

## ПРИЛОЖЕНИЕ 3

### РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.170(79) (принята 9 декабря 2004 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 процедуры внесения поправок в Приложение к Конвенции, за исключением положений его главы I,

РАССМОТРЕВ на своей семьдесят девятой 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 2006 года, если до этой даты более одной трети Договаривающихся правительств Конвенции или Договаривающиеся правительства, 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 2006 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 членам Организации, которые не являются Договаривающимися правительствами Конвенции.

## ПРИЛОЖЕНИЕ

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

#### ГЛАВА II-1

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

###### **Правило 2 – Определения**

- 1      После существующего пункта 13 добавляется следующий новый пункт 14:
- "14      *Навалочное судно* означает навалочное судно, определенное в правиле XII/1.1.".

###### **Правило 18 – Конструкция и первоначальные испытания водонепроницаемых дверей, илюминаторов и т. д. на пассажирских и грузовых судах**

- 2      Пункт 2 этого правила заменяется следующим:

"2      На пассажирских и грузовых судах водонепроницаемые двери должны испытываться напором столба воды высотой до палубы переборок или до палубы надводного борта соответственно. Если испытание отдельных дверей не проводится из-за возможного повреждения изоляции или деталей арматуры, испытание отдельных дверей может быть заменено испытанием прототипа дверей каждого типа и размера путем давления, соответствующего по меньшей мере давлению столба воды, требуемому в предполагаемом месте установки двери. Испытание прототипа должно проводиться до установки двери. Метод и процедура установки двери на судне должны быть такими же, как и при испытании прототипа. После установки на судне каждая дверь должна быть проверена на правильность пригонки относительно переборки и дверной коробки.".

###### **Правило 45 – Меры предосторожности против поражения током, пожара и других несчастных случаев, связанных с применением электричества**

- 3      После заголовка добавляются следующие слова:

*"(Пункты 10 и 11 настоящего правила применяются к судам, построенным 1 января 2007 года или после этой даты)".*

- 4      Существующий пункт 10 заменяется следующим:

"10      Никакое электрическое оборудование не должно устанавливаться в помещениях, в которых возможно скопление легковоспламеняющихся смесей, например в отсеках, предназначенных главным образом для аккумуляторных батарей,

в малярных, кладовых для хранения ацетилена или подобных помещениях, если только Администрация не убеждена в том, что это оборудование:

- .1 необходимо для эксплуатационных целей;
  - .2 такого типа, который исключает возможность воспламенения данной смеси;
  - .3 рассчитано на установку в данном помещении; и
  - .4 имеет надлежащее подтверждение безопасности его использования в местах возможного скопления пыли, паров или газов.".
- 5 После пункта 10 добавляется следующий новый пункт 11:
- "11 На танкерах электрическое оборудование, кабели и проводка не должны устанавливаться в опасных местах, если только они не отвечают стандартам не ниже тех, которые приемлемы для Организации\*. Однако для мест, не охватываемых такими стандартами, электрическое оборудование, кабели и проводка, которые не отвечают стандартам, могут устанавливаться в опасных местах на основе оценки риска, отвечающей требованиям Администрации, проведенной с целью убедиться в том, что обеспечивается эквивалентный уровень безопасности.".
- 6 Существующий пункт 11 перенумеровывается в пункт 12.

## ГЛАВА III

### СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА И УСТРОЙСТВА

#### Правило 31 – Спасательные шлюпки, спасательные плоты и дежурные шлюпки

- 7 После существующего пункта 1.7 включается следующий новый пункт 1.8:
- "1.8 Несмотря на требования пункта 1.1, навалочные суда, как они определены в правиле IX/1.6, построенные 1 июля 2006 года или после этой даты, должны отвечать требованиям пункта 1.2.".

---

\* См. стандарты, опубликованные Международной электротехнической комиссией, IEC 60092-502:1999 "Electrical installations in ships – Tankers".

## ГЛАВА V

### БЕЗОПАСНОСТЬ МОРЕПЛАВАНИЯ

#### **Правило 19 – Требования о наличии на судах навигационных систем и оборудования**

8 В пункте 2.5 существующий текст подпункта .1 заменяется следующим:

".1 гирокомпас или другие средства для определения и отображения их курса с помощью судовых немагнитных средств, которые четко видны рулевому на главном посту управления рулем. Эти средства должны также передавать информацию о курсе для ввода в оборудование, упомянутое в пунктах 2.3.2, 2.4 и 2.5.5;".

#### **Правило 20 – Приборы регистрации данных о рейсе**

9 После существующего пункта 1 добавляется следующий новый пункт 2:

"2 С целью оказания содействия при расследовании аварий грузовые суда, занятые в международных рейсах, должны быть оборудованы ПРД, который может быть упрощенным прибором регистрации данных о рейсе (У-ПРД)<sup>\*</sup> следующим образом:

- .1 грузовые суда валовой вместимостью 20 000 и более, построенные до 1 июля 2002 года – во время первой запланированной постановки в сухой док после 1 июля 2006 года, но не позднее чем 1 июля 2009 года;
- .2 грузовые суда валовой вместимостью 3 000 и более, но менее 20 000, построенные до 1 июля 2002 года – во время первой запланированной постановки в сухой док после 1 июля 2007 года, но не позднее чем 1 июля 2010 года; и
- .3 Администрации могут освободить грузовые суда от применения требований подпунктов .1 и .2, если такие суда будут постоянно выведены из эксплуатации в течение двух лет после наступления дат осуществления, указанных в подпунктах .1 и .2, выше."

10 Существующий пункт 2 перенумеровывается в пункт 3.

---

\* См. резолюцию MSC.163(78) – Эксплуатационные требования к судовым упрощенным приборам регистрации данных о рейсе (УПДР).

## ГЛАВА VII

### ПЕРЕВОЗКА ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

#### Правило 10 – Требования к танкерам-химовозам

11 Из пункта 1 этого правила исключается следующее предложение:

"Для целей настоящего правила требования Кодекса должны считаться обязательными".

## ГЛАВА XII

### ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДЛЯ НАВАЛОЧНЫХ СУДОВ

12 Существующий текст главы XII заменяется следующим:

#### "Правило 1

#### Определения

Для целей настоящей главы:

1 *Навалочное судно* означает судно, предназначенное в первую очередь для перевозки сухих грузов навалом, включая такие типы судов, как рудовозы и комбинированные суда\*.

2 *Навалочное судно с одинарным бортом* означает навалочное судно, определенное в пункте 1, на котором:

- .1 любая часть грузового трюма ограничена по бортам бортовой обшивкой; или
- .2 один или более грузовых трюмов ограничены двойным бортом, ширина которого менее 760 мм на навалочных судах, построенных до 1 января 2000 года, и менее 1000 мм на навалочных судах, построенных 1 января 2000 года или после этой даты, но до 1 июля 2006 года, причем расстояние измеряется перпендикулярно к бортовой обшивке.

---

\* См.:

- .1 Для судов, построенных до 1 июля 2006 года, резолюцию 6 – Толкование определения "навалочного судна", приведенного в главе IX Конвенции СОЛАС 1974 года, измененной в 1994 году, принятую Конференцией СОЛАС 1997 года.
- .2 Толкование положений главы XII Конвенции СОЛАС о дополнительных мерах безопасности для навалочных судов, принятое Комитетом по безопасности на море Организации резолюцией MSC.79(70).
- .3 Применение положений Приложения 1 к толкованию положений главы XII Конвенции СОЛАС о дополнительных мерах безопасности для навалочных судов, принятое Комитетом по безопасности на море Организации резолюцией MSC.89(71).

Такие суда включают комбинированные суда, на которых любая часть грузового трюма ограничена по бортам бортовой обшивкой.

3 *Навалочное судно с двойным бортом* означает навалочное судно, определенное в пункте 1, на котором все грузовые трюмы ограничены двойным бортом, иным, чем тот, который определен в пункте 2.2.

4 *Двойной борт* означает конструкцию, в которой каждый борт судна образован бортовой обшивкой и продольной переборкой, соединяющей двойное дно и палубу. Скуловые и подпалубные цистерны, если они установлены, могут представлять собой составную часть конструкции двойного борта.

5 *Длина* навалочного судна означает длину, определенную в действующей Международной конвенции о грузовой марке.

6 *Навалочный груз* означает любой материал, иной чем жидкость или газ, состоящий из сочетания частиц, гранул или более крупных кусков, обычно однородный по составу, который грузится непосредственно в грузовые помещения судна без использования какой-либо промежуточной тары.

7 *Стандарты прочности переборок и двойного дна навалочных судов* означают "Стандарты для оценки размеров поперечной водонепроницаемой переборки с вертикальными гофрами между первым и вторым грузовыми трюмами и оценки допустимой загрузки первого грузового трюма", принятые 27 ноября 1997 года резолюцией 4 Конференции Договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года 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.

8 *Навалочные суда, построенные* означают навалочные суда, кили которых заложены или которые находятся в подобной стадии постройки.

9 *Подобная стадия постройки* означает стадию, на которой:

.1 начато строительство, которое можно отождествить с определенным судном; и

.2 начата сборка этого судна, причем масса использованного материала составляет по меньшей мере 50 тонн или один процент расчетной массы материала всех корпусных конструкций, смотря по тому, что меньше.

10 *Ширина (В)* навалочного судна означает ширину, определенную в действующей Международной конвенции о грузовой марке.

## **Правило 2**

### **Применение**

В дополнение к применимым требованиям других глав навалочные суда должны отвечать требованиям настоящей главы.

## **Правило 3**

### **Календарный план осуществления**

Навалочные суда, построенные до 1 июля 1999 года, к которым применяются правила 4 или 6, должны отвечать положениям этих правил согласно нижеприведенному календарному плану, принимая во внимание проверки по расширенной программе, требуемые правилом XI-1/2:

- .1 навалочные суда, возраст которых на 1 июля 1999 года составляет 20 лет или более, – к дате первого промежуточного освидетельствования или дате первого периодического освидетельствования после 1 июля 1999 года, смотря по тому, какая из этих дат наступит раньше;
- .2 навалочные суда, возраст которых на 1 июля 1999 года составляет 15 лет или более, но менее 20 лет, – к дате первого периодического освидетельствования после 1 июля 1999 года, но не позднее 1 июля 2002 года; и
- .3 навалочные суда, возраст которых на 1 июля 1999 года составляет менее 15 лет, – к дате первого периодического освидетельствования после даты, на которую возраст судна достигнет 15 лет, но не позднее даты, на которую возраст судна достигнет 17 лет.

## **Правило 4**

### **Требования к остойчивости в поврежденном состоянии, применимые к навалочным судам**

1 Навалочные суда с одинарными бортами длиной 150 м и более, спроектированные для перевозки навалочных грузов плотностью 1000 кг/м<sup>3</sup> и более, построенные 1 июля 1999 года или после этой даты, при загрузке по летнюю грузовую марку должны выдерживать затопление любого одного грузового трюма во всех состояниях загрузки и оставаться на плаву в удовлетворительном состоянии равновесия, как указано в пункте 4.

2 Навалочные суда с двойными бортами длиной 150 м и более, на которых любая часть продольной переборки расположена в пределах 1/5 ширины судна или 11,5 м, смотря по тому, что меньше, от борта внутрь судна под прямым углом к диаметральной плоскости при назначенней летней грузовой марке, спроектированные

для перевозки навалочных грузов плотностью 1000 кг/м<sup>3</sup> и более, построенные 1 июля 2006 года или после этой даты, при загрузке по летнюю грузовую марку должны выдерживать затопление любого одного грузового трюма во всех состояниях загрузки и оставаться на плаву в удовлетворительном состоянии равновесия, как указано в пункте 4.

3 Навалочные суда с одинарными бортами длиной 150 м и более, перевозящие навалочные грузы плотностью 1780 кг/м<sup>3</sup> и более, построенные до 1 июля 1999 года, при загрузке по летнюю грузовую марку должны выдерживать затопление первого грузового трюма во всех состояниях загрузки и оставаться на плаву в удовлетворительном состоянии равновесия, как указано в пункте 4. Это требование должно выполняться в соответствии с календарным планом осуществления, указанным в правиле 3.

4 С учетом положений пункта 7 состояние равновесия после затопления должно удовлетворять состоянию равновесия, установленному в приложении к резолюции А.320(IX) – Правило, эквивалентное правилу 27 Международной конвенции о грузовой марке 1966 года, с поправками, внесенными резолюцией А.514(13). При предполагаемом затоплении нужно считать затопленным только помещение грузового трюма до уровня воды за бортом судна в этом состоянии затопления. Коэффициент проницаемости загруженного трюма должен приниматься равным 0,9, а коэффициент проницаемости порожнего трюма должен приниматься равным 0,95, если только для занятого грузом объема затопленного трюма не принимается коэффициент проницаемости, соответствующий конкретному грузу, а для оставшегося не заполненным объема трюма – коэффициент проницаемости 0,95.

5 Навалочные суда, построенные до 1 июля 1999 года, которым назначен уменьшенный надводный борт в соответствии с правилом 27 7) Международной конвенции о грузовой марке 1966 года, в том виде, как она была принята 5 апреля 1966 года, могут считаться отвечающими пункту 3 настоящего правила.

6 Навалочные суда, которым назначен уменьшенный надводный борт в соответствии с положениями пункта 8 правила, эквивалентного правилу 27 Международной конвенции о грузовой марке 1966 года, принятого резолюцией А.320(IX) с поправками, внесенными резолюцией А.514(13), могут считаться отвечающими соответственно пункту 1 или 3.

7 На навалочных судах, которым назначен уменьшенный надводный борт в соответствии с положениями правила 27 8) Приложения В к Протоколу 1988 года к Международной конвенции о грузовой марке 1966 года, состояние равновесия после затопления должно отвечать соответствующим положениям этого Протокола.

## Правило 5

### Конструктивная прочность навалочных судов

1 Навалочные суда с одинарными бортами длиной 150 м и более, спроектированные для перевозки навалочных грузов плотностью 1000 кг/м<sup>3</sup> и более, построенные 1 июля 1999 года или после этой даты, должны иметь достаточную прочность, чтобы выдерживать затопление любого одного грузового трюма до уровня воды за бортом судна в этом состоянии затопления во всех состояниях загрузки и балластировки, учитывая также динамические нагрузки от наличия воды в трюме и принимая во внимание рекомендации, принятые Организацией\*.

2 Навалочные суда с двойными бортами длиной 150 м и более, на которых любая часть продольной переборки расположена в пределах 1/5 ширины судна или 11,5 м, смотря по тому, что меньше, от борта внутрь судна под прямым углом к диаметральной плоскости при назначенней летней грузовой марке, спроектированные для перевозки навалочных грузов плотностью 1000 кг/м<sup>3</sup> и более, построенные 1 июля 2006 года или после этой даты, должны отвечать положениям о конструктивной прочности, указанным в пункте 1.

## Правило 6

### Конструктивные и иные требования к навалочным судам

1 Навалочные суда с одинарными бортами длиной 150 м и более, перевозящие навалочные грузы плотностью 1780 кг/м<sup>3</sup> и более, построенные до 1 июля 1999 года, должны отвечать следующим требованиям в соответствии с календарным планом осуществления, указанным в правиле 3:

- .1 Поперечная водонепроницаемая переборка между первым и вторым грузовыми трюмами и двойное дно первого грузового трюма должны иметь достаточную прочность, чтобы выдерживать затопление первого грузового трюма, учитывая также динамические нагрузки от наличия воды в трюме, в соответствии со Стандартами прочности переборок и двойного дна навалочных судов. Для целей настоящего правила Стандарты прочности переборок и двойного дна навалочных судов рассматриваются как обязательные.
- .2 При рассмотрении вопроса о необходимости и степени подкрепления поперечной водонепроницаемой переборки или двойного дна, с тем чтобы они отвечали требованиям пункта 1.1, могут быть приняты во внимание следующие ограничения:

\* См. резолюцию 3: Рекомендация по выполнению правила XII/5 Конвенции СОЛАС, принятую Конференцией СОЛАС 1997 года.

- .1 ограничения в отношении распределения общего веса груза между грузовыми трюмами; и
  - .2 ограничения в отношении максимального дедвейта.
  - .3 На навалочных судах, использующих в целях выполнения требований пункта 1.1 одно или оба ограничения, указанные в пунктах 1.2.1 и 1.2.2, выше, эти ограничения должны соблюдаться всякий раз, когда перевозятся навалочные грузы плотностью 1780 кг/м<sup>3</sup> и более.
- 2 Навалочные суда с двойными бортами во всех районах длиной 150 м и более, построенные 1 июля 2006 года или после этой даты, должны отвечать следующим требованиям:
- .1 Главные подкрепляющие конструкции двойного борта не должны быть расположены внутри помещения грузового трюма.
  - .2 С соблюдением нижеизложенных положений, расстояние между внешней и внутренней обшивками в любом поперечном сечении, измеряемое перпендикулярно к бортовой обшивке, не должно быть менее 1000 мм. Конструкция двойного борта должна быть достаточно широкой, чтобы обеспечить доступ для проверки, как предусмотрено правилом II-1/3-6 и Техническими положениями, упомянутыми в этом правиле.
    - .1 Указанные ниже свободные пространства могут не соблюдаться в районе распорок, верхних и нижних бимсовых книц поперечного набора или бимсовых книц продольного набора.
    - .2 Минимальная ширина свободного прохода через пространство двойного борта в районе препятствий, таких как трубопроводы или вертикальные трапы, не должна быть менее 600 мм.
    - .3 При поперечном наборе внутреннего и/или наружного борта минимальное свободное пространство между внутренними поверхностями шпангоутов не должно быть менее 600 мм.
    - .4 При продольном наборе внутреннего и наружного борта минимальное свободное пространство между внутренними поверхностями шпангоутов не должно быть менее 800 мм. Данное свободное пространство на длине грузовых трюмов, находящейся вне цилиндрической части корпуса судна, может быть уменьшено, если это обусловлено конфигурацией элементов конструкции, однако ни в коем случае оно не должно быть менее 600 мм.
    - .5 Указанное выше минимальное свободное пространство должно быть кратчайшим расстоянием, измеряемым между воображаемыми линиями, соединяющими внутренние

поверхности шпангоутов на внутренней и наружной бортовой обшивке.

3 Пространства двойного борта и балластные танки, специально выделенные для забортной воды, устроенные на навалочных судах длиной 150 м и более, построенных 1 июля 2006 года или после этой даты, должны иметь покрытия в соответствии с требованиями правила II-1/3-2, а также на основе эксплуатационных требований к покрытиям\*, которые будут приняты Организацией.

4 Пространства двойного борта, за исключением бортовых подпалубных цистерн, если они установлены, не должны использоваться для перевозки груза.

5 На навалочных судах длиной 150 м и более, перевозящих навалочные грузы плотностью 1000 кг/м<sup>3</sup> и более, построенных 1 июля 2006 года или после этой даты:

- .1 конструкция грузовых трюмов должна быть такой, чтобы все рассматриваемые грузы могли быть погружены и выгружены с использованием стандартного погрузочно-разгрузочного оборудования и процедур без повреждений, которые могут снизить безопасность конструкции;
- .2 должна быть обеспечена эффективная непрерывность между конструкцией бортовой обшивки и остальной конструкцией корпуса; и
- .3 конструкция грузовых районов должна быть такой, чтобы единичный отказ одного подкрепляющего элемента конструкции не приводил к немедленному последующему отказу других элементов конструкции, потенциально ведущему к разрушению всех подкрепленных панелей.

## **Правило 7**

### **Освидетельствование и техническое обслуживание навалочных судов**

1 Навалочные суда с одинарными бортами длиной 150 м и более, построенные до 1 июля 1999 года, возраст которых составляет 10 лет и более, могут перевозить навалочные грузы плотностью 1780 кг/м<sup>3</sup> и более только в том случае, если они удовлетворительно прошли:

- .1 периодическое освидетельствование в соответствии с расширенной программой проверок во время освидетельствований, требуемой правилом XI-1/2; или
- .2 освидетельствование всех грузовых трюмов в объеме, требуемом при периодических освидетельствованиях в рамках расширенной

---

\* См. требования, приемлемые для Администрации, до тех пор, пока эксплуатационные требования к покрытиям, которые будут приняты Организацией, не приобретут обязательной силы путем соответствующего изменения вышеупомянутых требований.

программы проверок во время освидетельствований, требуемой правилом XI-1/2.

2 Навалочные суда должны отвечать требованиям к техническому обслуживанию, предусмотренным в правиле II-1/3-1 и Стандартах по проводимым собственниками судов проверкам и техническому обслуживанию крышек люков навалочных судов, принятых Организацией резолюцией MSC.169(79), 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.

## **Правило 8**

### **Информация о соответствии требованиям к навалочным судам**

1 Буклет, требуемый правилом VI/7.2, должен быть одобрен Администрацией или от ее имени, с тем чтобы указать, что требования правил 4, 5, 6 и 7 в соответствующих случаях выполняются.

2 Любые ограничения, установленные в отношении перевозки навалочных грузов плотностью 1780 кг/м<sup>3</sup> и более в соответствии с требованиями правил 6 и 14, должны быть определены и указаны в буклете, упомянутом в пункте 1.

3 На навалочных судах, к которым применяется пункт 2, на наружной бортовой обшивке в средней части судна, на левом и правом бортах, должен быть постоянно нанесен знак в виде сплошного равностороннего треугольника, стороны которого имеют длину 500 мм, а вершина расположена на 300 мм ниже палубной линии, окрашенный в цвет, контрастирующий с окраской корпуса судна.

## **Правило 9**

### **Требования к навалочным судам, которые не могут отвечать требованиям правила 4.3 из-за конфигурации их грузовых трюмов**

В отношении навалочных судов, построенных до 1 июля 1999 года, на которые распространяется действие правила 4.3, но которые не имеют достаточного количества поперечных водонепроницаемых переборок, чтобы отвечать требованиям этого правила, Администрация может допустить отступление от правил 4.3 и 6, при условии что такие суда отвечают следующим требованиям:

- .1 в отношении первого грузового трюма проверки, предписанные для ежегодного освидетельствования в рамках расширенной программы проверок во время освидетельствований, требуемой правилом XI-1/2, должны быть заменены проверками, предписанными этой программой для промежуточного освидетельствования грузовых трюмов;

- .2 все грузовые трюмы или, в зависимости от случая, туннели грузового конвейера должны быть снабжены аварийно-предупредительной сигнализацией о высоком уровне воды в осушительных колодцах, подающей звуковые и визуальные сигналы тревоги на ходовом мостике, одобренной Администрацией или организацией, признанной ею в соответствии с положениями правила XI-1/1; и
- .3 суда должны быть снабжены подробной информацией о характерных случаях затопления грузовых трюмов. Эта информация должна сопровождаться подробными инструкциями относительно готовности к эвакуации согласно положениям раздела 8 Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ) и использоваться в качестве основы для подготовки и учений экипажа.

## **Правило 10**

### **Заявление плотности навалочного груза**

1 До погрузки навалочного груза на навалочные суда длиной 150 м и более грузоотправитель, в дополнение к предоставлению информации о грузе согласно правилу VI/2, должен заявить плотность груза.

2 В отношении навалочных судов, к которым применяется правило 6, за исключением случаев, когда они отвечают всем соответствующим требованиям настоящей главы, применимым к перевозке навалочных грузов плотностью  $1780 \text{ кг}/\text{м}^3$  и более, плотность любого груза, составляющая, согласно заявлению, от  $1250 \text{ кг}/\text{м}^3$  до  $1780 \text{ кг}/\text{м}^3$ , должна быть проверена аккредитованной испытательной организацией\*.

## **Правило 11**

### **Прибор контроля загрузки**

(Если не предусмотрено иное, настоящее правило применяется к навалочным судам независимо от даты их постройки)

1 Навалочные суда длиной 150 м и более должны быть оборудованы прибором контроля загрузки, способным предоставлять информацию о действующих на корпус

\* При проверке плотности навалочных грузов следует обращаться к циркуляру "Uniform method of measurement of the density of bulk cargoes" (Унифицированный метод измерения плотности навалочных грузов) (MSC/Circ.908).

судна перерезывающих силах и изгибающих моментах, принимая во внимание рекомендацию, принятую Организацией\*.

2 Навалочные суда длиной 150 м и более, построенные до 1 июля 1999 года, должны отвечать требованиям пункта 1 не позднее даты первого промежуточного или периодического освидетельствования судна, которое должно быть проведено после 1 июля 1999 года.

3 Навалочные суда длиной менее 150 м, построенные 1 июля 2006 года или после этой даты, должны быть оборудованы прибором контроля загрузки, способным предоставлять информацию об остойчивости судна в неповрежденном состоянии. Программное обеспечение в отношении расчетов остойчивости должно быть одобрено Администрацией и должно предоставляться со стандартными условиями для целей проверки, относящейся к одобренной информации об остойчивости\*\*.

## **Правило 12**

### **Сигнализация о поступлении воды в трюмы, балластные и сухие помещения**

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

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

- .1 в каждом грузовом трюме должны быть установлены датчики уровня воды, которые подают звуковые и световые сигналы: первый – когда уровень воды над внутренним дном в любом трюме достигает высоты 0,5 м, и второй – на высоте не менее чем 15% от высоты грузового трюма, но не более чем 2 м. На навалочных судах, к которым применяется правило 9.2, необходимо устанавливать только второй датчик, подающий только второй сигнал. Датчики уровня воды должны устанавливаться в кормовых оконечностях грузовых трюмов. В грузовых трюмах, которые используются для водяного балласта, может быть установлено устройство, отключающее сигнализацию. Световые сигналы от двух датчиков соответствующих уровней воды, зафиксированных в каждом трюме, должны четко отличаться друг от друга.
- .2 в любом балластном танке, расположенном в нос от таранной переборки, требуемой правилом II-1/11, должны быть установлены датчики уровня воды, которые подают звуковой и световой

\* См. Рекомендацию по приборам контроля загрузки судна, принятую резолюцией 5 Конференции СОЛАС 1997 года.

\*\* См. соответствующие части дополнения к Guidelines for the on-board use and application of computers (Руководство по использованию компьютерами и их применению на судне) (MSC/Circ.891).

сигналы, когда жидкость в танке достигает уровня, не превышающего 10% вместимости танка. При использовании такого танка может устанавливаться устройство, отключающее сигнализацию; и

.3 в любом сухом или пустом помещении, кроме цепного ящика, любая часть которого простирается в нос от первого грузового трюма, должны быть установлены датчики уровня воды, которые подают звуковой и световой сигналы при уровне воды 0,1 м над палубой. Нет необходимости оборудовать 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 ходовом 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, что произойдет раньше.

### **Правило 13**

#### **Наличие осушительных систем<sup>\*</sup>**

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

1 На навалочных судах средства откачки жидкости и осушения балластных танков, расположенных в нос от таранной переборки, и льян 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 льян, 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 дистанционных приводов, 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

---

\* См. Interpretation of SOLAS regulation XII/13 (Толкование правила XII/13 Конвенции СОЛАС) (MSC/Circ.1069).

судна, которое должно быть выполнено после 1 июля 2004 года, однако ни в коем случае не позднее 1 июля 2007 года.

#### **Правило 14**

##### **Ограничения на выход в море с каким-либо порожним трюмом**

После достижения возраста 10 лет навалочные суда с одинарными бортами длиной 150 м и более, перевозящие грузы плотностью 1780 кг/м<sup>3</sup> и более, если они не отвечают требованиям к выдерживанию затопления любого одного грузового трюма, указанным в правиле 5.1 и Стандартам и критериям для конструкций борта навалочных судов с одинарными бортами, принятых Организацией резолюцией MSC.168(79) 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, не должны выходить в море с каким-либо трюмом, загруженным менее чем на 10% максимально допустимой загрузки этого трюма в состоянии полной загрузки. Применимое состояние полной загрузки для целей данного правила представляет собой загрузку, равную или более 90% дедвейта судна при соответствующем назначенному надводном борте.".

## ДОПОЛНЕНИЕ

### СВИДЕТЕЛЬСТВА

#### **Форма Свидетельства о безопасности пассажирского судна**

13 Между разделом, начинающимся со слов "Настоящее свидетельство действительно до", и разделом, начинающимся со слов "Выдано в", включается следующий новый раздел:

"Дата окончания освидетельствования, на основании которого выдано настоящее свидетельство: .....".  
(дд/мм/гггг)

#### **Форма Свидетельства о безопасности грузового судна по конструкции**

14 Между разделом, начинающимся со слов "Настоящее свидетельство действительно до", и разделом, начинающимся со слов "Выдано в", включается следующий новый раздел:

"Дата окончания освидетельствования, на основании которого выдано настоящее свидетельство: .....".  
(дд/мм/гггг)

#### **Форма Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению**

15 Между разделом, начинающимся со слов "Настоящее свидетельство действительно до", и разделом, начинающимся со слов "Выдано в", включается следующий новый раздел:

"Дата окончания освидетельствования, на основании которого выдано настоящее свидетельство: .....".  
(дд/мм/гггг)

#### **Перечень оборудования для Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению (Форма Е)**

16 Существующий раздел 3 заменяется следующим:

#### **"3 Описание навигационных систем и оборудования**

Наименование	Фактическое наличие
1.1 Главный магнитный компас*	.....
1.2 Запасной магнитный компас *	.....
1.3 Гирокомпас*	.....

Наименование	Фактическое наличие
1.4 Репитер гирокомпаса для указания курса*	.....
1.5 Репитер гирокомпаса для пеленгования*	.....
1.6 Система управления курсом или траекторией движения*	.....
1.7 Пелорус или пеленгаторное устройство компаса*	.....
1.8 Средства корректировки курса и пеленгов	.....
1.9 Устройство передачи курса (УПК)*	.....
	.....
2.1 Морские навигационные карты/Электронная картографическая и навигационно-информационная система (ЭКНИС)**	.....
2.2 Устройства резервирования ЭКНИС	.....
2.3 Морские навигационные пособия	.....
2.4 Устройства резервирования электронных морских навигационных пособий	.....
	.....
3.1 Приемник глобальной навигационной спутниковой системы/наземной радионавигационной системы*, **	.....
3.2 Радиолокационная станция, работающая в диапазоне 9 ГГц*	.....
3.3 Вторая радиолокационная станция (работающая в диапазоне 3 ГГц/9 ГГц**)*	.....
3.4 Средство автоматической радиолокационной прокладки (САРП)*	.....
3.5 Средство автосопровождения*	.....
3.6 Второе средство автосопровождения*	.....
3.7 Средство электронной прокладки*	.....
	.....
4 Автоматическая идентификационная система (АИС)	.....
	.....
5.1 Прибор регистрации данных о рейсе (ПРД)**	.....
5.2 Упрощенный прибор регистрации данных о рейсе (У-ПРД)**	.....

Наименование	Фактическое наличие
6.1 Прибор для измерения скорости и пройденного расстояния (относительно воды)*	.....
6.2 Прибор для измерения скорости и пройденного расстояния (относительно грунта в продольном и поперечном направлениях)*	.....
6.3 Эхолот*	.....
7.1 Указатель руля, гребного винта, упора, шага и режима работы*	.....
7.2 Указатель скорости поворота*	.....
8 Система приема внешних звуковых сигналов*	.....
9 Телефон для связи с аварийным постом управления*	.....
10 Лампа дневной сигнализации*	.....
11 Радиолокационный отражатель*	.....
12 Международный свод сигналов	.....
13 Том III Руководства МАМПС	.....

\* Согласно правилу V/19 допускаются альтернативные средства, отвечающие этому требованию. В случае использования других средств, они должны быть указаны.

\*\* Ненужное зачеркнуть.".

### **Форма Свидетельства о безопасности грузового судна по радиооборудованию**

17 Между разделом, начинающимся со слов "Настоящее свидетельство действительно до", и разделом, начинающимся со слов "Выдано в", включается следующий новый раздел:

"Дата окончания освидетельствования, на основании которого выдано настоящее свидетельство: .....".

(дд/мм/гггг)

**Форма Свидетельства о безопасности ядерного пассажирского судна**

18 Существующая форма свидетельства заменяется следующим:

**"СВИДЕТЕЛЬСТВО О БЕЗОПАСНОСТИ ЯДЕРНОГО ПАССАЖИРСКОГО СУДНА**

Настоящее Свидетельство должно быть дополнено Перечнем оборудования (Форма PNUC)

*(Герб страны)*

*(Страна)*

на один<sup>1</sup> международный рейс  
короткий

Выдано на основании положений  
МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ  
НА МОРЯ 1974 ГОДА,  
измененной Протоколом 1988 года к ней

по уполномочию Правительства

---

*(название государства)*

---

*(уполномоченное лицо или организация)*

---

<sup>1</sup> Ненужное зачеркнуть.

*Сведения о судне<sup>2</sup>*

Название судна.....

Регистровый номер или позывной сигнал.....

Порт регистрации .....

Валовая вместимость .....

Морские районы, на плавание в которых судну  
выдано свидетельство (правило IV/2) .....

Номер ИМО .....

Дата закладки киля или дата, на которую судно находилось в подобной стадии постройки,  
или, где это применимо, дата, на которую началось переоборудование или изменение, или  
модификация существенного характера .....

**НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:**

1 Что судно освидетельствовано в соответствии с требованиями правила VIII/9 Конвенции.

2 Что судно, будучи ядерным судном, отвечает всем требованиям главы VIII Конвенции и соответствует информации о безопасности, одобренной для судна, и что:

2.1 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении:

.1 конструкции, главных и вспомогательных механизмов, котлов и иных сосудов под давлением, включая ядерную двигательную установку и конструктивную защиту от столкновения;

.2 деления на водонепроницаемые отсеки и относящихся к нему устройств и деталей;

.3 следующих грузовых ватерлиний деления на отсеки:

Грузовые ватерлинии деления на отсеки, назначенные и нанесенные на борта в средней части судна (правило II-1/13)	Надводный борт	Применять, когда помещения, где перевозятся пассажиры, включают следующие помещения, где могут перевозиться либо пассажиры, либо груз
C.1	.....	.....
C.2	.....	.....
C.3	.....	.....

<sup>2</sup> По выбору, сведения о судне могут быть помещены в таблицу.

- 2.2 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении конструктивной противопожарной защиты, систем и средств пожарной безопасности и схем противопожарной защиты;
- 2.3 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении систем и оборудования радиационной защиты;
- 2.4 спасательные средства и снабжение спасательных шлюпок, спасательных плотов и дежурных шлюпок предусмотрены в соответствии с требованиями Конвенции;
- 2.5 судно имеет линеметательное устройство и радиоустановки, используемые в спасательных средствах, в соответствии с требованиями Конвенции;
- 2.6 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении радиоустановок;
- 2.7 действие радиоустановок, используемых в спасательных средствах, отвечает требованиям Конвенции;
- 2.8 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении судового навигационного оборудования, средств для посадки лоцманов и морских навигационных изданий;
- 2.9 судно обеспечено сигнально-отличительными огнями, сигнальными знаками и средствами подачи звуковых сигналов и сигналов бедствия в соответствии с требованиями Конвенции и действующих Международных правил предупреждения столкновений судов в море;
- 2.10 во всех других отношениях судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.

Настоящее свидетельство действительно до .....

Дата окончания освидетельствования, на основании которого выдано  
настоящее Свидетельство: .....

(дд/мм/гггг)

Выдано в .....

(Место выдачи свидетельства)

.....  
(Дата выдачи)

.....  
(Подпись уполномоченного лица, выдавшего свидетельство)

(Печать или штамп организации, выдавшей свидетельство)

19 После формы Свидетельства о безопасности ядерного пассажирского судна добавляется следующий Перечень оборудования для Свидетельства о безопасности ядерного пассажирского судна:

**"ПЕРЕЧЕНЬ ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ СВИДЕТЕЛЬСТВА О БЕЗОПАСНОСТИ  
ЯДЕРНОГО ПАССАЖИРСКОГО СУДНА (ФОРМА PNUC)**

Настоящий Перечень должен быть постоянно приложен  
к Свидетельству о безопасности ядерного пассажирского судна

ПЕРЕЧЕНЬ ОБОРУДОВАНИЯ СОГЛАСНО МЕЖДУНАРОДНОЙ  
КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА,  
ИЗМЕНЕННОЙ ПРОТОКОЛОМ 1988 ГОДА К НЕЙ

**1 Сведения о судне**

Название судна .....

Регистровый номер или позывной сигнал .....

Число пассажиров, на которое выдано свидетельство .....

Минимальное число лиц требуемой квалификации  
для обеспечения работы радиоустановок .....

**2 Описание спасательных средств**

1	Общее число человек, для которых предусмотрены спасательные средства	.....	
2	Общее число спасательных шлюпок	Левый борт	Правый борт
2.1	Общее число человек, на которое рассчитаны спасательные шлюпки	.....	.....
2.2	Число частично закрытых спасательных шлюпок (правило III/21 и раздел 4.5 Кодекса КСС)	.....	.....
2.3	Число полностью закрытых спасательных шлюпок (правило III/21 и раздел 4.6 Кодекса КСС)	.....	.....
2.4	Другие спасательные шлюпки	.....	.....
2.5.1	Число	.....	.....
2.5.2	Тип	.....	.....

3	Число моторных спасательных шлюпок (входит в вышеуказанное общее число спасательных шлюпок)	.....
3.1	Число спасательных шлюпок, имеющих прожектора	.....
4	Число дежурных шлюпок	.....
4.1	Число шлюпок, которое входит в вышеуказанное общее число спасательных шлюпок	.....
5	Спасательные плоты	.....
5.1	Спасательные плоты, требующие спусковых устройств одобренного типа	.....
5.1.1	Число спасательных плотов	.....
5.1.2	Число человек, на которое рассчитаны спасательные плоты	.....
5.2	Спасательные плоты, не требующие спусковых устройств одобренного типа	.....
5.2.1	Число спасательных плотов	.....
5.2.2	Число человек, на которое рассчитаны спасательные плоты	.....
6	Плавучие приборы	.....
6.1	Число приборов	.....
6.2	Число человек, которое способны поддерживать плавучие приборы	.....
7	Число спасательных кругов	.....
8	Число спасательных жилетов	.....
9	Гидротермокостюмы	.....
9.1	Общее число	.....
9.2	Число костюмов, отвечающих требованиям к спасательным жилетам	.....
10	Число теплозащитных средств <sup>1</sup>	.....
11	Радиоустановки, используемые в спасательных средствах	.....
11.1	Число радиолокационных ответчиков	.....
11.2	Число УКВ аппаратуры двусторонней радиотелефонной связи	.....

### 3 Описание радиооборудования

Наименование	Фактическое наличие
1 Основные системы	.....
1.1 УКВ радиоустановка	.....
1.1.1 Кодирующее устройство ЦИВ	.....
1.1.2 Приемник для ведения наблюдения за ЦИВ	.....
1.1.3 Радиотелефония	.....

<sup>1</sup> За исключением тех, которые требуются пунктами 4.1.5.1.24, 4.4.8.31 и 5.1.2.2.13 Кодекса КСС.

Наименование	Фактическое наличие
1.2 ПВ радиоустановка	.....
1.2.1 Кодирующее устройство ЦИВ	.....
1.2.2 Приемник для ведения наблюдения за ЦИВ	.....
1.2.3 Радиотелефония	.....
1.3 ПВ/КВ радиоустановка	.....
1.3.1 Кодирующее устройство ЦИВ	.....
1.3.2 Приемник для ведения наблюдения за ЦИВ	.....
1.3.3 Радиотелефония	.....
1.3.4 Буквопечатающая радиотелеграфия	.....
1.4 Судовая земная станция ИНМАРСАТ	.....
2 Дополнительные средства для подачи сообщения о бедствии	.....
3 Устройства для приема информации по безопасности на море	.....
3.1 Приемник НАВТЕКС	.....
3.2 Приемник РГВ	.....
3.3 Приемник КВ буквопечатающей радиотелеграфии	.....
4 Спутниковый АРБ	.....
4.1 КОСПАС/CAPCAT	.....
4.2 ИНМАРСАТ	.....
5 УКВ АРБ	.....
6 Судовой радиолокационный ответчик	.....

**4 Способы, используемые для обеспечения готовности радиооборудования (правила IV/15.6 и 15.7)**

- 4.1 Дублирование оборудования .....
- 4.2 Береговое техническое обслуживание и ремонт .....
- 4.3 Обеспечение технического обслуживания и ремонта в море .....

**5 Описание навигационных систем и оборудования**

Наименование	Фактическое наличие
1.1 Главный магнитный компас <sup>2</sup>	.....
1.2 Запасной магнитный компас <sup>2</sup>	.....
1.3 Гирокомпас <sup>2</sup>	.....
1.4 Репитер гирокомпаса для указания курса <sup>2</sup>	.....
1.5 Репитер гирокомпаса для пеленгования <sup>2</sup>	.....
1.6 Система управления курсом или траекторией движения <sup>2</sup>	.....
1.7 Пелорус или пеленгаторное устройство компаса <sup>2</sup>	.....

<sup>2</sup> Согласно правилу V/19 допускаются альтернативные средства, отвечающие этому требованию. В случае использования других средств, они должны быть указаны.

Наименование	Фактическое наличие
1.8 Средства корректировки курса и пеленгов	.....
1.9 Устройство передачи курса (УПК) <sup>2</sup>	.....
2.1 Морские навигационные карты/Электронная картографическая и навигационно-информационная система (ЭКНИС) <sup>3</sup>	.....
2.2 Устройства резервирования ЭКНИС	.....
2.3 Морские навигационные пособия	.....
2.4 Устройства резервирования электронных морских навигационных пособий	.....
3.1 Приемник глобальной навигационной спутниковой системы/наземной радионавигационной системы <sup>2, 3</sup>	.....
3.2 Радиолокационная станция, работающая в диапазоне 9 ГГц <sup>2</sup>	.....
3.3 Вторая радиолокационная станция (работающая в диапазоне 3 ГГц/9 ГГц <sup>3</sup> ) <sup>2</sup>	.....
3.4 Средство автоматической радиолокационной прокладки (САРП) <sup>2</sup>	.....
3.5 Средство автосопровождения <sup>2</sup>	.....
3.6 Второе средство автосопровождения <sup>2</sup>	.....
3.7 Средство электронной прокладки <sup>2</sup>	.....
4 Автоматическая идентификационная система (АИС)	.....
5 Прибор регистрации данных о рейсе (ПРД)	.....
6.1 Прибор для измерения скорости и пройденного расстояния (относительно воды) <sup>2</sup>	.....
6.2 Прибор для измерения скорости и пройденного расстояния (относительно грунта в продольном и поперечном направлениях) <sup>2</sup>	.....
7 Эхолот <sup>2</sup>	.....
8.1 Указатель руля, гребного винта, упора, шага и режима работы <sup>2</sup>	.....
8.2 Указатель скорости поворота <sup>2</sup>	.....
9 Система приема внешних звуковых сигналов <sup>2</sup>	.....
10 Телефон для связи с аварийным постом управления рулем <sup>2</sup>	.....
11 Лампа дневной сигнализации <sup>2</sup>	.....
12 Радиолокационный отражатель <sup>2</sup>	.....

<sup>2</sup> Согласно правилу V/19 допускаются альтернативные средства, отвечающие этому требованию. В случае использования других средств, они должны быть указаны.

<sup>3</sup> Ненужное зачеркнуть.

Наименование	Фактическое наличие
13 Международный свод сигналов	.....
14 Том III Руководства МАМПС	.....

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что данный Перечень во всех отношениях составлен правильно.

Выдано в .....  
*(Место выдачи Перечня)*

.....  
*(Дата выдачи)*

.....  
*(Подпись должностным образом уполномоченного лица, выдавшего Перечень)*

*(Печать или штамп организации, выдавшей Перечень)".*

**Форма Свидетельства о безопасности ядерного грузового судна**

20 Существующая форма свидетельства заменяется следующим:

**"СВИДЕТЕЛЬСТВО О БЕЗОПАСНОСТИ ЯДЕРНОГО ГРУЗОВОГО СУДНА**

Настоящее Свидетельство должно быть дополнено Перечнем оборудования (Форма CNUC)

(Герб страны)

(Страна)

Выдано на основании положений

МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ  
НА МОРЕ 1974 ГОДА, измененной Протоколом 1988 года к ней

по уполномочию Правительства

---

(название государства)

---

(уполномоченное лицо или организация)

***Сведения о судне***<sup>1</sup>

Название судна .....

Регистровый номер или позывной сигнал .....

Порт регистрации .....

Валовая вместимость .....

Дедвейт судна (метрические тонны)<sup>2</sup> .....

Длина судна (правило III/3.12) .....

Морские районы, на плавание в которых судну  
выдано свидетельство (правило IV/2) .....

---

<sup>1</sup> По выбору, сведения о судне могут быть помещены в таблицу.

<sup>2</sup> Только для нефтяных танкеров, танкеров-химовозов и газовозов.

Номер ИМО .....

Тип судна<sup>3</sup>

- Навалочное судно
- Нефтяной танкер
- Танкер-химовоз
- Газовоз
- Грузовое судно, иное чем одно из вышеуказанных

Дата закладки киля или дата, на которую судно находилось в подобной стадии постройки, или, где это применимо, дата, на которую началось переоборудование или изменение, или модификация существенного характера .....

**НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:**

- 1 Что судно освидетельствовано в соответствии с требованиями правила VIII/9 Конвенции.
- 2 Что судно, будучи ядерным судном, отвечает всем требованиям главы VIII Конвенции и соответствует информации о безопасности, одобренной для судна, и что:
  - 2.1 состояние конструкции, механических установок и оборудования и снабжения, как определено в правиле I/10 (смотри по тому, что применяется для соответствия правилу VIII/9), включая ядерную двигательную установку и конструктивную защиту от столкновения, является удовлетворительным и судно отвечает соответствующим требованиям главы II-1 и главы II-2 Конвенции (помимо тех, которые относятся к системам и устройствам пожарной безопасности и схемам противопожарной защиты);
  - 2.2 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении систем и средств пожарной безопасности и схем противопожарной защиты;
  - 2.3 спасательные средства и снабжение спасательных шлюпок, спасательных плотов и дежурных шлюпок предусмотрены в соответствии с требованиями Конвенции;
  - 2.4 судно имеет линеметательное устройство и радиоустановки, используемые в спасательных средствах, в соответствии с требованиями Конвенции;
  - 2.5 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении радиоустановок;
  - 2.6 действие радиоустановок, используемых в спасательных средствах, отвечает требованиям Конвенции;
  - 2.7 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении судового навигационного оборудования, средств для посадки лоцманов и морских навигационных изданий;

---

<sup>3</sup> Ненужное зачеркнуть.

- 2.8 судно обеспечено сигнально-отличительными огнями, сигнальными знаками и средствами подачи звуковых сигналов и сигналов бедствия в соответствии с требованиями Конвенции и действующих Международных правил предупреждения столкновений судов в море;
- 2.9 во всех других отношениях судно отвечает соответствующим требованиям правил, в той мере, в какой эти правила к нему применяются.

Настоящее свидетельство действительно до .....

Дата окончания освидетельствования, на основании которого выдано  
настоящее Свидетельство .....

(дд/мм/гг)

Выдано в .....

(Место выдачи свидетельства)

.....  
(Дата выдачи)

.....  
(Подпись должностным образом уполномоченного  
лица, выдавшего свидетельство)

(Печать или штамп организации, выдавшей свидетельство)".

21 После формы Свидетельства о безопасности ядерного грузового судна добавляется следующий Перечень оборудования для Свидетельства о безопасности ядерного грузового судна:

**"ПЕРЕЧЕНЬ ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ СВИДЕТЕЛЬСТВА О БЕЗОПАСНОСТИ ЯДЕРНОГО ГРУЗОВОГО СУДНА (ФОРМА СНУС)"**

Настоящий Перечень должен быть постоянно приложен к Свидетельству о безопасности ядерного грузового судна

ПЕРЕЧЕНЬ ОБОРУДОВАНИЯ СОГЛАСНО МЕЖДУНАРОДНОЙ  
КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА,  
ИЗМЕНЕННОЙ ПРОТОКОЛОМ 1988 ГОДА К НЕЙ

**1 Сведения о судне**

Название судна .....

Регистровый номер или позывной сигнал .....

Минимальное число лиц требуемой квалификации  
для обеспечения работы радиоустановок .....

**2 Описание спасательных средств**

1	Общее число человек, для которых предусмотрены спасательные средства	.....	.....
2	Общее число спасательных шлюпок	Левый борт	Правый борт
2.1	Общее число человек, на которое рассчитаны спасательные шлюпки	.....	.....
2.2	Число полностью закрытых спасательных шлюпок (правило III/31 и раздел 4.6 Кодекса КСС)	.....	.....
2.3	Число самовосстанавливающихся частично закрытых спасательных шлюпок (правило III/31 и раздел 4.8 Кодекса КСС)	.....	.....
2.4	Число огнезащищенных спасательных шлюпок (правило III/31 и раздел 4.9 Кодекса КСС)	.....	.....
2.5	Другие спасательные шлюпки	.....	.....
2.5.1	Число	.....	.....
2.5.2	Тип	.....	.....
2.6	Число спасательных шлюпок, спускаемых методом свободного падения	.....	.....
2.6.1	Полностью закрытых (правило III/31 и раздел 4.7 Кодекса КСС)	.....	.....
2.6.2	С автономной системой воздухоснабжения (правило правило III/31 и раздел 4.8 Кодекса КСС)	.....	.....
2.6.3	Огнезащищенных (правило III/31 и раздел 4.9 Кодекса КСС)	.....	.....

3	Число моторных спасательных шлюпок (входит в вышеуказанное общее число спасательных шлюпок)	.....
3.1	Число спасательных шлюпок, имеющих прожектора	.....
4	Число дежурных шлюпок	.....
4.1	Число шлюпок, которое входит в вышеуказанное общее число спасательных шлюпок	.....
5	Спасательные плоты	.....
5.1	Спасательные плоты, требующие спусковых устройств одобренного типа	.....
5.1.1	Число спасательных плотов	.....
5.1.2	Число человек, на которое рассчитаны спасательные плоты	.....
5.2	Спасательные плоты, не требующие спусковых устройств одобренного типа	.....
5.2.1	Число спасательных плотов	.....
5.2.2	Число человек, на которое рассчитаны спасательные плоты	.....
5.3	Число спасательных плотов, требуемых правилом III/31.1.4	.....
6	Число спасательных кругов	.....
7	Число спасательных жилетов	.....
8	Гидротермокостюмы	.....
8.1	Общее число	.....
8.2	Число костюмов, отвечающих требованиям к спасательным жилетам	.....
9	Число теплозащитных средств <sup>1</sup>	.....
10	Радиоустановки, используемые в спасательных средствах	.....
10.1	Число радиолокационных ответчиков	.....
10.2	Число УКВ аппаратуры двусторонней радиотелефонной связи	.....

<sup>1</sup> За исключением тех, которые требуются пунктами 4.1.5.1.24, 4.1.8.31 и 5.1.2.2.13 Кодекса КСС.

**3      Описание радиооборудования**

Наименование		Фактическое наличие
1	Основные системы	
1.1	УКВ радиостанция	.....
1.1.1	Кодирующее устройство ЦИВ	.....
1.1.2	Приемник для ведения наблюдения за ЦИВ	.....
1.1.3	Радиотелефония	.....
1.2	ПВ радиостанция	.....
1.2.1	Кодирующее устройство ЦИВ	.....
1.2.2	Приемник для ведения наблюдения за ЦИВ	.....
1.2.3	Радиотелефония	.....
1.3	ПВ/КВ радиостанция	.....
1.3.1	Кодирующее устройство ЦИВ	.....
1.3.2	Приемник для ведения наблюдения за ЦИВ	.....
1.3.3	Радиотелефония	.....
1.3.4	Буквопечатающая радиотелеграфия	.....
1.4	Судовая земная станция ИНМАРСАТ	.....
2	Дополнительные средства для подачи сообщения о бедствии	.....
3	Устройства для приема информации по безопасности на море	
3.1	Приемник НАВТЕКС	.....
3.2	Приемник РГВ	.....
3.3	Приемник КВ буквопечатающей радиотелеграфии	.....
4	Спутниковый АРБ	
4.1	КОСПАС/САРСАТ	.....
4.2	ИНМАРСАТ	.....
5	УКВ АРБ	.....
6	Судовой радиолокационный ответчик	.....

**4      Способы, используемые для обеспечения готовности радиооборудования (правила IV/15.6 и 15.7)**

- 4.1      Дублирование оборудования .....
- 4.2      Береговое техническое обслуживание и ремонт .....
- 4.3      Обеспечение технического обслуживания и ремонта в море .....

## 5      Описание навигационных систем и оборудования

	Наименование	Фактическое наличие
1.1	Главный магнитный компас*	.....
1.2	Запасной магнитный компас*	.....
1.3	Гирокомпас*	.....
1.4	Репитер гирокомпаса для указания курса*	.....
1.5	Репитер гирокомпаса для пеленгования*	.....
1.6	Система управления курсом или траекторией движения*	.....
1.7	Пелорус или пеленгаторное устройство компаса*	.....
1.8	Средства корректировки курса и пеленгов	.....
1.9	Устройство передачи курса (УПК)*	.....
2.1	Морские навигационные карты/Электронная картографическая и навигационно-информационная система (ЭКНИС)**	.....
2.2	Устройства резервирования ЭКНИС	.....
2.3	Морские навигационные пособия	.....
2.4	Устройства резервирования электронных морских навигационных пособий	.....
3.1	Приемник глобальной навигационной спутниковой системы/наземной радионавигационной системы*, **	.....
3.2	Радиолокационная станция, работающая в диапазоне 9 ГГц*	.....
3.3	Вторая радиолокационная станция (работающая в диапазоне 3 ГГц/9 ГГц**)*	.....
3.4	Средство автоматической радиолокационной прокладки (САРП)*	.....
3.5	Средство автосопровождения*	.....
3.6	Второе средство автосопровождения*	.....
3.7	Средство электронной прокладки*	.....
4	Автоматическая идентификационная система (АИС)	.....
5.1	Прибор регистрации данных о рейсе (ПРД)**	.....
5.2	Упрощенный прибор регистрации данных о рейсе (У-ПРД)**	.....
6.1	Прибор для измерения скорости и пройденного расстояния (относительно воды)*	.....
6.2	Прибор для измерения скорости и пройденного расстояния (относительно грунта в продольном и поперечном направлениях)*	.....
6.3	Эхолот*	.....
7.1	Указатель руля, гребного винта, упора, шага и режима работы*	.....
7.2	Указатель скорости поворота*	.....
8	Система приема внешних звуковых сигналов*	.....
9	Телефон для связи с аварийным постом управления рулем*	.....
10	Лампа дневной сигнализации*	.....
11	Радиолокационный отражатель*	.....
12	Международный свод сигналов	.....
13	Том III Руководства МАМПС	.....

\* Согласно правилу V/19 допускаются альтернативные средства, отвечающие этому требованию. В случае использования других средств, они должны быть указаны.

\*\* Ненужное зачеркнуть.

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что данный Перечень во всех отношениях составлен правильно.

Выдано в .....  
*(Место выдачи Перечня)*

.....  
*(Дата выдачи)* .....  
*(Подпись должностным образом уполномоченного лица, выдавшего Перечень)*

*(Печать или штамп организации, выдавшей Перечень)".*



## ПРИЛОЖЕНИЕ 4

### РЕЗОЛЮЦИЯ MSC. 171(79) (принята 9 декабря 2004 года)

#### ОДОБРЕНИЕ ПОПРАВОК К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА

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") и статью VI Протокола 1988 года к Конвенции (далее именуемого "Протокол СОЛАС 1988 года"), касающуюся процедур внесения поправок в Протокол СОЛАС 1988 года,

РАССМОТРЕВ на своей семьдесят девятой сессии поправки к Протоколу СОЛАС 1988 года, предложенные и разосланные в соответствии со статьей VIII b) i) Конвенции и статьей VI Протокола СОЛАС 1988 года,

1. ОДОБРЯЕТ в соответствии со статьей VIII b) iv) Конвенции и статьей VI Протокола СОЛАС 1988 года поправки к дополнению к Приложению к Протоколу СОЛАС 1988 года, текст которых изложен в приложении к настоящей резолюции;

2. ПОСТАНОВЛЯЕТ в соответствии со статьей VIII b) vi) 2) bb) Конвенции и статьей VI Протокола СОЛАС 1988 года, что упомянутые поправки считаются принятыми 1 января 2006 года, если до этой даты более одной трети Сторон Протокола СОЛАС 1988 года или Стороны, общий торговый флот которых по валовой вместимости составляет не менее 50% мирового торгового флота, не заявят о своих возражениях против поправок;

3. ПРЕДЛАГАЕТ соответствующим Сторонам принять к сведению, что в соответствии со статьей VIII b) vii) 2) Конвенции и статьей VI Протокола СОЛАС 1988 года поправки вступают в силу 1 июля 2006 года после их принятия в соответствии с пунктом 2, выше;

4. ПРОСИТ Генерального секретаря в соответствии со статьей VIII b) v) Конвенции и статьей VI Протокола СОЛАС 1988 года направить заверенные копии настоящей резолюции и текста поправок, содержащегося в приложении, всем Сторонам Протокола СОЛАС 1988 года;

5. ПРОСИТ ДАЛЕЕ Генерального секретаря направить копии настоящей резолюции и приложения к ней членам Организации, которые не являются Сторонами Протокола СОЛАС 1988 года.

ПРИЛОЖЕНИЕ

**ПОПРАВКИ К ПРОТОКОЛУ 1988 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ  
ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА**

**ДОПОЛНЕНИЕ**

**ИЗМЕНЕНИЯ И ДОБАВЛЕНИЯ К ДОПОЛНЕНИЮ К ПРИЛОЖЕНИЮ  
К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ  
НА МОРЕ 1974 ГОДА**

**Форма Свидетельства о безопасности пассажирского судна**

1 В форме Свидетельства о безопасности пассажирского судна между разделом, начинающимся со слов "Настоящее свидетельство действительно до", и разделом, начинающимся со слов "Выдано в", включается следующий новый раздел:

"Дата окончания освидетельствования, на основании которого выдано настоящее свидетельство: .....".  
(дд/мм/гггг)

**Форма Свидетельства о безопасности грузового судна по конструкции**

2 В форме Свидетельства о безопасности грузового судна по конструкции между разделом, начинающимся со слов "Настоящее свидетельство действительно до", и разделом, начинающимся со слов "Выдано в", включается следующий новый раздел:

"Дата окончания освидетельствования, на основании которого выдано настоящее свидетельство: .....".  
(дд/мм/гггг)

**Форма Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению**

3 В форме Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению между разделом, начинающимся со слов "Настоящее свидетельство действительно до", и разделом, начинающимся со слов "Выдано в", включается следующий новый раздел:

"Дата окончания освидетельствования, на основании которого выдано настоящее свидетельство: .....".  
(дд/мм/гггг)

**Перечень оборудования для Свидетельства о безопасности грузового судна  
по оборудованию и снабжению (Форма Е)**

4 Существующий раздел 3 заменяется следующим:

**"3 Описание навигационных систем и оборудования**

Наименование	Фактическое наличие
1.1 Главный магнитный компас*	.....
1.2 Запасной магнитный компас *	.....
1.3 Гирокомпас*	.....
1.4 Репитер гирокомпаса для указания курса*	.....
1.5 Репитер гирокомпаса для пеленгования*	.....
1.6 Система управления курсом или траекторией движения*	.....
1.7 Пелорус или пеленгаторное устройство компаса*	.....
1.8 Средства корректировки курса и пеленгов	.....
1.9 Устройство передачи курса (УПК)*	.....
2.1 Морские навигационные карты/Электронная картографическая навигационно-информационная система (ЭКНИС)**	.....
2.2 Устройства резервирования ЭКНИС	.....
2.3 Морские навигационные пособия	.....
2.4 Устройства резервирования электронных морских навигационных пособий	.....
3.1 Приемник глобальной навигационной спутниковой системы/наземной радионавигационной системы*, **	.....
3.2 Радиолокационная станция, работающая в диапазоне 9 ГГц*	.....
3.3 Вторая радиолокационная станция (работающая в диапазоне 3 ГГц/9 ГГц**)*	.....
3.4 Средство автоматической радиолокационной прокладки (САРП)*	.....
3.5 Средство автосопровождения*	.....
3.6 Второе средство автосопровождения*	.....

Наименование	Фактическое наличие
3.7 Средство электронной прокладки*	.....
4 Автоматическая идентификационная система (АИС)	.....
5.1 Прибор регистрации данных о рейсе (ПРД)**	.....
5.2 Упрощенный прибор регистрации данных о рейсе (У-ПРД)**	.....
6.1 Прибор для измерения скорости и пройденного расстояния (относительно воды)*	.....
6.2 Прибор для измерения скорости и пройденного расстояния (относительно грунта в продольном и поперечном направлениях)*	.....
6.3 Эхолот*	.....
7.1 Указатель руля, гребного винта, упора, шага и режима работы*	.....
7.2 Указатель скорости поворота*	.....
8 Система приема внешних звуковых сигналов*	.....
9 Телефон для связи с аварийным постом управления*	.....
10 Лампа дневной сигнализации*	.....
11 Радиолокационный отражатель*	.....
12 Международный свод сигналов	.....
13 Том III Руководства МАМПС	.....

\* Согласно правилу V/19 допускаются альтернативные средства, отвечающие этому требованию. В случае использования других средств, они должны быть указаны.

\*\* Ненужное зачеркнуть.".

**Форма Свидетельства о безопасности грузового судна по радиооборудованию**

5 В форме Свидетельства о безопасности грузового судна по радиооборудованию между разделом, начинающимся со слов "Настоящее свидетельство действительно до", и разделом, начинающимся со слов "Выдано в", включается следующий новый раздел:

"Дата окончания освидетельствования, на основании которого выдано настоящее свидетельство: .....".

(дд/мм/гггг)

**Форма Свидетельства о безопасности грузового судна**

6 В форме Свидетельства о безопасности грузового судна между разделом, начинающимся со слов "Настоящее свидетельство действительно до", и разделом, начинающимся со слов "Выдано в", включается следующий новый раздел:

"Дата окончания освидетельствования, на основании которого выдано настоящее свидетельство: .....".

(дд/мм/гггг)

**Перечень оборудования для Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению (форма С)**

7 Пункт 5 Перечня оборудования заменяется следующим:

"5.1 Прибор регистрации данных о рейсе (ПРД)

5.2 Упрощенный прибор регистрации данных о рейсе (У-ПРД)<sup>3</sup>",

и после существующего пункта 13 включается следующий новый пункт 14:

"14 Том III Руководства МАМПС".

\*\*\*