/Circ.1107.

более и навалочным судам, определенным в правиле IX/1, валовой вместимостью 20000 и более, построенным 1 января 2006 г. и после этой даты.

1.2 Нефтяные танкеры валовой вместимостью 500 и более, построенные 1 октября 1994 г. и после этой даты, но до 1 января 2005 г., должны отвечать положениям правила II-1/12-2, принятого резолюцией MSC.27(61).

2 Средства доступа в грузовые и другие помещения

2.1 Каждое такое помещение обеспечивается средством доступа, чтобы в любое время в течение всего срока эксплуатации судна позволить проведение полных и детальных осмотров и измерений толщины металла конструктивных элементов корпуса судна, подлежащих выполнению Администрацией, компанией, определенной в правиле IX/1, персоналом судна и другими, при необходимости. Такие средства доступа должны отвечать требованиям пункта 5 и «Техническим положениям средств доступа для осмотров», принятым Комитетом по безопасности на море резолюцией MSC.158(78) с возможными поправками Организации, при условии что такие поправки принимаются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями статьи VIII настоящей Конвенции, касающимися процедур принятия поправок, применимых к Приложению, за исключением его главы I.

2.2 Если постоянное средство доступа может подвергнуться повреждению в ходе обычных грузовых операций или если оно не применимо на практике, Администрация может, вместо постоянного средства доступа, допустить использование передвижного или переносного средства, как оговорено в *Технических положениях*, при условии что средства крепления, установки, подвешивания или поддержки этих переносных средств доступа образуют неотъемлемую часть корпуса судна. Все переносное оборудование должно легко устанавливаться или задействоваться судовым персоналом.

2.3 Конструкция и материалы, из которых изготовлены все средства доступа и устройства их крепления к корпусу судна, должны удовлетворять требованиям Администрации. Средства доступа подвергаются освидетельствованию до использования или во время использования при освидетельствованиях, проводимых в соответствии с правилом I/10.

3 Безопасный доступ в грузовые трюмы, грузовые и балластные танки и иные помещения

3.1 Безопасный доступ* в грузовые трюмы, коффердамы, балластные танки, грузовые танки и другие помещения грузовой зоны должен быть непосредственно с открытой палубы и должен быть таким, чтобы обеспечивать в полном объеме осмотр этих помещений. Безопасный доступ в помещения двойного дна или в форпик может быть через насосное помещение, глубокий коффердам, туннель трубопроводов, грузовой трюм, помещение двойного корпуса или подобный отсек, который не предназначен для перевозки нефти или вредных грузов.

* См. резолюцию A.864(20) — «Рекомендации по входу в закрытые помещения на судах».

3.2 Танки и отсеки танков длиной 35 м и более оборудуются по меньшей мере двумя люками и трапами для доступа, расположенными, из практических соображений, как можно далее друг от друга. Танки длиной менее 35 м оборудуются по меньшей мере одним люком и трапом для доступа. Если какой-либо танк поделен одной или более отбойными переборками или подобными препятствиями, которые не обеспечивают легкого доступа в другие части танка, он оборудуется по меньшей мере двумя люками и трапами для доступа.

3.3 Каждый грузовой трюм обеспечивается по меньшей мере двумя средствами доступа, расположенными, насколько это возможно на практике, как можно далее друг от друга. Как правило, эти средства доступа располагаются по диагонали, к примеру, одно — у носовой переборки с левого борта, другое — у кормовой переборки с правого борта.

4 *Наставление по доступу к конструкциям корпуса судна*

4.1 Любое судовое средство доступа для проведения полных и детальных осмотров и измерений толщины металла должно быть описано в одобренном Администрацией *Наставлении по доступу к конструкциям корпуса судна*, приведенный на уровень современности экземпляр которого должен находиться на судне. Для каждого такого помещения Наставление по доступу к конструкциям корпуса судна должно включать следующее:

- .1 схемы, показывающие средства доступа в помещение с соответствующими техническими спецификациями и размерениями;
- .2 схемы, показывающие средства доступа с соответствующими техническими спецификациями и размерениями, находящиеся внутри каждого помещения и позволяющие провести полный осмотр. Схемы должны указывать места, откуда можно осмотреть каждый район помещения;
- .3 схемы, показывающие средства доступа с соответствующими техническими спецификациями и размерениями, находящиеся внутри помещения и позволяющие проводить детальные осмотры. В схемах должны быть указаны наиболее уязвимые места конструктивных элементов помещения, должно быть указано, являются ли средства доступа постоянными или переносными и должны быть указаны места, откуда можно осмотреть каждый район помещения;
- .4 инструкции по осмотру и поддержанию конструкционной прочности всех средств доступа и средств их крепления, принимая во внимание коррозионную атмосферу, которая может быть в помещении;
- .5 инструкции по технике безопасности по использованию настилов при детальных осмотрах и измерении толщины металла;
- .6 инструкции по установке и использованию безопасным образом любого переносного средства доступа;
- .7 перечень всех переносных средств доступа; и

.8 записи о периодических осмотрах, по уходу и ремонту судовых средств доступа.

4.2 Для целей данного правила *наиболее уязвимыми местами конструктивных элементов* являются места, которые выявлены расчетами как требующие контроля или, по опыту эксплуатации подобных судов или судов того же самого типа, известны тем, что подвержены трещинам, короблению, деформации или коррозии, которые ухудшили бы конструкционную целостность судна.

5 Технические спецификации общего характера

5.1 Для доступа через горизонтальные отверстия, люки или горловины, их размеры должны быть достаточными, чтобы вверх или вниз по трапу беспрепятственно прошел человек с автономным дыхательным аппаратом и защитным оборудованием, а также чтобы через отверстие можно было бы поднять пострадавшего с пола соответствующего помещения.

5.2 Для доступа через вертикальные отверстия или горловины в отбойных переборках, флорах, стрингерах и рамных шпангоутах, обеспечивающие проход по длине и ширине помещения, минимальные размеры отверстия не должны быть менее 600 x 800 мм на высоте не более 600 мм от днищевой обшивки корпуса, если не имеется решеток или других упоров для ног.

5.3 На нефтяных танкерах дедвейтом менее 5000 т Администрация может допустить, при особых обстоятельствах, меньшие, чем указанные в пунктах 5.1 и 5.2, размеры отверстий, если возможность прохода через такие отверстия или возможность подъема пострадавшего будет продемонстрирована к удовлетворению Администрации.

Правило 3-7

Чертежи конструкции, хранимые на судне и на берегу

1 Комплект построечных чертежей* и других схем, показывающих все последующие конструкционные изменения, должен храниться на судне, построенном 1 января 2007 г. и после этой даты.

2 Дополнительный комплект таких чертежей должен находиться в компании, определенной в правиле IX/1.2.

Правило 3-8

Буксирное и швартовное оборудование

1 Данное правило применяется к судам, построенным 1 января 2007 г. и после этой даты, но не применяется к устройствам аварийной буксировки, имеющимся в соответствии с правилом 3-4.

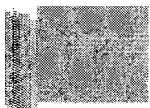
2 Суда обеспечиваются устройствами, оборудованием и приспособлениями достаточной безопасной рабочей нагрузки, чтобы позволить проведение всех операций безопасным образом с буксирным и швартовным устройствами при обычной эксплуатации судна.

3 Устройства, оборудование и приспособления, поставляемые в соответствии с пунктом 2, должны отвечать соответствующим тре-

См. MSC/Circ.1135 — «Построечные документы, которые должны находиться на судне и на берегу».

II-1 рацией по правилу I/6*.

4 Каждое приспособление или часть оборудования, поставленные по данному правилу, должны иметь четкую маркировку в отношении любых ограничений, связанных с их безопасной эксплуатацией, принимая во внимание прочность их крепления к конструкциям корпуса судна.



Правило 3-9

Средства доступа на суда

1 Суда, построенные 1 января 2010 г. и после этой даты, обеспечиваются, для использования в порту и в связанных с портом операциях, средствами доступа, такими как сходные трапы и штатные трапы, в соответствии с пунктом 2, если Администрация считает выполнение какого-либо конкретного положения необоснованным или **непрактичным****.

2 Средства доступа, требуемые пунктом 1, изготавливаются и устанавливаются, основываясь на руководстве, выработанном Организацией***.

3 На всех судах средства доступа проверяются и содержатся в надлежащем состоянии, принимая во внимание все ограничения, связанные с безопасной нагрузкой. Все тросы, используемые для подвешивания средств доступа проходят техническое обслуживание, как указано в правиле III/20.4.

* См. MSC/Circ.1175 — «Руководство по судовому буксирному и швартовному оборудованию».

** Обстоятельства, при которых выполнение этого требования может считаться необоснованным или непрактичным, могут включать те, когда судно:

- .1 имеет небольшой надводный борт и снабжено посадочной аппарелью (рампой); или
- .2 совершает рейсы между определенными портами, где предоставляются береговые штатные/посадочные трапы (платформы).

*** См. «Руководство по конструкции, установке, техническому обслуживанию и проверкам/освидетельствованию штатных и сходных трапов», которое будет разработано Организацией.