ПРИЛОЖЕНИЕ 12

РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.138(76)
(принята 5 декабря 2002 года)

РЕКОМЕНДАЦИЯ ПО ПЛАВАНИЮ ЧЕРЕЗ ПОДХОДЫ К БАЛТИЙСКОМУ МОРЮ

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ,

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

ССЫЛАЯСЬ ТАКЖЕ на правило V/10 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (Конвенция СОЛАС) 1974 года с поправками, касающееся принятия Организацией систем установления путей движения судов,

ССЫЛАЯСЬ ДАЛЕЕ на резолюцию A.858(20), которая, среди прочего, уполномочивает Комитет осуществлять функцию принятия мер по установлению путей движения, иных чем системы разделения движения, от имени Организации,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ Общие положения об установлении путей движения судов, принятые Организацией резолюцией A.572(14) с поправками,

ПРИНИМАЯ К СВЕДЕНИЮ:

a) резолюцию 5 о Преднамеренном загрязнении моря и случайных разливах, принятую Международной конференцией по предотвращению загрязнения моря 1973 года;

b) резолюцию A.159(ES.IV) – Рекомендация по лоцманской службе;

c) правило 19 главы V Конвенции СОЛАС о требованиях о наличии на судах навигационных систем и оборудования;

d) предыдущие резолюции A.579(14) – Рекомендация по использованию услуг лоцманов в Зунде, и A.620(15) – Рекомендация о плавании Балтийскими проливами, которые заменены настоящей резолюцией;

e) установленную систему путей движения (Путь T) через подходы к Балтийскому морю; и

f) установленную систему судовых сообщений в районе Большого Бельта (GBT),

СОЗНАВАЯ тесную связь между безопасностью мореплавания и предотвращением загрязнения с судов,

ОТМЕЧАЯ, что в некоторых районах подходы к Балтийскому морю являются сложными для плавания,

ОТМЕЧАЯ ТАКЖЕ, что плавание больших судов через подходы к Балтийскому морю представляет потенциальную угрозу загрязнения проливов и всего района Балтийского моря из-за риска посадки на мель или столкновения и сильного морского течения,

ОТМЕЧАЯ ДАЛЕЕ, что груженые нефтяные танкеры и танкеры-химовозы, газовозы и суда, перевозящие облученное ядерное топливо, плутоний и радиоактивные отходы высокого уровня активности (грузы ОЯТ), представляют потенциальную угрозу загрязнения подходов к Балтийскому морю и потенциальную опасность для международного судоходства,

РАССМОТРЕВ рекомендации Подкомитета по безопасности мореплавания на его сорок восьмой сессии,

1. ПРИНИМАЕТ в соответствии с правилом V/10 Конвенции СОЛАС Рекомендацию о плавании через подходы к Балтийскому морю, приведенную в приложениях к настоящей резолюции;

2. ПОСТАНОВЛЯЕТ, что указанные приложения вступят в силу в 0000 часов UTC 1 декабря 2003 года;

3. ПРОСИТ Генерального секретаря довести настоящую резолюцию и приложения к ней до сведения государств-членов и Договаривающихся правительств Конвенции СОЛАС 1974 года.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

РЕКОМЕНДАЦИЯ ПО ПЛАВАНИЮ ЧЕРЕЗ ПОДХОДЫ К БАЛТИЙСКОМУ МОРЮ

ПУТЬ - Т

1 Суда дедвейтом более 40 000 тонн, следующие через подходы к Балтийскому морю, ввиду того, что наибольшая глубина без дноуглубления к северо-востоку от Гедсера составляет 17 м, а глубины даже при нормальных условиях могут быть меньше на 2 м, чем глубины, нанесенные на карту, вследствие наличия неизвестных или перемещающихся препятствий, должны:

i) избегать прохода через район, если их осадка с учетом возможности наличия глубин на 2 м меньше, чем нанесенные на карту, по указанным выше причинам и, кроме того, учитывая возможные изменения указанной глубины вследствие метеорологических или других причин, не обеспечивает безопасного прохода через этот район;

ii) участвовать в системе судовых сообщений (SHIPPOS), установленной правительством Дании; и

iii) выставлять сигнал, предписанный правилом 28 Международных правил предупреждения столкновений судов в море 1972 года с поправками в определенных районах пролива Большой Бельт (Хаттерев, Венгенсегрунд и в узком участке фарватера восточнее о. Лангеланн), когда суда стеснены своей осадкой.

2 Суда с осадкой 11 м или более должны, кроме того:

i) пользоваться для прохода услугами местных лоцманских служб, учрежденных прибрежными государствами; и

ii) учитывать необходимость отдачи якоря вследствие погодных условий и состояния моря, в зависимости от размера и осадки судна и уровня воды, и в связи с этим обращать особое внимание на информацию, получаемую от лоцмана и от службы навигационных сообщений, передаваемых по радио в данном районе.

3 Суда, независимо от размера или осадки, перевозящие облученное ядерное топливо, плутоний и радиоактивные отходы высокого уровня активности (грузы ОЯТ) должны:

i) участвовать в системе судовых сообщений (SHIPPOS), установленной правительством Дании; и

ii) использовать для прохода услуги местных лоцманских служб, учрежденных прибрежными государствами.

4 Владельцы и капитаны судов при плавании в этих узкостях должны учитывать все возможности нового и усовершенствованного навигационного оборудования, введенного пересмотренной главой V Конвенции СОЛАС, включая систему отображения электронных карт и информации (ECDIS).

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

РЕКОМЕНДАЦИЯ ПО ПЛАВАНИЮ ЧЕРЕЗ ПОДХОДЫ К БАЛТИЙСКОМУ МОРЮ

ЗУНД

1 Груженые нефтяные танкеры с осадкой 7 м и более, груженые танкеры-химовозы и газовозы, независимо от размера, а также суда, перевозящие облученное ядерное топливо, плутоний и радиоактивные отходы высокого уровня активности (грузы ОЯТ), при плавании в Зунде между линией, соединяющей маяк Свинбаден и порт Хорнбэк, и линией, соединяющей порт Сканёр и Афландсхаге (южная оконечность острова Амагер), должны:

.1 пользоваться услугами местных лоцманских служб, учрежденных правительствами Дании и Швеции; и

.2 учитывать необходимость отдачи якоря вследствие погодных условий и состояния моря и, в зависимости от размера и осадки судна и уровня воды и в связи с этим, обращать особое внимание на информацию, получаемую от лоцмана и от службы навигационных сообщений, передаваемых по радио в данном районе.

2 Владельцы и капитаны судов при плавании в этих узкостях должны учитывать все возможности нового и усовершенствованного навигационного оборудования, введенного пересмотренной главой V Конвенции СОЛАС, включая систему отображения электронных карт и информации (ECDIS).

***