ПРИЛОЖЕНИЕ 3

РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.134(76)
(принята 12 декабря 2002 года)

ОДОБРЕНИЕ ПОПРАВОК К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА С ПОПРАВКАМИ

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ,

ССЫЛАЯСЬ на статью 28 b) Конвенции о Международной морской организации, касающуюся функций Комитета,

ССЫЛАЯСЬ ДАЛЕЕ на статью VIII b) Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (Конвенция СОЛАС) 1974 года (далее именуемой "Конвенция"), касающуюся процедур внесения поправок в Приложение к Конвенции, за исключением положений его главы I,

РАССМОТРЕВ на своей семьдесят шестой сессии поправки к Конвенции, предложенные и разосланные в соответствии с ее статьей VIII b) i),

1. ОДОБРЯЕТ в соответствии со статьей VIII b) iv) Конвенции поправки к Конвенции, текст которых изложен в приложении к настоящей резолюции;

2. ПОСТАНОВЛЯЕТ в соответствии со статьей VIII b) vi) 2) bb) Конвенции, что упомянутые поправки считаются принятыми 1 января 2004 года, если до этой даты более одной трети Договаривающихся правительств Конвенции или Договаривающиеся правительства государств, общий торговый флот которых по валовой вместимости составляет не менее 50% мирового торгового флота, не заявят о своих возражениях против поправок;

3. ПРЕДЛАГАЕТ Договаривающимся правительствам Конвенции СОЛАС принять к сведению, что в соответствии со статьей VIII b) vii) 2) Конвенции поправки вступают в силу 1 июля 2004 года после их принятия в соответствии с пунктом 2, выше;

4. ПРОСИТ Генерального секретаря в соответствии со статьей VIII b) v) Конвенции направить заверенные копии настоящей резолюции и текста поправок, содержащегося в приложении, всем Договаривающимся правительствам Конвенции;

5. ПРОСИТ ДАЛЕЕ Генерального секретаря направить копии настоящей резолюции и приложения к ней членами Организации, которые не являются Договаривающимися правительствами Конвенции.

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПОПРАВКИ К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА С ПОПРАВКАМИ

ГЛАВА II-1

КОНСТРУКЦИЯ – УСТРОЙСТВО, ДЕЛЕНИЕ НА ОТСЕКИ И ОСТОЙЧИВОСТЬ, МЕХАНИЧЕСКИЕ И ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ УСТАНОВКИ

ЧАСТЬ A-1

УСТРОЙСТВО СУДОВ

1 После существующего правила 3-5 добавляется следующее новое правило 3-6:

"Правило 3-6

Доступ в помещения грузовой зоны нефтяных танкеров и навалочных судов и внутри этих помещений

1 Применение

1.1 За исключением предусмотренного в пункте 1.2, настоящее правило применяется к нефтяным танкерам валовой вместимостью 500 и более и навалочным судам, как они определены в правиле IX/1, валовой вместимостью 20 000 и более, построенным 1 января 2005 года или после этой даты.

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

2 Средства доступа в грузовые и другие помещения

2.1 В каждом помещении в пределах грузовой зоны должны быть оборудованы постоянные средства доступа, позволяющие Администрации, компании, как она определена в правиле IX/1, а также судовому персоналу и другим лицам, по мере необходимости, проводить полные и тщательные проверки и замеры толщин судовых конструкций в течение срока эксплуатации судна. Такие средства доступа должны отвечать требованиям пункта 5, а также Техническим положениям о средствах доступа для проверок, одобренным Комитетом по безопасности на море резолюцией MSC.133(76), с поправками, которые могут быть внесены Организацией, при условии что такие поправки одобряются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями статьи VIII настоящей Конвенции, касающимися процедур внесения поправок в приложение, за исключением главы I.

2.2 Если постоянные средства доступа могут подвергаться повреждениям во время обычных операций по погрузке и выгрузке груза или если практически невозможно установить постоянные средства доступа, Администрация может разрешить вместо них использование передвижных или переносных средств доступа, как предусмотрено в Технических положениях, при условии что средства крепления, установки, подвешивания или поддержания переносных средств доступа образуют постоянную часть конструкций судна. Все переносное оборудование должно быть таким, чтобы персонал судна мог легко произвести его монтаж или развертывание.

2.3 Конструкция и материалы всех средств доступа и их крепления к конструкциям судна должны отвечать требованиям Администрации. Средства доступа должны подвергаться освидетельствованию до их использования с целью проведения освидетельствований в соответствии с правилом I/10 или одновременно с такими освидетельствованиями.

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

3.1 Безопасный доступ* в грузовые трюмы, коффердамы, балластные танки, грузовые танки и другие помещения в грузовой зоне должен осуществляться непосредственно с открытой палубы и таким образом, чтобы обеспечивалась их полная проверка. Безопасный доступ* в помещения двойного дна может осуществляться через насосное отделение, глубокий коффердам, туннель трубопроводов, грузовой трюм, помещение двойного корпуса или подобный отсек, не предназначенный для перевозки нефти или опасных грузов.

3.2 Танки и отсеки танков длиной 35 м или более должны быть оборудованы по меньшей мере двумя люками и трапами для доступа, удаленными друг от друга, насколько это практически возможно. Танки длиной менее 35 м должны обслуживаться по меньшей мере одним люком и трапом для доступа. Если танк разделен на отсеки одной или несколькими отбойными переборками или подобными препятствиями, которые затрудняют легкий доступ к другим частям танка, должны быть установлены по меньшей мере два люка и трапа.

3.3 Каждый грузовой трюм должен быть оборудован по меньшей мере двумя средствами доступа, удаленными друг от друга, насколько это практически возможно. Обычно эти доступы должны располагаться по диагонали, например один доступ – вблизи носовой переборки по левому борту, другой – вблизи кормовой переборки по правому борту.

4 Наставление по доступу к конструкциям судна

4.1 Судовые средства доступа для проведения полных и тщательных проверок и замеров толщин должны быть описаны в Наставлении по доступу к конструкциям судна, одобренном Администрацией, экземпляр которого, учитывающий последние

---

* См. Рекомендации относительно входа в закрытые помещения на судах, принятые Организацией резолюцией A.864(20).

изменения, должен храниться на судне. Для каждого помещения в грузовой зоне Наставление по доступу к конструкциям судна должно включать следующее:

.1 схемы, показывающие средства доступа в помещение, с соответствующими техническими спецификациями и размерами;

.2 схемы, показывающие средства доступа внутри каждого помещения, позволяющие провести полную проверку, с соответствующими техническими спецификациями и размерами. На схемах должны быть отмечены места, откуда может быть осмотрен каждый район в помещении;

.3 схемы, показывающие средства доступа внутри помещения, позволяющие провести тщательные проверки, с соответствующими техническими спецификациями и размерами. На схемах должно быть указано расположение критических районов конструкции, уточнено, являются ли средства доступа постоянными или переносными, а также отмечены места, откуда может быть осмотрен каждый район;

.4 инструкции по проверке и поддержанию конструктивной прочности всех средств доступа и средств крепления, принимая во внимание возможное наличие коррозионной атмосферы внутри помещения;

.5 инструкции по безопасности для руководства при использовании плотов во время тщательных проверок и замеров толщин;

.6 инструкции по безопасной установке и использованию переносных средств доступа;

.7 опись всех переносных средств доступа; и

.8 отчеты о периодических проверках и обслуживании средств доступа на судне.

4.2 Для целей настоящего правила "критическими районами конструкции" являются участки, которые, как установлено в результате расчетов, требуют контроля или, как установлено на основании имеющихся сведений об эксплуатации подобных или однотипных судов, подвержены растрескиванию, гофрировке, деформации или коррозии, которые ухудшат конструктивную целостность судна.

5 Общие технические спецификации

5.1 Размеры горизонтальных отверстий, люков или горловин для доступа должны быть достаточными, чтобы позволять человеку с надетыми автономным дыхательным аппаратом и защитным снаряжением беспрепятственно подниматься или спускаться по любому трапу, а также чтобы обеспечивать отверстие, через которое можно было бы поднять пострадавшего с пола соответствующего помещения. Минимальные размеры отверстия должны быть не менее 600 x 600 мм. Если доступ в грузовой трюм обеспечивается через грузовой люк, верхний конец трапа должен быть установлен как

можно ближе к комингсу люка. Комингсы люка для доступа высотой более 900 мм должны также иметь ступени с внешней стороны в сочетании с трапом.

5.2 Минимальные размеры вертикальных отверстий или горловин для доступа в отбойных переборках, флорах, балках и рамных шпангоутах, обеспечивающих проход по длине и ширине помещения, должны быть не менее 600 x 800 мм на высоте не более 600 мм от днищевой обшивки, если не предусмотрены решетчатый настил или другие опоры для ног.

5.3 На нефтяных танкерах дедвейтом менее 5000 тонн Администрация в особых обстоятельствах может одобрить меньшие размеры отверстий, упомянутых в пунктах 5.1 и 5.2, выше, если к удовлетворению Администрации может быть доказана возможность пройти через такие отверстия или перенести через них пострадавшего.".

ЧАСТЬ B

ДЕЛЕНИЕ НА ОТСЕКИ И ОСТОЙЧИВОСТЬ

Правило 12-2 – Доступ в помещения грузовой зоны нефтяных танкеров

2 Существующее правило 12-2 исключается.

ЧАСТЬ C

МЕХАНИЧЕСКИЕ УСТАНОВКИ

Правило 31 – Органы управления механизмами

3 К пункту 2 правила добавляется следующий новый подпункт .10:

".10 автоматизированные системы должны разрабатываться так, чтобы пороговый сигнал предупреждения о приближающемся или неминуемом снижении скорости или остановке системы обеспечения движения подавался вахтенному помощнику капитана вовремя, позволяя ему оценить навигационные условия в случае аварии. В частности, системы должны выполнять функции управления, контроля, информации, предупреждения об опасности и должны, в целях безопасности, снижать скорость или останавливать систему обеспечения движения, предоставляя в то же время вахтенному помощнику капитана возможность вмешаться, за исключением тех случаев, когда ручное вмешательство быстро приведет к полному выходу из строя двигателя и/или оборудования, обеспечивающего движение, например в случае разноса машины.".

ГЛАВА II-2

КОНСТРУКЦИЯ – ПРОТИВОПОЖАРНАЯ ЗАЩИТА, ОБНАРУЖЕНИЕ И ТУШЕНИЕ ПОЖАРА

Правило 3 – Определения

4 В пункте 20 слова "правиле VII/2" заменяются словами "МКМПОГ, определенном в правиле VII/1.1".

Правило 19 – Перевозка опасных грузов

5 В таблице 19.3, в седьмой и восьмой колонках (относящихся к температурам вспышки для класса 3), номера "3.1", "3.2" и "3.3" соответственно заменяются номером "3".

6 В таблице 19.3, в тринадцатой колонке (относящейся к классу 5.2), знак "X" в строках 15 (относящейся к пункту 3.10.1) и 16 (относящейся к пункту 3.10.2) заменяется знаком "X[16]" и добавляется примечание 16 следующего содержания:

"[16] Согласно положениям МКМПОГ с поправками размещение опасных грузов класса 5.2 ниже палубы или в закрытых помещениях с горизонтальным способом погрузки и выгрузки запрещается.".

ГЛАВА III

СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА И УСТРОЙСТВА

Правило 26 – Дополнительные требования к пассажирским судам ро-ро

7 В конце пункта 1 добавляется следующий новый подпункт .4:

".4 до 1 июля 2004 года, должны отвечать требованиям пункта 2.5 не позднее первого освидетельствования в эту дату или после нее.".

8 В конце пункта 2 добавляется следующий новый подпункт .5:

".5 Спасательные плоты, имеющиеся на пассажирских судах ро-ро, должны быть оборудованы радиолокационным транспондером* с таким расчетом, чтобы один транспондер имелся для каждых четырех спасательных плотов. Транспондер должен устанавливаться внутри спасательного плота так, чтобы

* См. Эксплуатационные требования к радиолокационным транспондерам спасательных шлюпок и плотов, используемым в поисково-спасательных операциях, принятые Организацией резолюцией A.802(19).".

его антенна была более чем на один метр выше уровня воды, когда спасательный плот развернут, за исключением того, что для двусторонних с тентом спасательных плотов транспондер должен располагаться так, чтобы находящиеся на плоту люди имели к нему доступ и могли легко его установить. Каждый транспондер должен быть приспособлен для его ручной установки, когда спасательный плот развернут. Контейнеры спасательных плотов, оборудованных транспондерами, должны иметь четкую маркировку.

ГЛАВА XII

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДЛЯ НАВАЛОЧНЫХ СУДОВ

9 После существующего правила 11 добавляются следующие новые правила 12 и 13:

"Правило 12

Детекторы уровня воды в трюмах, балластных и сухих помещениях

(Настоящее правило применяется к навалочным судам независимо от даты их постройки)

1 Навалочные суда должны быть оснащены детекторами уровня воды следующим образом:

.1 в каждом грузовом трюме должны быть установлены детекторы уровня воды, которые подают звуковые и световые сигналы, один – когда уровень воды над внутренним дном в любом трюме достигает высоты 0,5 м, и другой – на высоте не менее чем 15% глубины грузового трюма, но не более чем 2 м. На навалочных судах, к которым применяется правило 9.2, необходимо устанавливать детекторы, подающие только последний сигнал. Детекторы уровня воды должны устанавливаться в кормовых оконечностях грузовых трюмов. Для грузовых трюмов, которые используются для водяного балласта, может быть установлено устройство, отключающее сигнализацию. Световые сигналы должны четко отличать друг от друга два разных уровня воды, зафиксированные в каждом трюме;

.2 в любом балластном танке, расположенном в нос от таранной переборки, требуемой правилом II-1/11, должны быть установлены детекторы уровня воды, которые подают звуковой и световой сигналы, когда жидкость в танке достигает уровня, не превышающего 10% вместимости танка. Устройство, отключающее сигнализацию, может быть установлено таким образом, чтобы оно приводилось в действие при использовании танка; и

.3 в любом сухом или пустом помещении, ином чем ящик якорной цепи, любая часть которого простирается в нос от первого грузового трюма, должны быть установлены детекторы уровня воды, которые подают звуковой и световой сигналы при уровне воды 0,1 м над палубой. Нет необходимости предусматривать такую сигнализацию в закрытых помещениях, объем которых не превышает 0,1% максимального объемного водоизмещения судна.

2 Звуковая и световая сигнализация, указанная в пункте 1, должна размещаться на навигационном мостике.

3 Навалочные суда, построенные до 1 июля 2004 года, должны отвечать требованиям настоящего правила не позднее даты ежегодного освидетельствования, промежуточного освидетельствования или освидетельствования для возобновления свидетельства судна, которое должно быть выполнено после 1 июля 2004 года, смотря по тому, какое из них является первым.

Правило 13

Наличие осушительных систем

(Настоящее правило применяется к навалочным судам независимо от даты их постройки)

1 На навалочных судах средства осушения балластных танков, расположенных в нос от таранной переборки, и скуловых частей сухих помещений, любая часть которых простирается в нос от первого грузового трюма, должны приводиться в действие из легкодоступного закрытого помещения, расположенного так, чтобы в него можно было попасть с ходового мостика или из поста управления главными механизмами не пересекая незащищенной палубы надводного борта или палубы надстройки. Если трубопроводы, обслуживающие такие танки или скуловые пространства, проходят через таранную переборку, то в качестве альтернативы приводу управления клапаном, указанным в правиле II-1/11.4, может быть принято управление клапаном с помощью средств дистанционного управления исполнительным механизмом, при условии что расположение таких приводов управления клапанами отвечает настоящему правилу.

2 Навалочные суда, построенные до 1 июля 2004 года, должны отвечать требованиям настоящего правила не позднее даты первого промежуточного освидетельствования или освидетельствования для возобновления свидетельства судна, которое должно быть выполнено после 1 июля 2004 года, однако ни в коем случае не позднее 1 июля 2007 года.".

***