

Бюллетень № 27 изменений и дополнений к консолидированному тексту Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г. с поправками. — СПб.: ЗАО «ЦНИИМФ», 2009. — 72 с.

В настоящее издание включены очередные поправки к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г. с поправками (СОЛАС-74), принятые 85 сессией Комитета по безопасности на море ИМО 4 декабря 2008 г. (см. Консолидированный текст издания Конвенции СОЛАС-74 2008 г., включающий Бюллетени № 1–26 изменений и дополнений, ЗАО «ЦНИИМФ»).

Английский язык приводится в качестве одного из рабочих языков ИМО. По этой причине, в случае каких-либо разночтений положений поправок, предпочтение должно отдаваться тексту на английском языке.

Ответственный за выпуск:
зав. отделом С. Е. Мясоедов

Перевод и редактирование:
ст. научн. сотр. В. П. Стрелков

Редактирование: Т. В. Кузнецова

Оригинал-макет: И. Ю. Рогова

© Составление, перевод на русский язык.
ЗАО «ЦНИИМФ», 2009

Вниманию пользователей!

В данный *Бюллетень № 27* включены очередные принятые резолюцией MSC.269(85) поправки к *Конвенции СОЛАС-74 с поправками* (см. текст Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г. издания ЗАО «ЦНИИМФ» 2008 г., включающий поправки, опубликованные в Бюллетенях с № 1 по № 26 изменений и дополнений).

Резолюция MSC.269(85) содержит Приложение 1 (его поправки **вступают в силу 1 июля 2010 г.**) и Приложение 2 (его поправки **вступают в силу 1 января 2011 г.**). Появление двух Приложений к одной резолюции вызвано тем фактом, что первое Приложение привязано (в основном) к дате вступления в силу Кодекса ОЧС 2008 (принятого резолюцией MSC.267(85)), а второе Приложение — к дате вступления в силу МКМПНГ (принятого резолюцией MSC.268(85)). Учитывая разные даты вступления в силу поправок, отметьте их различными условными значками в Листе учета поправок.

В *Бюллетень № 27* включены также резолюция MSC.272(85) (поправки к Кодексу ЛСА) и резолюция MSC.273(85) (поправки к МКУБ) — обязательные инструменты по Конвенции СОЛАС. Оба эти комплекта поправок **вступают в силу 1 июля 2010 г.**

От составителей

СОДЕРЖАНИЕ

РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.269(85) ПОПРАВКИ К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 Г. С ПОПРАВКАМИ	6
РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.272(85) ПОПРАВКИ К МЕЖДУНАРОДНОМУ КОДЕКСУ ПО СПАСАТЕЛЬНЫМ СРЕДСТВАМ (КОДЕКСУ ЛСА)	28
РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.273(85) ПОПРАВКИ К МЕЖДУНАРОДНОМУ КОДЕКСУ ПО УПРАВЛЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТЬЮ (МКУБ)	34

CONTENTS

RESOLUTION MSC.269(85)	
AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED	7
RESOLUION MSC.272(85)	
AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL LIFE-SAVING APPLIANCE (LSA) CODE	29
RESOLUTION MSC.273(85)	
AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT CODE (ISM CODE)	35

**РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.269(85)
принята 4 декабря 2008 г.**

**ПОПРАВКИ К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ
ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ
1974 Г. С ПОПРАВКАМИ**

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

**ГЛАВА II-1 — КОНСТРУКЦИЯ — УСТРОЙСТВО,
ДЕЛЕНИЕ НА ОТСЕКИ И ОСТОЙЧИВОСТЬ,
МЕХАНИЧЕСКИЕ И ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ УСТАНОВКИ**

Правило 2 — Определения

1 После существующего пункта 26 добавляется следующий новый пункт:

«27 *Кодекс ОСНС 2008* означает Международный кодекс устойчивости судов в неповрежденном состоянии 2008 г., состоящий из вводной части, части А (положения которой рассматриваются как обязательные) и части В (положения которой рассматриваются как рекомендательные), принятый резолюцией MSC.267(85) при условии, что:

- .1 поправки к вводной части и части А Кодекса 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; и
- .2 поправки к части В Кодекса принимаются Комитетом по безопасности на море в соответствии с его Правилами процедуры.»

**RESOLUTION MSC.269(85)
adopted on 4 December 2008**

**AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL
CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA,
1974, AS AMENDED**

ANNEX 1

**CHAPTER II-1 — CONSTRUCTION — STRUCTURE,
SUBDIVISION AND STABILITY, MACHINERY
AND ELECTRICAL INSTALLATIONS**

Regulation 2 — Definitions

1 The following new paragraph 27 is added after the existing paragraph 26:

«27 *2008 IS Code* means the International Code on Intact Stability, 2008, consisting of an introduction, part A (the provisions of which shall be treated as mandatory) and part B (the provisions of which shall be treated as recommendatory), as adopted by resolution MSC.267(85), provided that:

- .1 amendments to the introduction and part A of the Code are adopted, brought into force and take effect in accordance with provisions of article VIII of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to the Annex other than chapter I thereof; and
- .2 amendments to part B of the Code are adopted by the Maritime Safety Committee in accordance with its Rules of Procedure.»

Правило 5 — *Информация об устойчивости в неповрежденном состоянии*

2 Существующий заголовок правила заменен на:

«Устойчивость в неповрежденном состоянии»

3 В пункте 1 после существующего предложения вносится следующее новое предложение:

«Дополнительно к любым другим применимым требованиям настоящих правил, суда длиной 24 м и более, построенные 1 июля 2010 г. и после этой даты, должны, как минимум, отвечать требованиям части А Кодекса ОСНС 2008»

**ГЛАВА II-2 — КОНСТРУКЦИЯ —
ПРОТИВОПОЖАРНАЯ ЗАЩИТА, ОБНАРУЖЕНИЕ
И ТУШЕНИЕ ПОЖАРА**

Правило 1 — *Применение*

4 Добавляется следующий новый пункт 2.3:

«2.3 Суда, построенные 1 июля 2002 г. и после этой даты, но до 1 июля 2010 г., должны отвечать пунктам 7.1.1, 7.4.4.2, 7.4.4.3 и 7.5.2.1.2 правила 9, принятого резолюцией MSC.99(73).»

Правило 9 — *Предотвращение распространения пожара*

5 Последнее предложение пункта 4.1.1.2 вынесено как новый отдельный пункт 4.1.1.3, а существующие последующие пункты (4.1.1.3–4.1.1.8) перенумеровываются соответственно.

6 В конце пункта 4.1.1.2 добавляется следующий текст:

«Двери, одобренные без комингса, являющегося частью дверной рамы, установленные 1 июля 2010 г. и после этой даты, устанавливаются так, чтобы просвет под дверью не превышал 12 мм. Негорючий комингс устанавливается под дверью таким образом, чтобы покрытие пола не выступало за нижнюю часть закрытой двери.»

7 В конце пункта 4.1.2.1 добавляется следующий текст:

«Двери, одобренные без комингса, являющегося частью дверной рамы, установленные 1 июля 2010 г. и после этой даты, устанавливаются так, чтобы просвет под дверью не превышал 25 мм.»

Regulation 5 — *Intact stability information*

2 In the existing title of the regulation, the word «information» is deleted.

3 In paragraph 1, the following new sentence is added after the existing sentence:

«In addition to any other applicable requirements of the present regulations, ships having a length of 24 m and upwards constructed on or after 1 July 2010 shall as a minimum comply with the requirements of part A of the 2008 IS Code.»

**CHAPTER II-2 — CONSTRUCTION —
FIRE PROTECTION, FIRE DETECTION
AND FIRE EXTINCTION**

Regulation 1 — *Application*

4 The following new paragraph 2.3 is added:

«2.3 Ships constructed on or after 1 July 2002 and before 1 July 2010 shall comply with paragraphs 7.1.1, 7.4.4.2, 7.4.4.3 and 7.5.2.1.2 of regulation 9, as adopted by resolution MSC.99(73).»

Regulation 9 — *Containment of fire*

5 The last sentence of paragraph 4.1.1.2 is moved to a new separate paragraph 4.1.1.3 and the existing following paragraphs are renumbered accordingly.

6 The following text is added at the end of paragraph 4.1.1.2:

«Doors approved without the sill being part of the frame, which are installed on or after 1 July 2010, shall be installed such that the gap under the door does not exceed 12 mm. A non-combustible sill shall be installed under the door such that floor coverings do not extend beneath the closed door.»

7 The following text is added at the end of paragraph 4.1.2.1:

«Doors approved without the sill being part of the frame, which are installed on or after 1 July 2010, shall be installed such that the gap under the door does not exceed 25 mm.»

8 В пункте 4.2.1, после первого предложения, добавляется следующий текст:

«Двери, одобренные как класс «А» без комингса, являющегося частью дверной рамы, установленные 1 июля 2010 г. и после этой даты, устанавливаются так, чтобы просвет под дверью не превышал 12 мм, а негорючий комингс устанавливается под дверью таким образом, чтобы покрытие пола не выступало за нижнюю часть закрытой двери. Двери, одобренные как класс «В» без комингса, являющегося частью дверной рамы, устанавливаются так, чтобы просвет под дверью не превышал 25 мм.»

9 В пункте 7.1.1, в первом и втором предложениях, слова «негорючего материала» заменяются словами «стали или равноценного материала».

10 В начале пункта 7.1.1.1 вставляются слова «с учетом пункта 7.1.1.1.2,», а после слова «из» вносится слово «любого».

11 Следующий новый пункт 7.1.1.2 добавляется после существующего пункта 7.1.1.1:

«.2 на судах, построенных 1 июля 2010 г. и после этой даты, каналы изготавливаются из жаростойкого негорючего материала, который может быть облицован внутри и снаружи пленкой, имеющей характеристики медленного распространения пламени, и, в каждом случае, имеющей теплотворную способность** не более 45 МДж/м² их площади поверхности для использованной толщины;

а существующие последующие пункты (7.1.1.2 и 7.1.1.3) соответственно перенумеровываются.

** См. рекомендации, опубликованные Международной организацией стандартизации, в частности, публикацию ИСО 1716:2002 — «Определение теплотворной способности».

12 В пункте 7.4.4.2 слова «негорючих материалов» заменяются словами «стали или равноценного материала».

13 В пункте 7.4.4.3 слово «негорючим» заменяется словами «из стали или равноценного материала».

14 В пункте 7.4.4.3.1, в самом начале текста, добавляются слова: «с учетом пункта 7.4.4.3.2», а после слова «из» вносится слово «любого».

8 In paragraph 4.2.1, the following text is added after the first sentence:

«Doors approved as «A» class without the sill being part of the frame, which are installed on or after 1 July 2010, shall be installed such that the gap under the door does not exceed 12 mm and a non-combustible sill shall be installed under the door such that floor coverings do not extend beneath the closed door. Doors approved as «B» class without the sill being part of the frame, which are installed on or after 1 July 2010, shall be installed such that the gap under the door does not exceed 25 mm.»

9 In paragraphs 7.1.1, in the first and second sentences, the words «non-combustible» are replaced by the words «steel or equivalent».

10 At the beginning of paragraph 7.1.1.1, the words «subject to paragraph 7.1.1.2» are added and the word «a» before the word «material» is replaced by the word «any».

11 The following new paragraph 7.1.1.2 is added after the existing paragraph 7.1.1.1 and the existing subsequent paragraphs are renumbered accordingly:

«.2 on ships constructed on or after 1 July 2010, the ducts shall be made of heat resisting non-combustible material, which may be faced internally and externally with membranes having low flam-spread characteristics and, in each case, a calorific value** not exceeding 45 MJ/m² of their surface area for the thickness used;

* Refer to the recommendations published by the International Organization for Standardization, in particular publication ISO 1716:2002, "Determination of calorific potential".»

12 In paragraph 7.4.4.2, the words «non-combustible» are replaced by the words «steel or equivalent».

13 In paragraph 7.4.4.3, the words «non-combustible» are replaced by the words «steel or equivalent».

14 At the beginning of paragraph 7.4.4.3.1, the words «subject to paragraph 7.4.4.3.2» are added and the word «a» before the word «material» is replaced by the word «any».

15 После существующего пункта 7.4.4.3.1 вносится следующий новый пункт 7.4.4.3.2:

«.2 на судах, построенных 1 июля 2010 г. и после этой даты, каналы изготавливаются из жаростойкого негорючего материала, который может быть облицован внутри и снаружи пленкой, имеющей характеристики медленного распространения пламени, и, в каждом случае, имеющей теплотворную способность* не более 45 МДж/м² их площади поверхности для использованной толщины;

существующие последующие подпункты (.2 и .3) соответственно перенумеровываются.

* См. рекомендации, опубликованные Международной организацией стандартизации, в частности, ИСО 1716:2002 — «Определение теплотворной способности».»

16 В пункте 7.5.2.1.2, в конце текста, добавляются слова: «и, дополнительно, противопожарной заслонкой в верхнем конце канала».

Правило 10 — Борьба с пожаром

17 После существующего пункта 10.2.5 вносится следующий новый пункт 10.2.6:

«10.2.6 Пассажирские суда, перевозящие более 36 пассажиров, построенные 1 июля 2010 г. и после этой даты, оборудуются подходящим образом расположенными средствами полной перезарядки воздушных баллонов дыхательных аппаратов незагрязненным воздухом. Средства перезарядки должны быть либо:

- .1 компрессорами воздуха для дыхательных аппаратов, подключенными к главному и аварийному распределительным щитам, либо имеющими независимый привод, с минимальной производительностью 60 л/мин на один требуемый дыхательный аппарат, но не более 420 л/мин общей производительностью; либо
- .2 отдельными системами хранения воздуха под подходящим давлением для перезарядки дыхательных аппаратов, используемых на судне, вместимостью не менее 1200 л на один требуемый аппарат, но не более 50000 л общего количества свободного воздуха.»

Примечание. В пункте 1 правила VI/6 сноску (***) замените следующей: «См. правило II-1/5-1.»

* * *

15 The following new paragraph 7.4.4.3.2 is added after the existing paragraph 7.4.4.3.1 and the existing subsequent paragraphs are renumbered accordingly:

«.2 on ships constructed on or after 1 July 2010, the ducts shall be made of heat resisting non-combustible material, which may be faced internally and externally with membranes having low flame-spread characteristics and, in each case, a calorific value* not exceeding 45 MJ/m² of their surface area for the thickness used;

* Refer to the recommendations published by the International Organization for Standardization, in particular publication ISO 1716:2002, "Determination of calorific potential".»

16 At the end of paragraph 7.5.2.1.2, the words «and, in addition, a fire damper in the upper end of the duct» are added.

Regulation 10 — Fire fighting

17 The following new paragraph 10.2.6 is inserted after the existing paragraph 10.2.5:

«10.2.6 Passenger ships carrying more than 36 passengers constructed on or after 1 July 2010 shall be fitted with a suitably located means for fully recharging breathing air cylinders, free from contamination. The means for recharging shall be either:

- .1 breathing air compressors supplied from the main and emergency switchboard, or independently driven, with a minimum capacity of 60 l/min per required breathing apparatus, not to exceed 420 l/min; or
- .2 self-contained high-pressure storage systems of suitable pressure to recharge the breathing apparatus used on board, with a capacity of at least 1,200 l per required breathing apparatus, not to exceed 50,000 l of free air.»

Note. In paragraph 1 of regulation VI/6 footnote (***) change to «Refer to regulation II-1/5-1.»

* * *

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

ГЛАВА II-2 — КОНСТРУКЦИЯ — ПРОТИВОПОЖАРНАЯ ЗАЩИТА, ОБНАРУЖЕНИЕ И ТУШЕНИЕ ПОЖАРА

Правило 1 — Применение

1 Добавляется следующий новый пункт 2.4:

«2.4 Упомянутые ниже суда, с грузовыми помещениями, предназначенными для перевозки опасных грузов в таре, должны отвечать правилу 19.3, за исключением случаев перевозки опасных грузов, указанных как классы 6.2 и 7, опасных грузов в ограниченных количествах* и в освобожденных количествах** в соответствии с таблицами 19.1 и 19.3, не позднее даты первого освидетельствования для возобновления свидетельства 1 января 2011 г. и после этой даты:

- .1 грузовые суда валовой вместимостью 500 и более и пассажирские суда, построенные 1 сентября 1984 г. и после этой даты, но до 1 января 2011 г.; и
- .2 грузовые суда валовой вместимостью менее 500, построенные 1 февраля 1992 г. и после этой даты, но до 1 января 2011 г.

Несмотря на эти положения:

- .3 грузовые суда валовой вместимостью 500 и более и пассажирские суда, построенные 1 сентября 1984 г. и после этой даты, но до 1 июля 1986 г., могут не отвечать правилу 19.3.3, при условии что они отвечают правилу 54.2.3, принятому резолюцией MSC.1(XLV);
- .4 грузовые суда валовой вместимостью 500 и более и пассажирские суда, построенные 1 июля 1986 г. и после этой даты, но до 1 февраля 1992 г., могут не отвечать правилу 19.3.3, при условии что они отвечают правилу 54.2.3, принятому резолюцией MSC.6(48);
- .5 грузовые суда валовой вместимостью 500 и более и пассажирские суда, построенные 1 сентября 1984 г. и после этой даты, но до 1 июля 1998 г., могут не отвечать правилам 19.3.10.1 и 19.3.10.2; и

ANNEX 2

CHAPTER II-2 — CONSTRUCTION — FIRE PROTECTION, FIRE DETECTION AND FIRE EXTINCTION

Regulation 1 — Application

1 The following new paragraph 2.4 is added:

«2.4 The following ships, which cargo spaces intended for the carriage of packaged dangerous goods, shall comply with regulation 19.3, except when carrying dangerous goods specified as classes 6.2 and 7 and dangerous goods in limited quantities* and excepted quantities** in accordance with tables 19.1 and 19.3, not later than the date of the first renewal survey on or after the 1 January 2011:

- .1 cargo ships of 500 gross tonnage and upwards and passenger ships constructed on or after 1 September 1984 but before 1 January 2011; and
- .2 cargo ships of less than 500 gross tonnage constructed on or after 1 February 1992 but before 1 January 2011.

Notwithstanding these provisions:

- .3 cargo ships of 500 gross tonnage and upwards and passenger ships constructed on or after 1 September 1984 but before 1 July 1986 need not comply with regulation 19.3.3 provided that they comply with regulation 54.2.3 as adopted by the resolution MSC.1(XLV);
- .4 cargo ships of 500 gross tonnage and upwards and passenger ships constructed on or after 1 July 1986 but before 1 February 1992 need not comply with regulation 19.3.3 provided that they comply with regulation 54.2.3 as adopted by the resolution MSC.6(48);
- .5 cargo ships of 500 gross tonnage and upwards and passenger ships constructed on or after 1 September 1984 but before 1 July 1998 need not comply with regulations 19.3.10.1 and 19.3.10.2; and

.6 грузовые суда валовой вместимостью менее 500, построенные 1 февраля 1992 г. и после этой даты, но до 1 июля 1998 г., могут не отвечать правилам 19.3.10.1 и 19.3.10.2.

* См. главу 3.4 Международного кодекса морской перевозки опасных грузов.

** См. главу 3.5 Международного кодекса морской перевозки опасных грузов.»

Примечание. В правиле 10, в сноске к пункту 7.1.4, слова «Кодекс безопасной практики перевозки навалочных грузов» замените на: «МКМПНГ».

Правило 16 — Судовые операции

2 В пункте 2.1 слова «Кодексе безопасной практики перевозки навалочных грузов» заменяются словами «Международном кодексе морской перевозки навалочных грузов (МКМПНГ)».

Правило 19 — Перевозка опасных грузов

3 Примечание 1 к таблице 19.1 заменяется следующим:

«1 Для классов 4 и 5.1 твердых веществ не применяется при перевозке твердых веществ в закрытых контейнерах. Для классов 2, 3, 6.1 и 8, перевозимых в закрытых контейнерах, производительность вентиляции может быть снижена, но не менее чем до двух воздухообменов в час. Для жидкостей классов 4 и 5.1, перевозимых в закрытых контейнерах, производительность вентиляции может быть снижена, но не менее чем до двух воздухообменов в час. Для целей данного требования танк-контейнер рассматривается как закрытый контейнер.»

4 В примечании 10 таблицы 19.2 замените слова «Кодекса безопасной практики перевозки навалочных грузов (резолюция А.434(XI))» словами «Международного кодекса морской перевозки навалочных грузов (МКМПНГ)», принятого резолюцией MSC.268(85).

5 Существующая таблица 19.3 заменяется следующей:

- .6 cargo ships of less than 500 gross tonnage constructed on or after 1 February 1992 but before 1 July 1998 need not comply with regulations 19.3.10.1 and 19.3.10.2.»

* Refer to chapter 3.4 of the IMDG Code.

** Refer to chapter 3.5 of the IMDG Code.»

Note: In regulation 10, the footnote in paragraph 7.1.4, referring to the BC Code, should be replaced by the IMSBC Code.

Regulation 16 — Operations

2 In paragraph 2.1, the reference to «the Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes» is replaced by the reference to «the International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC) Code».

Regulation 19 — *Carriage of dangerous goods*

3 The existing note 1 to table 19.1 is replaced by the following:

«1 For classes 4 and 5.1 solids not applicable to closed freight containers. For classes 2, 3, 6.1 and 8 when carried in closed freight containers the ventilation rate may be reduced to not less than two air changes per hour. For classes 4 and 5.1 liquids when carried in closed freight containers, the ventilation rate may be reduced to not less than two air changes per hour. For the purpose of this requirement a portable tank is a closed freight container.»

4 In note 10 to table 19.2, the words «the Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes, adopted by resolution A.434(XI)» are replaced by the words «the International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC) Code, as adopted by resolution MSC.268(85)».

5 The existing table 19.3 is replaced by the following table:

Таблица 19.3 — Применение требований к различным классам опасных грузов, кроме опасных грузов, перевозимых навалом

Класс	Правило 19.3																							
	1.1-1.6	1.4S	2.1	2.2	2.3 горючие ²⁰	2.3 негорючие	3 FPI5 < 23 °C	3 FPI5 ≥ 23 °C to ≤ 60 °C	4.1	4.2	4.3 жидкости ²¹	4.3 твердые	5.1	5.2 ¹⁶	6.1 жидкости FPI5 < 23 °C	6.1 жидкости FPI5 ≥ 23 °C to ≤ 60 °C	6.1 жидкости	6.1 твердые	8 жидкости FPI5 < 23 °C	8 жидкости FPI5 ≥ 2 °C to ≤ 60 °C	8 жидкости	8 твердые	9	
.1.1	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
.1.2	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
.1.3	x	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
.1.4	x	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
.2	x	—	x	—	x	—	x	—	—	x ¹⁸	—	—	—	—	x	—	—	—	x	—	—	—	x ¹⁷	
.3	x	x	x	x	—	x	x	x	x	x	x	x	x	—	x	x	x	x	x	x	x	x	—	
.4.1	—	—	x	—	—	x	x	—	x ¹¹	x ¹¹	x	x	x ¹¹	—	x	x	—	x ¹¹	x	x	—	—	x ¹¹	
.4.2	—	—	x	—	—	—	x	—	—	—	—	—	—	x	—	—	—	x	—	—	—	—	x ¹⁷	
.5	—	—	—	—	—	—	x	—	—	—	—	—	—	x	x	—	x	x	x	x ¹⁹	x ¹⁹	—	—	
.6	—	—	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x ¹⁴	
.7	—	—	—	—	—	—	x	x	x	x	x	x	x	—	x	x	—	x	x	x	x	—	—	
.8	x ¹²	—	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x ¹³	x	x	x	x	—	x	x	x	x	—	—	

Table 19.3 — Application of the requirements to different classes of dangerous goods except solid dangerous goods in bulk

Class	Regulation 19.3																						
	1.1 to 1.6	1.4S	2.1	2.2	2.3 flammable ²⁰	2.3 non-flammable	3 FPI5 < 23 °C	3 FPI5 ≥ 23 °C to ≤ 60 °C	4.1	4.2	4.3 liquids ²¹	4.3 solids	5.1	5.2 ¹⁶	6.1 liquids FPI5 < 23 °C	6.1 liquids FPI5 ≥ 23 °C to ≤ 60 °C	6.1 liquids	6.1 solids	8 liquids FPI5 < 23 °C	8 liquids FPI5 ≥ 2 °C to ≤ 60 °C	8 liquids	8 solids	9
.1.1	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
.1.2	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
.1.3	x	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
.1.4	x	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
.2	x	—	x	—	x	—	x	—	—	x ¹⁸	—	—	—	—	x	—	—	—	x	—	—	x ¹⁷	
.3	x	x	x	x	—	x	x	x	x	x	x	x	x	—	x	x	x	x	x	x	x	x	—
.4.1	—	—	x	—	—	x	x	—	x ¹¹	x ¹¹	x	x	x ¹¹	—	x	x	—	x ¹¹	x	x	—	—	x ¹¹
.4.2	—	—	x	—	—	—	x	—	—	—	—	—	—	x	—	—	—	x	—	—	—	—	x ¹⁷
.5	—	—	—	—	—	—	x	—	—	—	—	—	—	x	x	—	x	x	x	x ¹⁹	x ¹⁹	—	—
.6	—	—	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x ¹⁴
.7	—	—	—	—	—	—	x	x	x	x	x	x	x	—	x	x	—	x	x	x	x	—	—
.8	x ¹²	—	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x ¹³	x	x	x	x	—	x	x	x	x	—	—
.9	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
.10.1	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
.10.2	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x

Примечания.

- 11 Если Международным кодексом морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ) с поправками требуются помещения, оборудованные принудительной вентиляцией.
- 12 Размещение, во всех случаях, — в трех метрах по горизонтали от ограничивающих конструкций машинного помещения.
- 13 См. МКМПОГ.
- 14 В зависимости от грузов, предназначенных к перевозке.
- 15 FR означает температуру вспышки.
- 16 Согласно положениям МКМПОГ с поправками, размещение опасных грузов класса 5.2 под палубой или в закрытых помещениях ро-ро запрещается.
- 17 Применяется только к опасным грузам, выделяющим горючие пары, перечисленным в МКМПОГ.
- 18 Применяется только к опасным грузам, имеющим температуру вспышки менее 23 °С, перечисленным в МКМПОГ.
- 19 Применяется только к опасным грузам, имеющим дополнительный риск класса 6.1.
- 20 По положениям МКМПОГ, размещение грузов класса 2.3, имеющих дополнительный риск класса 2.1, запрещается под палубой или в закрытых помещениях ро-ро.
- 21 По положениям МКМПОГ, размещение жидких грузов класса 4.3, имеющих температуру вспышки менее 23°С, запрещается под палубой или в закрытых помещениях ро-ро.»

6 В пункте 2.1, после слов «кроме случаев, когда опасные грузы перевозятся в ограниченных количествах**» добавляются слова «и в освобожденных количествах***» и помещается соответствующая сноска:

*** См. главу 3.5 МКМПОГ.»

7 Существующий заголовок пункта 3.4 заменяется на:

«3.4 Устройство вентиляции»

8 В конце первого предложения пункта 3.6.1 добавьте следующий текст:

«, выбираемой с учетом опасностей, связанных с перевозимыми химическими веществами стандартов, выработанными Организацией согласно классу и физическому состоянию*.

* Для навалочных грузов: защитная одежда должна удовлетворять положениям об оборудовании, указанным в соответствующем перечне МКМПОГ для конкретных веществ. Для грузов в таре: защитная одежда должна удовлетворять положениям об оборудовании, указанным в аварийных карточках Дополнения к МКМПОГ для конкретных веществ.»

Notes:

- 11 When «mechanically-ventilated spaces» are required by the IMDG Code, as amended.
 - 12 Stow 3 m horizontally away from the machinery space boundaries in all cases.
 - 13 Refer to the IMDG Code.
 - 14 As appropriate to the goods to be carried.
 - 15 FP means flashpoint.
 - 16 Under the provisions of the IMDG Code, stowage of class 5.2 dangerous goods under deck or in enclosed ro-ro spaces is prohibited.
 - 17 Only applicable to dangerous goods evolving flammable vapour listed in the IMDG Code.
 - 18 Only applicable to dangerous goods having a flashpoint less than 23 °C listed in the IMDG Code.
 - 19 Only applicable to dangerous goods having a subsidiary risk class 6.1.
 - 20 Under the provisions of the IMDG Code, stowage of class 2.3 having subsidiary risk class 2.1 under deck or in enclosed ro-ro spaces is prohibited.
 - 21 Under the provisions of the IMDG Code, stowage of class 4.3 liquids having a flashpoint less than 23 °C under deck or in enclosed ro-ro spaces is prohibited.»
- 6** In paragraph 2.1, the words «and excepted quantities***» with the following footnote are added after the text «except when carrying dangerous goods in limited quantities**»:

*** Refer to chapter 3.5 of the IMDG Code.»

7 In paragraph 3.4, the existing title is replaced as follows:

«3.4 Ventilation arrangement»

8 The following text at the end of the first sentence of regulation 3.6.1:

«and shall be selected taking into account the hazards associated with the chemicals being transported and the standards developed by the Organization according to the class and physical state*.

* For solid bulk cargoes, the protective clothing should satisfy the equipment provisions specified in the respective schedules of the IMSBC Code for the individual substances. For packaged goods, the protective clothing should satisfy the equipment provisions specified in emergency procedures (EmS) of the Supplement to the IMDG Code for the individual substances.»

9 В конце пункта 4 добавляются слова «и в освобожденных количествах.»

ГЛАВА VI — ПЕРЕВОЗКА ГРУЗОВ

Примечание. В правиле 1, в пункте 2, третий пункт сноски (*) удаляется.

10 Перед существующим правилом 1 вносятся следующие новые правила 1-1 и 1-2:

«Правило 1-1

Определения

Для целей данной главы, если специально не предусмотрено иное, применяются следующие определения:

1 *МКМПНГ* означает Международный кодекс морской перевозки навалочных грузов, принятый Комитетом по безопасности на море резолюцией MSC.268(85), в который Организацией могут быть внесены поправки, 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 *Навалочный груз* означает любой груз, кроме жидкости или газа, состоящий из смеси частиц, гранул или любых более крупных кусков материала, как правило, однородных по составу, загружаемый в грузовые помещения судна без какого-либо временного вида тары.

Правило 1-2

Требования к перевозке навалочных грузов, иных чем зерно

Перевозка навалочных грузов, иных чем зерно, осуществляется в соответствии с применимыми положениями МКМПНГ.»

Правило 2 — Информация о грузе

11 Существующий пункт 2.2 заменяется следующим:

«.2 в случае навалочного груза — информацию, требуемую разделом 4 МКМПНГ.»

12 Существующий пункт 2.3 удаляется.

9 At the end of paragraph 4, the words «and excepted quantities» are added.

CHAPTER VI — CARRIAGE OF CARGOES

Note: In regulation 1, in paragraph 2, the third footnote, referring to the BC Code, is deleted.

10 The following new regulations 1-1 and 1-2 added after the existing regulation 1:

«Regulation 1-1

Definitions

For the purpose of this chapter, unless expressly provided otherwise, the following definitions shall apply:

1 *IMSBC Code* means the International Maritime Solid Bulk Cargoes Code (IMSBC) adopted by the Maritime Safety Committee of the Organization by resolution MSC.268(85), as may be amended by the Organization, provided that such amendments are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article VIII of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to the Annex other than chapter I thereof.

2 *Solid bulk cargo* means any cargo, other than liquid or gas, consisting of a combination of particles, granules or any larger pieces of material generally uniform in composition, which is loaded directly into the cargo spaces of a ship without any intermediate form of containment.

Regulation 1-2

Requirements for the carriage of solid bulk cargoes other than grain

The carriage of solid bulk cargoes other than grain shall be in compliance with the relevant provisions of the IMSBC Code.»

Regulation 2 — *Cargo Information*

11 The existing paragraph 2.2 is replaced by the following:

«.2 in the case of solid bulk cargo, information as required by section 4 of the IMSBC Code.»

12 The existing paragraph 2.3 is deleted.

Правило 3 — *Анализ содержания кислорода и оборудование обнаружения газа*

13 Поправка относится только к тексту на английском языке.

ЧАСТЬ В — СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ДЛЯ НАВАЛОЧНЫХ ГРУЗОВ, ИНЫХ ЧЕМ ЗЕРНО

14 Заголовок части В заменяется следующим:

«ЧАСТЬ В — СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ДЛЯ НАВАЛОЧНЫХ ГРУЗОВ»

Правило 6 — *Приемлемость для перевозки*

15 Поправка относится только к тексту на английском языке.

16 Существующие пункты 2 и 3 удаляются.

Правило 7 — *Погрузка, размещение и выгрузка навалочных грузов*

17 Поправка относится только к тексту на английском языке.

18 Существующие пункты 4 и 5 удаляются, а последующие пункты переумеровываются соответственно.

ГЛАВА VII — ПЕРЕВОЗКА ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

Правило 7-1 — *Применение*

19 В пункте 3 правила удаляются слова «подробные инструкции по безопасной перевозке опасных грузов навалом^{**}, которые включают». Удаляется и соответствующая сноска (**).

Regulation 3 — *Oxygen analysis and gas detection equipment*

13 In paragraph 1, the word «solid» is inserted in the first sentence, after the words «When transporting a».

**PART B — SPECIAL PROVISIONS FOR BULK CARGOES
OTHER THAN GRAIN**

14 The title of part B is replaced as follows:

**«PART B — SPECIAL PROVISION FOR SOLID BULK
CARGOES»**

Regulation 6 — *Acceptability for shipment*

15 In existing paragraph 1, the word «solid» is inserted in the first sentence after the words «Prior to loading a».

16 The existing paragraphs 2 and 3 are deleted.

Regulation 7 — *Loading, unloading and stowage of bulk cargoes*

17 In the heading of the regulation, the word «solid» is inserted after the words «stowage of».

18 The existing paragraph 4 and 5 are deleted and the subsequent paragraphs are renumbered accordingly.

**CHAPTER VII — CARRIAGE OF DANGEROUS
GOODS**

Regulation 7-1 — *Application*

19 In the existing regulation 7-1.3, the words «detailed instructions on the safe carriage of dangerous goods in solid form in bulk** which shall include» are deleted. The relevant footnote is deleted.

20 Следующее новое правило 7-5 добавляется после правила 7-4:

«Правило 7-5

Требования к перевозке опасных грузов навалом

Перевозка опасных грузов навалом осуществляется в соответствии с применимыми положениями МКМПНГ, определенного в правиле VI/1-1.1.»

20 The following new regulation 7-5 is added after regulation 7-4:

«Regulation 7-5

*Requirements for the carriage of dangerous goods
in solid form in bulk*

The carriage of dangerous goods in solid form in bulk shall be in compliance with the relevant provisions of the IMSBC Code, as defined in regulation VI/1-1.1.»

РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.272(85)
принята 4 декабря 2008 г.

**ПОПРАВКИ К МЕЖДУНАРОДНОМУ КОДЕКСУ
ПО СПАСАТЕЛЬНЫМ СРЕДСТВАМ (КОДЕКСУ ЛСА)**

4.4 Общие требования к спасательным шлюпкам

1 В подпункте .1 пункта 4.4.2.2 после «75 кг» внесите: «(для шлюпки пассажирского судна) или 82,5 кг (для шлюпки грузового судна)».

2 Текст существующего пункта 4.4.9.1 заменяется на следующим:

«4.4.9.1 Цифры, обозначающие число людей по одобренной вместимости для спасательной шлюпки, для пассажирских и/или грузовых судов — в зависимости от случая, должны быть нанесены на ней четкими нестирающимися цифрами.»

4.7 Спасательные шлюпки, спускаемые свободным падением

3 Текст существующего пункта 4.7.2 заменяется на следующим:

«4.7.2 Вместимость спасательных шлюпок,
спускаемых свободным падением

4.7.2.1 Вместимость спасательной шлюпки, спускаемой свободным падением, определяется числом людей средней массой 82,5 кг, которым могут быть обеспечены посадочные места без помех средству приведения в движение или работе оборудования шлюпки. Поверхность сиденья должна быть гладкой, слегка подогнанной под тело человека и должна быть обеспечена мягкой прокладкой толщиной по меньшей мере 10 мм во всех местах контакта со спиной и тазом, и должна иметь боковые опоры для головы. Сиденья должны быть не складными, постоянно закрепленными и устроенными так, чтобы любой изгиб корпуса и закрытия шлюпки при спуске не причинял вреда людям. Расположение и конструкция сиденья должны быть такими, чтобы предотвращать воз-

**RESOLUTION MSC.272(85)
adopted on 4 December 2008**

**AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL LIFE-SAVING
APPLIANCE (LSA) CODE**

4.4 General requirements for lifeboats

1 In subparagraph .1 of paragraph 4.4.2.2, after the words «75 kg», the words «(for a lifeboat intended for a passenger ship) or 82.5 kg (for a lifeboat intended for a cargo ship)» are inserted.

2 The existing paragraph 4.4.9.1 is replaced by the following:

«4.4.9.1 The number(s) of persons for which the lifeboat is approved, for passenger ships and/or cargo ships, as applicable, shall be clearly marked on it in clear permanent characters.»

4.7 Free-fall lifeboats

3 The existing paragraph 4.7.2 is replaced by the following:

«4.7.2 Carrying capacity of a free-fall lifeboat

4.7.2.1 The carrying capacity of a free-fall lifeboat is the number of persons having an average mass of 82.5 kg that can be provided with a seat without interfering with the means of propulsion or the operation of any of the lifeboat's equipment. The seating surface shall be smooth, and shaped and provided with cushioning of at least 10 mm over all contact areas to provide support for the back and pelvis, and flexible lateral side support for the head. The seats shall be of the non-folding type, permanently secured to the lifeboat, and arranged so that any deflection of the hull or canopy during launching will not cause injury to the occupants. The location and structure of the seat shall be arranged to preclude the potential for injury during launch if the seat is narrower than the occupant's shoulders. The passage between the seats shall have a

возможность травмирования при спуске шлюпки, если сиденье уже, чем ширина плеч сидящего в нем человека. Проход между сиденьями должен быть шириной не менее 480 мм от палубы до верхней части сидений, он должен быть свободным от каких-либо препятствий, а поверхность палубы должна быть противоскользящей и иметь подходящие опоры для ног, чтобы удобно было производить посадку в шлюпку в положении готовности к спуску. Каждое сиденье должно снабжаться подходящим ремнем, удерживающим тело человека при спуске шлюпки, дающим возможность быстро освободиться от него при натяжении.

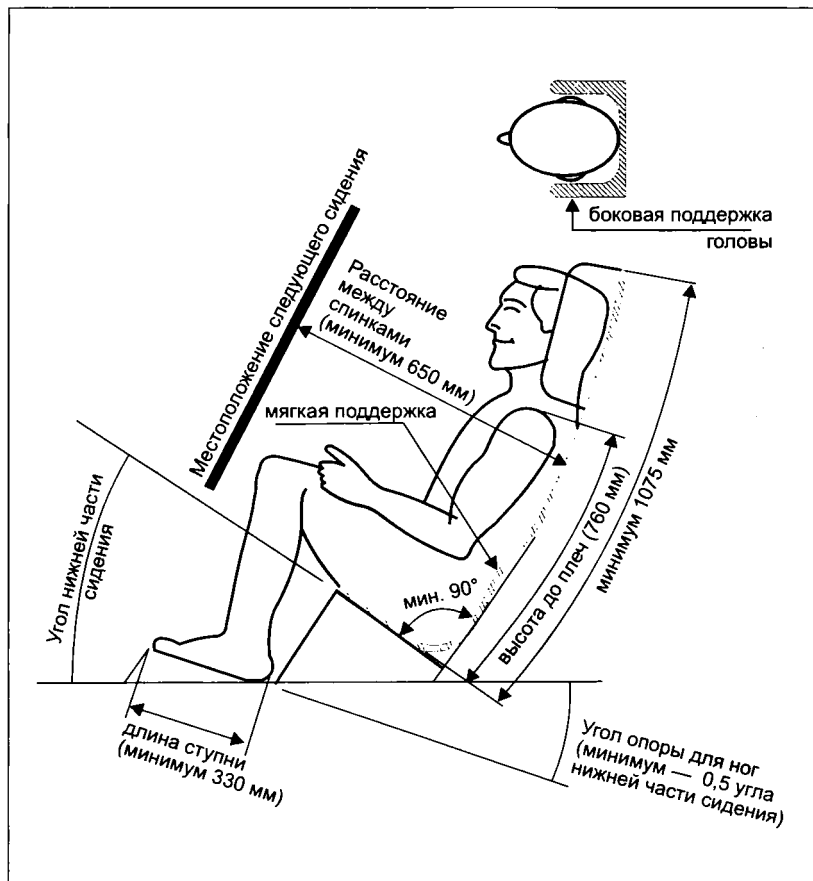


Рисунок 2

clear width of at least 480 mm from the deck to the top of the seats, free of any obstruction and provided with an anti-slip surface with suitable foot holds to allow safe embarkation in the ready-to-launch position. Each seat shall be provided with a suitable locking harness capable of quick release under tension to restrain the body of the occupant during launching.

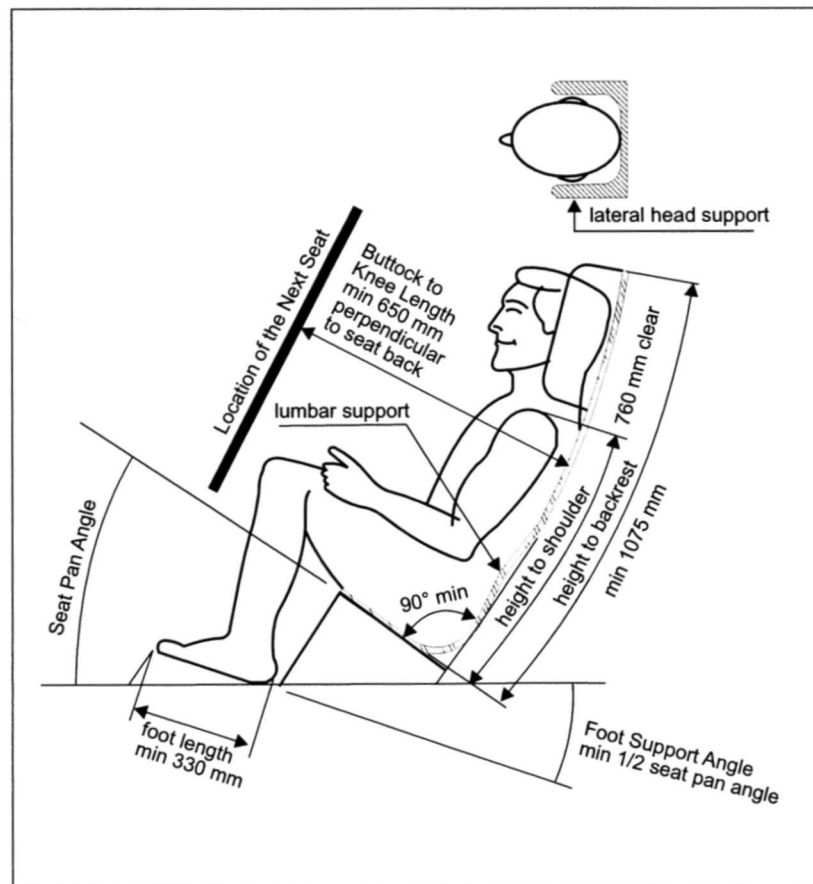


Figure 2

4.7.2.2 Угол между нижней частью сиденья и спинкой должен быть не менее 90°. Ширина нижней части сиденья должна быть не менее 480 мм. Свободное пространство впереди от спинки должно быть не менее 650 мм, измеряемое под углом 90° к спинке. Спинка сиденья должна быть высотой не менее 1075 мм от нижней части сиденья. Высота сиденья, измеренная вдоль спинки до плеч, должна быть не менее 760 мм. Опора для ног должна ориентироваться под углом не менее половины угла между нижней частью сиденья и спинкой и иметь длину не менее 300 мм для ступни (см. рис. 2).»

5.1 Дежурные шлюпки

4 В первом предложении пункта 5.1.1.1, после ссылки на «4.4.9» добавляются слова «, за исключением того, что для всех дежурных шлюпок средняя масса 82,5 кг должна применяться к пункту 4.4.2.2.1.»

5 Во втором предложении пункта 5.1.3.5 слова «75 кг» заменяются словами «82,5 кг».

4.7.2.2 The angle between the seat pan and the seat back shall be at least 90 degrees. The width of the seat pan shall be at least 480 mm. Free clearance in front of the backrest (buttock to knee length) shall be at least 650 mm measured at an angle of 90 degrees to the backrest. The backrest shall extend at least 1,075 mm above the seat pan. The seat shall provide for shoulder height, measured along the seat back, of at least 760 mm. The foot rest shall be oriented at not less than half of the angle of the seat pan and shall have a foot length of at least 330 mm (see figure 2).»

5.1 Rescue boats

4 In the first sentence of paragraph 5.1.1.1, after the reference to «4.4.9», the words «, except that, for all rescue boats, an average mass of 82.5 kg shall apply to paragraph 4.4.2.2.1.» are added.

5 In the second sentence of paragraph 5.1.3.5, the words «75 kg» are replaced by the words «82.5 kg».

**РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.273(85)
принята 4 декабря 2008 г.**

**ПОПРАВКИ К МЕЖДУНАРОДНОМУ КОДЕКСУ
ПО УПРАВЛЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТЬЮ (МКУБ)**

- 1** В пункте 1.1.10 слова «включает также» заменяются словом «или».
- 2** Существующий пункт 1.2.2.2 заменяется следующим:
«2 оценить все риски для ее судов, персонала и окружающей среды и установить соответствующую защиту; и»
- 3** В начале пункта 5.1.5 вносится слово «периодического».
- 4** Существующий раздел 7 заменяется следующим:

«7 СУДОВЫЕ ОПЕРАЦИИ

Компания должна установить, в зависимости от случая, процедуры, планы и инструкции, включая перечни контрольных проверок в отношении проведения важнейших судовых операций, касающихся безопасности персонала, судна и защиты окружающей среды. Должны быть определены различные связанные с этим задачи, а их решение должно быть поручено квалифицированному персоналу.»

- 5** Существующий пункт 8.1 заменяется следующим:
«8.1 Компания должна выявить потенциальные чрезвычайные ситуации на судне и установить процедуры реагирования на них.»
- 6** Существующий пункт 9.2 заменяется следующим:
«9.2 Компания должна установить процедуры действий по устранению выявленных недостатков, включая меры, нацеленные на предотвращение их повторения.»
- 7** В пункте 10.3 слова «установить процедуры в СУБ для определения оборудования и технических систем» заменяются словами «выявить оборудование и технические системы».

**RESOLUTION MSC.273(85)
adopted on 4 December 2008**

**AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL SAFETY
MANAGEMENT CODE (ISM CODE)**

- 1** In paragraph 1.1.10 the words «and includes» are replaced by the word «or».
- 2** The existing paragraph 1.2.2.2 is replaced by the following:
«2 assess all identified risks to its ships, personnel and the environment and establish appropriate safeguards; and»
- 3** The word «periodically» is added at the beginning of paragraph 5.1.5.
- 4** The existing section 7 is replaced by the following:
«7 SHIPBOARD OPERATIONS
The Company should establish procedures, plans and instructions, including checklists as appropriate, for key shipboard operations concerning the safety of the personnel, ship and protection of the environment. The various tasks should be defined and assigned to qualified personnel.»
- 5** The existing paragraph 8.1 is replaced by the following:
«8.1 The Company should identify potential emergency shipboard situations, and establish procedures to respond to them.»
- 6** The existing paragraph 9.2 is replaced by the following:
«9.2 The Company should establish procedures for the implementation of corrective action, including measures intended to prevent recurrence.»
- 7** In paragraph 10.3, the words «establish procedures in its safety management system to» are deleted.

8 Пункт 12.1 заменяется следующим:

«12.1 Компания должна проводить внутренние аудиторские проверки на судне и на берегу в промежутки времени, не превышающие двенадцать месяцев, с целью удостовериться, соответствует ли деятельность по безопасности и предупреждению загрязнения системе управления безопасностью. В исключительных случаях, этот промежуток времени может быть увеличен, но не более чем на три месяца.»

9 В пункте 12.2 слова «эффективность и, при необходимости, пересматривать» заменяются на «результативность».

10 Новые следующие пункты 13.12, 13.13 и 13.14 вносятся после существующего пункта 13.11:

«13.12 Если проверка на возобновление завершается после истечения срока действительности Свидетельства об управлении безопасностью, новое Свидетельство об управлении безопасностью действительно с даты завершения проверки до даты, не превышающей пяти лет с даты истечения срока действительности существующего Свидетельства об управлении безопасностью.

13.13 Если проверка на возобновление была закончена, а новое Свидетельство об управлении безопасностью не может быть выдано или передано на судно до даты истечения срока действительности существующего Свидетельства, Администрация или организация, признанная Администрацией, могут подтвердить существующее свидетельство, и такое свидетельство должно признаваться действительным на дальнейший срок, который не должен превышать пяти месяцев с даты истечения указанного в нем срока действительности.

13.14 Если в момент истечения срока действительности Свидетельства об управлении безопасностью судно не находится в порту, в котором оно должно быть проверено, срок действительности свидетельства может быть продлен Администрацией, но такое продление предоставляется только для того, чтобы дать возможность судну закончить свой рейс в порт, в котором оно должно быть проверено, и только в тех случаях, когда такое продление окажется необходимым и целесообразным. Никакое Свидетельство об управлении безопасностью не должно продлеваться на срок, превышающий три месяца, и судно, которому предоставляется такое продление, не имеет права по прибытии в порт, в котором оно должно быть проверено, покинуть этот порт, в силу этого продления, без нового Свидетельства об управлении безо-

8 Paragraph 12.1 is replaced by the following:

«12.1 The Company should carry out internal safety audits on board and ashore at intervals not exceeding twelve months to verify whether safety and pollution-prevention activities comply with the safety management system. In exceptional circumstances, this interval may be exceeded by not more than three months.»

9 In paragraph 12.2 the words «efficiency of and, when needed, review» are replaced by the words «effectiveness of».

10 The following new paragraphs 13.12, 13.13 and 13.14 are added after the existing paragraph 13.11:

«13.12 When the renewal verification is completed after the expiry date of the existing Safety Management Certificate, the new Safety Management Certificate shall be valid from the date of completion of the renewal verification to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing Safety Management Certificate.

13.13 If a renewal verification has been completed and a new Safety Management Certificate cannot be issued or placed on board the ship before the expiry date of the existing certificate, the Administration or organization recognized by the Administration may endorse the existing certificate and such a certificate shall be accepted as valid for a further period which shall not exceed five months from the expiry date.

13.14 If a ship at the time when a Safety Management Certificate expires is not in a port in which it is to be verified, the Administration may extend the period of validity of the Safety Management Certificate but this extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the port in which it is to be verified, and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so. No Safety Management Certificate shall be extended for a period of longer than three months, and the ship to which an extension is granted shall not, on its arrival in the port in which it is to be verified, be entitled by virtue of such extension to leave that port without having a new Safety Management Certificate. When the renewal verification is completed, the new Safety Management Certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the expiry date of the

пасностью. Когда проверка на возобновление завершается, новое Свидетельство об управлении безопасностью действительно до даты, не превышающей пяти лет с даты истечения срока действительности существующего Свидетельства об управлении безопасностью до предоставления продления.»

11 В пункте 14.4.3 слово «внутреннюю» вносится после слова «запланировала».

ДОПОЛНЕНИЕ

СВИДЕТЕЛЬСТВО ОБ УПРАВЛЕНИИ БЕЗОПАСНОСТЬЮ

12 После существующей формы «ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ПРОМЕЖУТОЧНОЙ ПРОВЕРКИ И ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ ПРОВЕРКИ (ПРИ НЕОБХОДИМОСТИ)» добавляется новая следующая форма:

«Свидетельство №

ПОДТВЕРЖДЕНИЕ В СЛУЧАЕ ПРОВЕДЕНИЯ ПРОВЕРКИ НА ВОЗОБНОВЛЕНИЕ И ПРИМЕНЕНИЯ ПРАВИЛА 13.13 МКУБ

Судно отвечает соответствующим положениям части В МКУБ, и Свидетельство, в соответствии с пунктом 13.13 МКУБ, признается действительным до

Подписано

(Подпись уполномоченного лица)

Место

Дата

(Печать или штамп организации, выдавшей подтверждение)

existing Safety Management Certificate before the extension was granted.»

11 In paragraph 14.4.3 the word «internal» is inserted after the words «planned the».

APPENDIX

SAFETY MANAGEMENT CERTIFICATE

12 The following new form is added after existing form of «ENDORSEMENT FOR INTERMEDIATE VERIFICATION AND ADDITIONAL VERIFICATION (IF REQUIRED)»:

«Certificate No.

ENDORSEMENT WHERE THE RENEWAL
VERIFICATION HAS BEEN COMPLETED
AND PART B 13.13 OF THE ISM CODE APPLIES

The ship complies with the relevant provisions of part B of the ISM Code, and the Certificate shall, in accordance with part B 13.13 of the ISM Code, be accepted as valid until

Signed

(Signature of authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ПРОДЛЕНИЯ СРОКА
ДЕЙСТВИТЕЛЬНОСТИ СВИДЕТЕЛЬСТВА
ДО ПРИБЫТИЯ В ПОРТ ПРОВЕРКИ
В СЛУЧАЕ ПРИМЕНЕНИЯ ПРАВИЛА 13.12 МКУБ,
ИЛИ НА ЛЬГОТНЫЙ СРОК В СЛУЧАЕ
ПРИМЕНЕНИЯ ПРАВИЛА 13.14

Настоящее Свидетельство, в соответствии с пунктом 13.12
или пунктом 13.14 МКУБ, признается действительным
до

Подписано

(Подпись уполномоченного лица)

Место

Дата

(Печать или штамп организации, выдавшей подтверждение)

ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY
OF THE CERTIFICATE UNTIL REACHING THE PORT
OF VERIFICATION WHERE PART B 13.12
OF THE ISM CODE APPLIES OR FOR A PERIOD
OF GRACE WHERE PART B 13.14 OF THE ISM CODE
APPLIES

This Certificate shall, in accordance with part B 13.12 or part B
13.14 of the ISM Code, be accepted as valid until . . .

Signed

(Signature of authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)
