

ПРИЛОЖЕНИЕ 8

РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.222(82) (принята 8 декабря 2006 года)

ОДОБРЕНИЕ ПОПРАВОК К МЕЖДУНАРОДНОМУ КОДЕКСУ БЕЗОПАСНОСТИ ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ СУДОВ 2000 ГОДА

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ,

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

ОТМЕЧАЯ резолюцию MSC.97(73), которой он одобрил Международный кодекс безопасности высокоскоростных судов 2000 года (далее именуемый «Кодекс ВС 2000 года»), который имеет обязательную силу согласно главе X Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (Конвенция СОЛАС) 1974 года (далее именуемой «Конвенция»),

ОТМЕЧАЯ ТАКЖЕ статью VIII б) и правило X/1.2 Конвенции, касающиеся процедуры внесения поправок в Кодекс ВС 2000 года,

РАССМОТРЕВ на своей восемьдесят второй сессии поправки к Кодексу ВС 2000 года, предложенные и разосланные в соответствии со статьей VIII б) i) Конвенции,

1. ОДОБРЯЕТ в соответствии со статьей VIII б) iv) Конвенции поправки к Международному кодексу безопасности высокоскоростных судов 2000 года, текст которых изложен в приложении к настоящей резолюции;
2. ПОСТАНОВЛЯЕТ в соответствии со статьей VIII б) vi) 2) bb) Конвенции, что поправки считаются принятыми 1 января 2008 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 принять к сведению, что в соответствии со статьей VIII б) vii) 2) Конвенции поправки вступают в силу 1 июля 2008 года после их принятия в соответствии с пунктом 2, выше;
4. ПРОСИТ Генерального секретаря в соответствии со статьей VIII б) 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 МЕЖДУНАРОДНОМУ КОДЕКСУ БЕЗОПАСНОСТИ
ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ СУДОВ 2000 ГОДА**

**ГЛАВА 1
ОБЩИЕ КОММЕНТАРИИ И ТРЕБОВАНИЯ**

1 Существующий пункт 1.2 перенумеровывается в пункт 1.2.1, и добавляется следующий новый пункт 1.2.2:

«1.2.2 На всех судах новые установки, в которых употребляются материалы, содержащие асбест, используемые в конструкциях, механических и электрических установках и оборудовании судна, к которому применяется настоящий Кодекс, запрещаются, за исключением:

- .1 крыльчаток, используемых в ротационных компрессорах и ротационных вакуумных насосах;
- .2 водонепроницаемых соединений и зашивок, используемых в системах циркуляции жидкостей, где при высокой температуре (свыше 350°C) или давлении (свыше 7×10^6 Па) создается опасность пожара, коррозии или токсичности; и
- .3 гибких и упругих теплоизоляционных конструкций, используемых для температур выше 1000°C.».

2 В пункте 1.3.4.1 слова «эксплуатационной скорости» заменяются словами «скорости, равной 90% максимальной скорости».

3 В пункте 1.3.4.2 слова «эксплуатационной скорости» заменяются словами «скорости, равной 90% максимальной скорости».

4 В пункте 1.4.16 после слов «навигационное оборудование» включаются слова «(главные дисплеи и органы управления оборудованием, указанным в 13.2–13.7)».

5 В пункте 1.4.29 текста на английском языке между словами “cooking or” и “heating” включается слово “food”.

6 Существующий пункт 1.4.35 заменяется следующим:

«1.4.35 *Машинные помещения* – помещения, в которых расположены двигатели внутреннего сгорания, используемые как главные силовые установки или суммарной мощностью более 110 кВт, электрогенераторы, установки жидкого топлива,

* В конце приложения содержится также перечень добавляемых или изменяемых подстрочных примечаний в Кодексе BC 2000 года.

ответственные электрические механизмы, и подобные помещения, а также шахты, ведущие в такие помещения.».

7 Существующий пункт 1.4.44 исключается, и существующие пункты 1.4.32–1.4.43 перенумеровываются соответственно в пункты 1.4.33–1.4.44 с включением следующего нового пункта 1.4.32:

«1.4.32 *МКМПОГ* означает Международный кодекс морской перевозки опасных грузов (*МКМПОГ*), как он определен в главе VII Конвенции.».

8 В конце пункта 1.4.53 включается следующее новое предложение:

«Такие помещения, не содержащие оборудования для приготовления пищи, могут содержать:

- .1 кофейный автомат, тостер, посудомоечную машину, микроволновую печь, водогрейный котел и подобные устройства, – каждое из которых максимальной мощностью 5 кВт; и
- .2 плиты для приготовления пищи и обогревающие плиты с электрическим нагревом для подогрева пищи максимальной мощностью 2 кВт и с температурой поверхности не более 150°C.».

9 В пункте 1.4.54 текст после слова «средняя» исключается и заменяется следующим:

«высота от гребня до подошвы одной трети самых высоких волн с нулевым переменным уровнем за определенный период.».

10 В конце пункта 1.8.1 включается следующий текст:

«На всех судах должны иметься все свидетельства, выданные согласно настоящей главе, или их заверенные копии. За исключением случая, когда государство флага является стороной Протокола СОЛАС 1988 года, копия каждого из этих свидетельств вывешивается на судне в заметном и доступном месте.».

11 В пункте 1.9.1 второе предложение исключается, и включается следующий новый пункт 1.9.1.1:

«1.9.1.1 Транзитные рейсы всех судов могут выполняться без действительного разрешения на эксплуатацию высокоскоростного судна, при условии что судно не эксплуатируется на коммерческой основе с пассажирами или грузом на борту. Для целей настоящего положения транзитные рейсы включают рейсы для поставки судов, т.е. из порта постройки в базовый порт, и рейсы с целью изменения местоположения, т.е. изменения базового порта и/или маршрута. Такие транзитные рейсы, превышающие ограничения, указанные в настоящем Кодексе, могут выполняться при условии, что:

- .1 на судне имеется действительное Свидетельство о безопасности высокоскоростного судна или подобный документ до начала такого рейса;

- .2 оператор разработал для рейса план безопасности, предусматривающий любые временные жилые помещения и включающий все соответствующие вопросы, перечисленные в 18.1.3, для обеспечения того, чтобы судно смогло безопасно выполнить транзитный рейс;
- .3 капитану судна предоставлены материалы и информация, необходимые для безопасной эксплуатации судна во время транзитного рейса; и
- .4 Администрация убедилась, что меры для безопасного выполнения рейса приняты.».

12 После существующего пункта 1.9.6 добавляется следующий новый пункт 1.9.7:

«1.9.7 При определении наихудших предполагаемых условий и эксплуатационных ограничений всех судов для включения в разрешение на эксплуатацию Администрация должна учитывать все параметры, перечисленные в приложении 12. Назначенные ограничения должны быть такими, которые позволяют соответствие всем этим факторам.».

13 В пункте 1.15.1 слова «четырех лет» заменяются словами «шести лет».

ГЛАВА 2 **ПЛАВУЧЕСТЬ, ОСТОЙЧИВОСТЬ И ДЕЛЕНИЕ НА ОТСЕКИ**

14 Существующий текст подпункта .1 пункта 2.1.3 заменяется следующим:

«.1 *Точка заливания* означает любое отверстие, независимо от размера, которое позволит проход воды через водонепроницаемую/непроницаемую при воздействии моря конструкцию (например, открывающиеся окна), но исключает любое отверстие, закрытое по соответствующему стандарту водонепроницаемости/непроницаемости при воздействии моря в любое время, кроме случаев, когда оно требуется для доступа или для работы с переносными погружными осушительными насосами в чрезвычайной ситуации (например, неоткрывающиеся окна аналогичной прочности и непроницаемости при воздействии моря, что и конструкция, в которой они установлены).».

15 В пункте 2.1.3 существующие подпункты .2–.6 перенумеровываются в подпункты .3–.7, и после подпункта .1 включается следующий новый подпункт .2:

«.2 *В других местах*, когда это выражение применяется к высотам порогов и комингсов, указанных в 2.2.7 и 2.2.8, считается применяющимся ко всем непроницаемым при воздействии моря и водонепроницаемым закрытиям, расположенным на исходном уровне или ниже его.».

16 Включается следующий новый пункт 2.1.5, и существующие пункты 2.1.5. и 2.1.6 перенумеровываются в пункты 2.1.6 и 2.1.7:

«2.1.5 Достаточность математического моделирования должна быть в первую очередь продемонстрирована путем корреляции с полномасштабными или модельными испытаниями судна соответствующего типа. Может быть уместным использовать математическое моделирование для оказания помощи в определении более критических сценариев для последующих физических испытаний*.

* Некоторые методы математического моделирования не совсем пригодны для точного моделирования исключительных происшествий. Для уровня безопасности 3 или 4 может быть уместным использовать модельные испытания перед полномасштабным испытанием или вместо него.».

17 В конце пункта 2.1.7 включается следующий текст:

«Если применяются расчеты, сначала должно быть показано, что они правильно представляют динамическое поведение в пределах эксплуатационных ограничений судна.».

18 Третье и последующие предложения пункта 2.2.9.3 заменяются следующим:

«В машинных помещениях без постоянной вахты главные и вспомогательные кингстоны и отливные клапаны, связанные с работой механизмов, должны либо:

- .1 располагаться по меньшей мере на высоте 50% значительной волны, соответствующей наихудшим предполагаемым условиям, над самой глубокой ватерлинией при затоплении после повреждения, указанного в 2.6.6–2.6.10; либо
- .2 управляться из рубки управления.».

19 В пункте 2.3.4 содержание таблицы 2.3.4 заменяется следующим:

«Таблица 2.3.4 – Применение приложений 7 и 8 к однокорпусным и многокорпусным судам

GM _T	Угол максимального плеча восстанавливающего момента GZ	
	≤ 25°	> 25°
≤ 3	приложение 7 или приложение 8	приложение 8
> 3	приложение 7	приложение 7 или приложение 8

».

20 В пункте 2.3.4 определения B_{WL} , A_{WP} и V после слова «где:» исключаются, и вместо них включается определение «GZ – плечо восстанавливающего момента».

21 В пункте 2.4.2 слова «главой 18» заменяются словами «главами 17 и 18».

22 В пункте 2.6.5 после существующего подпункта .4 включается следующий новый подпункт .5:

«.5 пустые помещения, заполненные пеноматериалом или модульными элементами плавучести, или любое помещение без газоотводной системы рассматриваются пустыми помещениями для целей настоящего пункта, при условии что такие пеноматериал или элементы полностью соответствуют 2.6.4.».

23 В пункте 2.6.6 последнее предложение исключается.

24 Как продолжение пункта 2.6.7 после подпункта 2.6.7.3 включается следующий новый раздел текста:

«Описанные в настоящем пункте повреждения принимаются как имеющие форму параллелепипеда*. При применении этого положения к рис. 2.6.7 а внутренняя сторона на середине длины должна быть направлена по касательной к поверхности, соответствующей конкретной поперечной протяженности повреждения, или же касаться ее по меньшей мере в двух местах, как показано на рис. 2.6.7 а.

Глубина повреждения борта в поперечном направлении не должна простираться на большее расстояние, чем протяженность $0,2V^{1/3}$ на расчетной ватерлинии, за исключением случаев, когда в 2.6.7.2 предусматривается меньшая протяженность. См. рис. 2.6.7 б и с.

При рассмотрении многокорпусного судна считается, что его периферия является только поверхностью наружной обшивки, окруженной внешней поверхностью наиболее удаленной части корпуса в любом данном сечении.

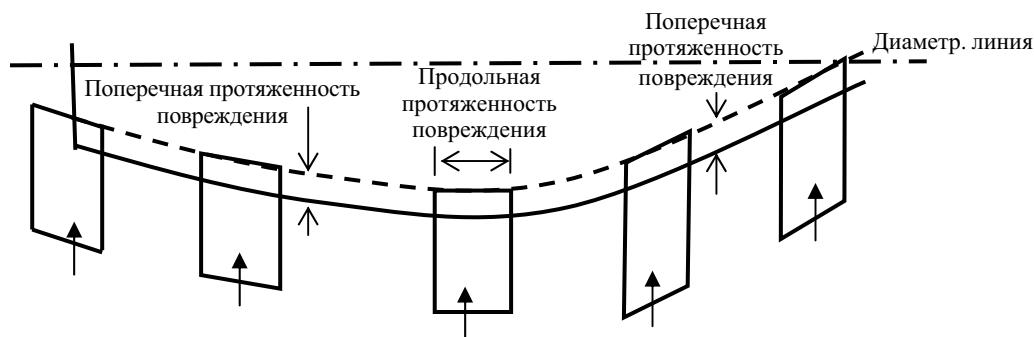


Рис. 2.6.7 а

* Параллелепипед определяется как «заполненное пространство, ограниченное параллелограммами», а параллелограмм определяется как «четырехугольник, у которого стороны попарно параллельны».

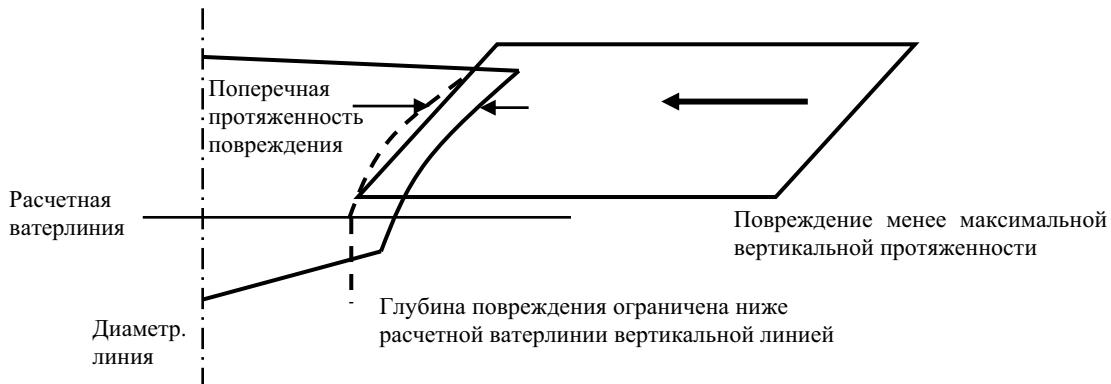


Рис. 2.6.7 б

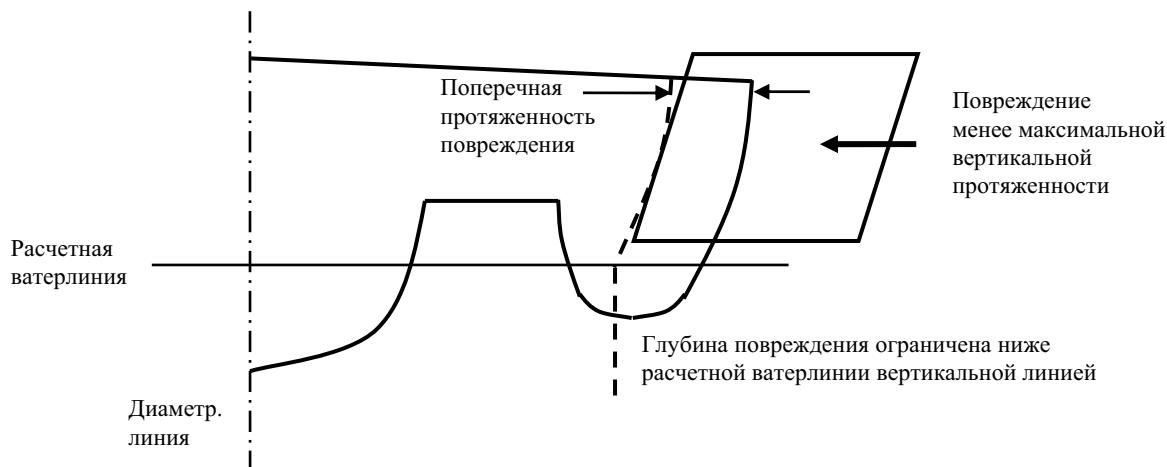


Рис. 2.6.7 с».

25 В пункте 2.6.7 слова «следующие бортовые повреждения должны приниматься» заменяются словами «следующее бортовое повреждение должно приниматься».

26 Существующие пункты 2.6.8–2.6.12 перенумеровываются в пункты 2.6.9–2.6.13, и после существующего пункта 2.6.7 включается следующий новый пункт 2.6.8:

«2.6.8 Протяженность носового и кормового повреждения

2.6.8.1 К носу и корме должны применяться следующие протяженности повреждения, как показано на рис. 2.6.8:

- .1 в носовой оконечности повреждение района, определенного как A_{bow} в 4.4.1, пределом которого в корму является вертикальная плоскость поперечного сечения, при условии что этот район может не распространяться в корму от носовой оконечности

водонепроницаемой огибающей судна дальше, чем на расстояние, определенное в 2.6.7.1; и

- .2 в кормовой оконечности повреждение района в корму от вертикальной плоскости поперечного сечения на расстоянии $0,2V^{1/3}$ в нос от кормовой оконечности водонепроницаемой огибающей корпуса.

2.6.8.2 Положения 2.6.6 в отношении повреждения меньшей протяженности по-прежнему применяются к такому повреждению.

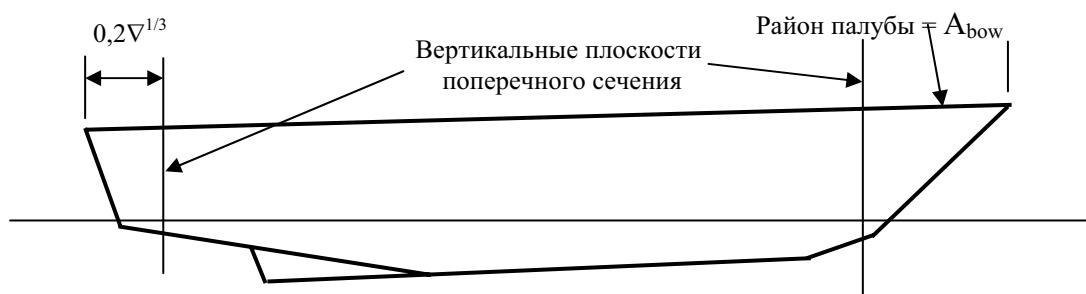


Рис. 2.6.8».

27 В пункте 2.6.9.1.1.1 слова «эксплуатационной скорости» заменяются словами «скорости, равной 90% максимальной скорости».

28 В пункте 2.6.9.1.2 в конце определения «Т» включается следующий текст:

«, при условии что такие конструкции, как листовые скеги или цельнометаллические выступающие части, должны рассматриваться неплавучими и поэтому исключаются.».

29 После существующего пункта 2.6.9.2.2 включается следующий новый пункт 2.6.9.2.3:

«2.6.9.2.3 Форма повреждения должна приниматься прямоугольной в поперечном сечении, как показано на рис. 2.6.9.2, ниже. Повреждение должно приниматься в ряде сечений в пределах установленной продольной протяженности в соответствии с рис. 2.6.9.2, причем средняя точка поврежденной части периметра поперечного сечения корпуса сохраняется на постоянном расстоянии от диаметральной линии в пределах всей этой продольной протяженности.

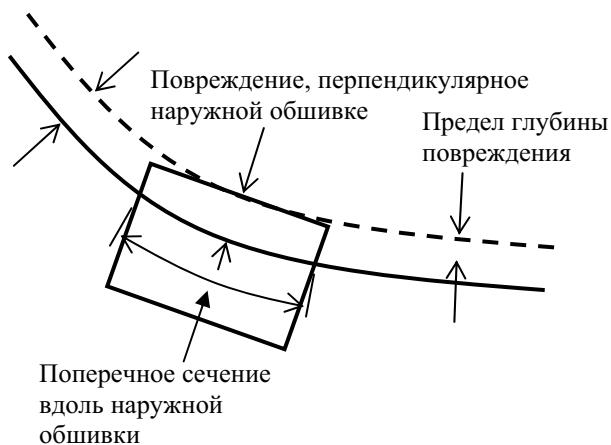


Рис. 2.6.9.2».

30 В пункте 2.6.10.1 после слова «корпуса(ов)» включаются слова «ниже расчетной ватерлинии».

31 В пункте 2.6.10.2 после существующего подпункта .3 включается следующий новый подпункт .4:

«.4 форма повреждения должна приниматься прямоугольной в плоскости наружной обшивки судна и прямоугольной в поперечном сечении, как показано на рис.2.6.9.2.».

32 Существующие пункты 2.7.2–2.7.8 перенумеровываются в пункты 2.7.3–2.7.9, и после существующего пункта 2.7.1 включается следующий новый пункт 2.7.2:

«2.7.2 На всех судах, если тщательное кренование практически невозможно ввиду того, что высота центра тяжести (VCG или KG) составляет менее одной трети поперечной метацентрической высоты (GM_T), Администрация может согласиться с оценкой KG посредством тщательного расчета вместо кренования. В таких случаях должна производиться проверка водоизмещения для подтверждения рассчитанных характеристик водоизмещения порожнем, включая величину LCG, которая может приниматься, если измеренное водоизмещение порожнем и LCG находятся в пределах соответственно 2% и 1% по отношению к расчетным величинам.».

33 В конце пункта 2.7.7 включается следующее новое предложение:

«В отношении амфибийных судов на воздушной подушке это может быть обеспечено путем использования осадкомеров в сочетании с таблицами исходных уровней палубы.».

34 В пункте 2.10 после существующего подпункта .6 включаются следующие новые подпункты .7–.10:

- «.7 Должно приниматься, что пассажиры, считающиеся занимающими сиденья, имеют вертикальный центр тяжести, соответствующий сидячему положению, причем все остальные пассажиры являются стоящими.
- .8 Число пассажиров на каждой палубе, где находятся места сбора, должно быть таковым, которое создает максимальный кренящий момент. Должно приниматься, что все остальные пассажиры занимают палубы, смежные с палубами, на которых находятся места сбора, и располагаются таким образом, что число пассажиров на каждой палубе и общий кренящий момент в сочетании создают максимальный статический угол крена.
- .9 Не должно предполагаться, что пассажиры получают доступ на открытую палубу, и не должно предполагаться, что они собираются в чрезмерно большом количестве в каждой оконечности судна, за исключением случаев, когда это является необходимой частью запланированного порядка эвакуации.
- .10 Если в районах, занимаемых пассажирами, имеются сиденья, должно предполагаться по одному сидению на каждого пассажира, причем пассажиры располагаются в остальных свободных районах палубы (включая, если уместно, трапы) из расчета четыре человека на квадратный метр.».
- 35 После пункта 2.12.2 включается следующий новый пункт 2.12.3:

«2.12.3 Демонстрация влияния создаваемого пассажирами кренящего момента, рассчитанного в соответствии с 2.10, выше, или установленного давления бокового ветра, когда судно идет на скорости, должна обеспечиваться путем проверки или модельного испытания с равноценным кренящим моментом, создаваемым испытательным грузом. Перемещение пассажиров по судну может не учитываться только в том случае, если объявление о безопасности (см. 8.4.1 и 18.7) явно требует, чтобы пассажиры оставались в сидячем положении на протяжении всего рейса.».

ГЛАВА 4 ЖИЛЫЕ ПОМЕЩЕНИЯ И МЕРЫ ПО ЭВАКУАЦИИ

- 36 В пункте 4.3.4 слова «двум третьим эксплуатационной скорости» заменяются словами «60% максимальной скорости».
- 37 В пункте 4.3.7 слова «эксплуатационной скорости» заменяются словами «скорости, равной 90% максимальной скорости».
- 38 В пункте 4.4.1 слова «эксплуатационная скорость» заменяются словами «90% максимальной скорости».
- 39 В таблице 4.4.2 под рубрикой «Расчетный уровень 2»:
- .1 существующий текст пункта 1.1 заменяется следующим:

- «1.1 Спинки кресел, имеющие защитную форму и мягкую обивку»; и
- .2 в конце пункта 1.4 включается текст «, за исключением случаев, когда они прошли удовлетворительные испытания без ремней с учетом данной ориентации и устройства».
- 40 В конце пункта 4.4.5 включается следующее новое предложение:
«В качестве поручней могут служить подлокотники и спинки кресел, надлежащим образом установленные в общественных помещениях.».
- 41 В пункте 4.6.1 величина «3g» заменяется величиной «3».
- 42 В пункте 4.7.10 второе предложение заменяется следующим:
«Должна быть предусмотрена четкая маркировка, в том числе указывающая на местонахождение схемы противопожарной защиты, для ориентирования спасательного персонала, находящегося вне судна.».
- 43 В конце пункта 4.7.12 включается следующий текст:
«Двери, обеспечивающие эвакуацию из помещения, должны по возможности располагаться в противоположных концах помещения. Если двери, обеспечивающие эвакуацию из помещения, располагаются в одном конце помещения, то расстояние между этими дверями должно превышать максимальную длину помещения.».
- 44 В конце пункта 4.7.13 включается следующий текст:
«Требования настоящего пункта не применяются к проходам (проходы вдоль судна, отделяющие районы для сидения) или к помещениям между смежными рядами кресел. Однако ширина проходов и шаг кресел должны быть такими, чтобы судно отвечало положениям раздела 4.8.».
- 45 Существующие пункты 4.7.14– 4.7.16 перенумеровываются в пункты 4.7.15– 4.7.17 соответственно, и включается следующий новый пункт 4.7.14:
«4.7.14 Помещения специальной категории, используемые для перевозки автомобилей, должны быть оборудованы проходами, ведущими к безопасным путям эвакуации, шириной по меньшей мере 600 мм.».
- 46 В конце пункта 4.7.17 включается следующее новое предложение:
«По меньшей мере один путь эвакуации из машинного помещения должен быть либо трапом, ведущим к двери или люку (не являющемуся горизонтальным фановым люком), либо дверью, расположенной в нижней части этого помещения и обеспечивающей доступ к смежному отсеку, из которого обеспечивается безопасный путь эвакуации.».

47 После существующего пункта 4.7.17 включается следующий новый пункт 4.7.18:

«4.7.18 Помещения, редко посещаемые членами экипажа, могут иметь только один путь эвакуации, при условии что он независим от водонепроницаемых дверей.».

48 В конце пункта 4.8.1 включается следующее новое предложение:

«При определении времени эвакуации все пути эвакуации должны рассматриваться как обслуживаемые, и не требуется устанавливать их размеры для учета любого дополнительного числа людей, которые могут быть переведены с других путей эвакуации, если один или несколько этих путей эвакуации потеряны или перестали обслуживаться.».

49 Существующие пункты 4.8.10 и 4.8.11 перенумеровываются в пункты 4.8.11 и 4.8.12, и включается следующий новый пункт 4.8.10:

«4.8.10 Если Администрация убедится, что время эвакуации, определенное в соответствии с 4.8.1–4.8.9, таким образом может быть четко рассчитано, она может согласиться с демонстрацией эвакуации, при которой от людей не требуется спускаться с помощью МЭС или равноценного средства эвакуации, при условии что время, требуемое для посадки в спасательные шлюпки и на спасательные плоты, может быть определено с помощью:

.1 данных, полученных в результате испытаний для одобрения типа оборудования, увеличенных на коэффициент, основанный на руководстве, разработанном Организацией^{*}; или

.2 времени, экстраполированного на основании испытаний с использованием ограниченного числа участников.».

* См. Guidelines for a simplified evacuation analysis of high-speed passenger craft (MSC/Circ.1166), в частности, пункт 3.5.1.

ГЛАВА 6

ПОСТАНОВКА НА ЯКОРЬ, БУКСИРОВКА И ШВАРТОВКА

50 После существующего пункта 6.1.3 включается следующий новый пункт 6.1.4:

«6.1.4 При любой эксплуатационной нагрузке вплоть до прочности на разрыв якорной цепи или швартовых тросов нагрузка на буксирные и швартовые кнехты и т.д. не должна приводить к повреждению конструкции корпуса, которое ухудшит его водонепроницаемость. Должен требоваться запас прочности по меньшей мере на 20% выше результатирующей нагрузки, исходя из минимальной расчетной прочности на разрыв соответствующей цепи или троса.».

ГЛАВА 7 ПОЖАРНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

- 51 В пункте 7.3.1.2 в первой позиции ссылка «1.4.4» заменяется ссылкой «1.4.5».
- 52 В пункте 7.3.1.3 в первой позиции ссылка «1.4.5» заменяется ссылкой «1.4.6».
- 53 В пункте 7.3.1.4 слова «как они определены в 1.4.15» заменяются словами «как они определены в 1.4.16».
- 54 Существующий пункт 7.3.2 перенумеровывается в пункт 7.3.3, и включается следующий новый пункт 7.3.2:

«7.3.2 В отношении указанной в 7.3.1 классификации помещений должны применяться следующие дополнительные критерии:

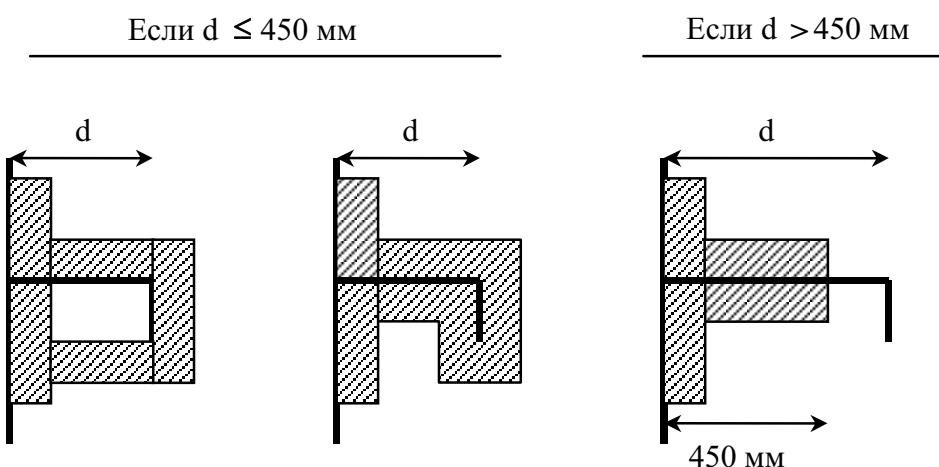
- .1 Если помещение разделено частичными переборками на два (или более) меньших района, так что они образуют выгороженные помещения, то эти выгороженные помещения должны быть ограничены переборками и палубами в соответствии с таблицами 7.4-1 и 7.4-2, в зависимости от случая. Однако если разделяющие переборки таких помещений являются по меньшей мере на 30% открытыми, то эти помещения могут рассматриваться как одно помещение.
- .2 Шкафы, занимающие на палубе площадь менее 2 m^2 , могут считаться частью помещения, которое они обслуживают, при условии что они имеют открытую вентиляцию в помещении и не содержат никакого материала или оборудования, которые могут представлять пожароопасность.
- .3 Если помещение имеет особые характеристики двух или более групп помещений, время конструктивной противопожарной защиты перекрытий должно быть самым большим для данных групп помещений. Например, время конструктивной противопожарной защиты перекрытий помещений аварийных генераторов должно быть самым большим для данного помещения, когда оно рассматривается в качестве поста управления (D) и машинного помещения (A).».

- 55 После существующего пункта 7.3.3 включаются следующие новые пункты 7.3.4 –7.3.6 и связанные с ними рисунки 7.3.4 а, 7.3.4 б и 7.3.6:

«7.3.4 Для предотвращения теплопередачи в точках пересечения и конечных точках изоляция палубы или переборки должна проходить от точки пересечения или конечной точки на расстоянии по меньшей мере 450 мм в случае стальных или алюминиевых конструкций (см. рис. 7.3.4 а и 7.3.4 б).

7.3.5 Если помещение разделено палубой или переборкой, а огнестойкая изоляция, требуемая для каждого помещения, различна, то изоляция с большим временем конструктивной противопожарной защиты должна проходить по палубе или переборке, которые имеют изоляцию с меньшим временем конструктивной противопожарной защиты, на расстоянии по меньшей мере 450 мм от ограничивающей конструкции между помещениями.

7.3.6 Если в нижней части огнестойкой изоляции должен быть сделан вырез для стока, конструкция должна соответствовать элементам конструкции, показанным на рис 7.3.6.



d – глубина ребра жесткости на шельфе

Рис. 7.3.4 а

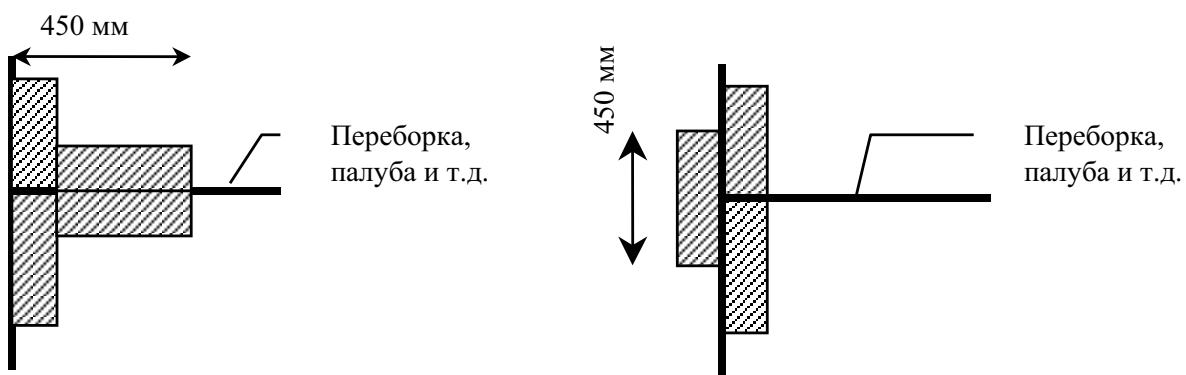


Рис. 7.3.4 б

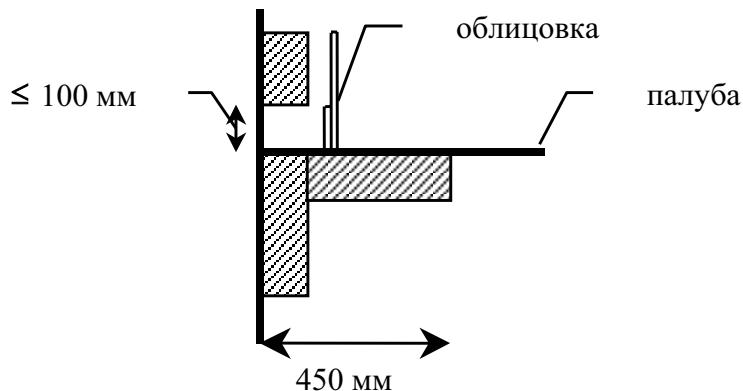


Рис 7.3.6».

- 56 После существующего пункта 7.4.1.3 включается следующий новый пункт 7.4.1.4:
- «7.4.1.4 Пункт 7.4.1.3 не применяется к таким выступающим конструкциям, как воздушные винты, воздушные каналы, ведущие к винтам, передаточные валы, рули и другие поверхности управления, стойки, рангоут, гибкие ограждения и т.д., которые не являются частью основной конструкции судна.».
- 57 В таблицах 7.4-1 и 7.4-2 Примечание 1 заменяется следующим:
- «1 Верхнюю сторону палуб в пределах помещений, защищенных стационарными системами пожаротушения, можно не изолировать.».
- 58 В пункте 7.4.2.1 во втором предложении слова «в состоянии судна порожнем» заменяются словами «на расстоянии по меньшей мере 300 мм ниже ватерлинии в состоянии судна порожнем в водоизмещающем режиме».
- 59 В конце пункта 7.4.2.6 включается следующее новое предложение:
- «Если через водонепроницаемые огнестойкие перекрытия проходят валы механизмов, должны быть предусмотрены устройства для обеспечения того, чтобы не ухудшились требуемые водонепроницаемость и огнестойкость перекрытий.».
- 60 После существующего пункта 7.4.2.6 включается следующий новый пункт 7.4.2.7:
- «7.4.2.7 Могут допускаться вентиляционные отверстия во входных дверях в общественные туалеты, при условии что они расположены в нижней части двери и снабжены закрывающимися решетками, изготовленными из негорючего или огнезадерживающего материала, и приводятся в действие извне помещения.».

61 В конце пункта 7.4.3.2 включается следующее предложение:

«Огнестойкая изоляция в таких помещениях может быть закрыта металлическими листами (не имеющими отверстий) или паронепроницаемой стеклотканью, тщательно загерметизированной на стыках.».

62 В пункте 7.4.3.3.1 после слов «ящичная мебель» включаются слова «, например письменные столы, гардеробы, туалетные столики, бюро и кухонные шкафы.».

63 В начале пункта 7.4.3.4 включаются слова «С учетом пункта 7.4.3.5».

64 После существующего пункта 7.4.3.4 включается следующий новый пункт 7.4.3.5, и существующие пункты 7.4.3.5–7.4.3.10 перенумеровываются в пункты 7.4.3.6–7.4.3.11:

«7.4.3.5 Пункт 7.4.3.4 не применяется к перегородкам, окнам и бортовым иллюминаторам, изготовленным из стекла, которые считаются негорючими и отвечающими требованиям к поверхностям с характеристиками медленного распространения пламени или к предметам и материалам, упомянутым в 7.4.3.3*.»

* См. пункт 7.9.3.4 и пункты 1 и 5.1 приложения 2 к Кодексу МИО.».

65 Последнее предложение пункта 7.4.4.1 исключается.

66 После существующего пункта 7.4.4.1 включается следующий новый пункт 7.4.4.2, и существующие пункты 7.4.4.2 и 7.4.4.3 перенумеровываются в пункты 7.4.4.3 и 7.4.4.4:

«7.4.4.2 Открытые трапы могут устанавливаться в общественных помещениях, состоящих только из двух палуб, при условии что трапы полностью расположены в пределах таких общественных помещений и выполнены следующие условия:

- .1 все уровни используются для одной цели;
- .2 открытый район между нижней и верхней частями помещения составляет по меньшей мере 10% площади палубы между верхней и нижней частями помещения;
- .3 конструкция такова, что находящиеся в помещении люди должны в целом знать о возникновении пожара или другой опасной ситуации в помещении или об этом им может быть легко сообщено;
- .4 с обоих уровней помещения предусмотрены достаточные пути эвакуации, ведущие непосредственно в смежный безопасный район или отсек; и
- .5 все помещение обслуживается одной секцией спринклерной системы.».

67 Второе предложение пункта 7.4.4.4. заменяется следующим:

«Утапливаемые стопоры не требуются в общественных помещениях на судах категории А, имеющих только одно общественное помещение, а на других судах – в помещениях с открытыми подволоками (перфорированными подволоками), если открытое пространство составляет 40% или более и подволок устроен таким образом, что пожар за подволоком можно легко увидеть и потушить.».

68 В конце пункта 7.5.2 включается следующее предложение:

«Допускается использование алюминия в конструкции сточных цистерн для смазочного масла из двигателей или в конструкции корпусов фильтров смазочного масла, являющихся неотъемлемой частью двигателей.».

69 В пункте 7.6.1 между двумя существующими предложениями включается следующее предложение:

«Органы управления должны быть легкодоступными, а также иметь заметную постоянную маркировку и указывать, включено или выключено закрывающее устройство.».

70 В пункте 7.6.3.2 после слов «нижнем конце канала» включаются слова «(соединение между каналом и вытяжным колпаком камбузной плиты)».

71 В пункте 7.6.3.4 слова «средства для закрытия» заменяются словами «средства, расположенные вместе с вышеупомянутыми органами управления, для дистанционного закрытия».

72 В конце существующего пункта 7.6.3.5 включается следующее предложение:

«Как минимум, один люк должен быть предусмотрен вблизи вытяжного вентилятора, а другие должны быть расположены в таких районах большого скопления жира, как нижний конец канала, упомянутый в 7.6.3.2.».

73 В конце существующего пункта 7.6.4 включается следующий текст:

«Противопожарные и дымовые заслонки должны быть устроены таким образом, чтобы к ним был обеспечен легкий доступ. Если они располагаются за подволоками или зашивками, они должны быть снабжены смотровой дверцей с нанесенной маркировкой, указывающей на заслонку. Такая маркировка должна быть также нанесена на любые требуемые органы дистанционного управления.».

74 В пункте 7.6.6 перед последним предложением включается следующее предложение:

«Закрытие вручную может быть обеспечено механическими средствами разъединения или путем дистанционного включения противопожарной или дымовой заслонки

отказобезопасным электрическим переключателем или пневматическим расцепляющим устройством (т.е. нагруженной пружиной и т.д.).».

75 В пункте 7.7.1 после первого предложения включается следующее предложение:

«В постах управления, в которых постоянно не находятся люди (например, помещения аварийных генераторов), ручные извещатели могут не предусматриваться.».

76 В пункте 7.7.1.1.4 в конце первого предложения включаются слова «, каждый из которых должен включать группу автоматических и ручных извещателей, указанную на панели(ях) сигнализации, требуемой(ых) настоящим пунктом.».

77 В пункте 7.7.1.1.9 второе предложение исключается, и в конце пункта включается новое следующее предложение:

«Несмотря на предыдущие требования настоящего пункта, Администрация может допустить обслуживание одним и тем же лучом автоматических извещателей помещений более чем на одной палубе, если такие помещения расположены в носовой или кормовой оконечностях судна или устроены таким образом, что являются общими помещениями на различных палубах (например, вентиляторные отделения, камбузы, общественные помещения и т.д.).».

78 В конце пункта 7.7.1.1.10 включается следующее предложение:

«В отношении системы обнаружения пожара с дистанционным определением места возникновения пожара отдельными автоматическими извещателями это требование выполняется, если никакие машинные помещения большой пожароопасности не включены в какую-либо петлю (электрическая цепь, последовательно соединяющая автоматические извещатели различных лучей и подключенная (вход и выход) к панели(ям) сигнализации), охватывающую жилые помещения, служебные помещения и посты управления.».

79 В пункте 7.7.1.1.14 текст после слов «за исключением того, что» заменяется следующим:

«панель управления может использоваться для приведения в действие одного или более устройств из следующих:

- .1 система оповещения;
- .2 выключателей вентиляторов;
- .3 закрытия пожарных дверей;
- .4 закрытия противопожарных и дымовых заслонок; и
- 5 спринклерной системы.».

80 В пункте 7.7.1.1.15 вводный текст заменяется следующим:

«Системы обнаружения пожара, в которых все автоматические пожарные извещатели могут по отдельности определять место возникновения пожара (т.е. могут определять возникновение пожара в отдельной зоне), должны быть устроены так, чтобы:».

81 В конце пункта 7.7.1.1.15.1 включаются следующие слова:

«и не проходила через помещение дважды. Если это практически невозможно (например, для больших общественных помещений), часть петли, которая по необходимости проходит через помещение второй раз, должна устанавливаться на максимально возможном расстоянии от других частей петли».

82 В пункте 7.7.1.1.15.2 теста на английском языке между словами “shall” и “render” включается слово “not”.

83 После существующего пункта 7.7.1.1.15 включается следующий новый пункт 7.7.1.1.16:

«Система обнаружения пожара в помещениях автомобильной палубы, за исключением ручных извещателей, может быть отключена с помощью таймера во время погрузки/выгрузки транспортных средств.».

84 Последнее предложение пункта 7.7.1.2.3 заменяется следующим:

«Автоматические извещатели, установленные на подволоке, должны отстоять от переборок не менее чем на 0,5 м, за исключением тех, которые установлены в коридорах, шкафах и на трапах.».

85 В первом предложении пункта 7.7.3.1 после слов «приводимой в действие» включается следующий текст:

«из рубки управления или, если он предусмотрен,».

86 После существующего пункта 7.7.3.1 включается следующий новый пункт 7.7.3.2, и существующие пункты 7.7.3.2 и 7.7.3.3 перенумеровываются в пункты 7.7.3.3 и 7.7.3.4:

«Дополнительные стационарные системы пожаротушения, которые не требуются Кодексом, но установлены на судне, должны отвечать требованиям по конструкции настоящего Кодекса за исключением требования о второй подаче для стационарных систем газового пожаротушения.».

87 В пункте 7.7.3.3.3 после первого предложения включается следующий текст:

«Трубопроводы могут проходить через жилые помещения, при условии что они имеют значительную толщину и после установки их герметичность проверена с помощью испытания под давлением с гидростатическим напором не менее 5 Н/мм². Кроме того, трубопроводы, проходящие через жилые помещения, должны быть соединены только

путем сварки, и в таких помещениях на них не должны устанавливаться сливные или другие отверстия. Трубопроводы не должны проходить через рефрижераторные помещения.».

88 В конце пункта 7.7.3.3.5 включается следующее предложение:

«Должна быть предусмотрена возможность закрытия отверстий, через которые в защищаемое помещение может поступать воздух или из защищаемого помещения может выходить газ, извне защищаемого помещения.».

89 В конце пункта 7.7.3.3.6 включается следующий текст:

«, соответствующего общему объему машинного помещения, увеличенному за счет объема воздухоприемников, преобразованного в объем окружающего воздуха. В качестве альтернативы на каждом воздухоприемнике может быть установлена отводная труба, присоединенная к предохранительному клапану, при условии что через нее происходит выпуск непосредственно в атмосферу.».

90 В пункте 7.7.3.3.7 в первом предложении слова «или в которое имеет доступ персонал» исключаются и включаются слова «персонал или в которое может ожидаться вход персонала (например, помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки), и доступ в которые обеспечивается дверями или люками». Во втором предложении слово «подаваться» заменяется словами «подаваться автоматически (например, когда открывается дверь пускового шкафа)».

91 В конце пункта 7.7.3.3.10 включается следующий текст:

«Помещения считаются отделенными друг о друга, если перекрытия соответствуют таблицам 7.4-1 и 7.4-2, в зависимости от случая, или перекрытия изготовлены из газонепроницаемого материала и стали или равноценного материала.».

92 В конце пункта 7.7.3.3.12 включается следующий текст:

«без полного смещения резервуаров с места их установки».

93 Существующий пункт 7.7.3.3.14 заменяется следующим:

«7.7.3.3.14 В случаях, когда огнетушащее вещество хранится вне защищаемого помещения, оно должно храниться в кладовой, расположенной в безопасном и легкодоступном месте. Для целей применения таблиц 7.4-1 и 7.4-2 такие кладовые должны рассматриваться как посты управления. Нижеследующие требования применяются только к кладовым для огнетушащего вещества стационарных систем газового пожаротушения:

.1 кладовая не должна использоваться ни для каких других целей;

- .2 если кладовая расположена ниже палубы, она должна располагаться не более чем на одну палубу ниже открытой палубы, и к ней должен иметься прямой доступ с помощью трапа с открытой палубы;
- .3 помещения должны иметь эффективную вентиляцию. Помещения, которые расположены ниже палубы, или помещения, в которые доступ с открытой палубы не предусмотрен, должны быть оборудованы системой искусственной вентиляции, спроектированной таким образом, чтобы вытягивать воздух из нижней части помещения и обеспечивать по меньшей мере 6 воздухообменов в час; и
- .4 входные двери должны открываться наружу, а переборки и палубы, включая двери и другие средства закрытия любого отверстия в них, которые представляют собой ограничивающие конструкции между такими кладовыми и смежными с ними выгороженными помещениями, должны быть газонепроницаемыми.».

94 В конце пункта 7.7.4 включается следующий текст:

«Каждый переносной огнетушитель должен:

- .1 иметь общую массу не более 23 кг;
- .2 иметь вместимость по меньшей мере 5 кг, если он порошкового или углекислотного типа;
- .3 иметь вместимость по меньшей мере 9 л, если он пенного типа;
- .4 ежегодно проверяться;
- .5 быть снабжен указанием на дату последней проверки;
- .6 проходить гидравлические испытания (цилиндры и баллоны с распыляемым веществом) каждые 10 лет;
- .7 находиться вне жилых помещений, если он углекислотного типа;
- .8 если он размещается в постах управления и других помещениях, содержащих электрическое или электронное оборудование либо устройства, необходимые для безопасности судна, быть снабжен огнетушащим веществом, которое не является электропроводным или опасным для оборудования и устройств;
- .9 быть готовым к использованию и располагаться в хорошо просматриваемых местах, чтобы его можно было легко и быстро взять в любое время в случае пожара;

.10 располагаться так, чтобы на его обслуживание не влияли погодные условия, вибрация или другие внешние факторы; и

.11 быть снабжен устройством, указывающим, использовался он или нет.».

95 В пункте 7.7.5.1 слова «насоса с независимыми приводами» заменяются словами «насоса с приводами от независимых источников энергии».

96 Перед последним предложением пункта 7.7.5.3 включается следующее предложение:

«Должна быть предусмотрена возможность осушения пожарной магистрали, которая должна быть снабжена клапанами, расположенными так, чтобы ответвления пожарной магистрали могли быть изолированы, когда магистраль используется для целей иных, чем пожаротушение.».

97 В конце пункта 7.7.5.4 включается следующий текст:

«Один кран должен располагаться вблизи каждого входа в машинное помещение и за его пределами.».

98 В пункте 7.7.5.5 текст после слов «износостойкого материала» заменяется следующим:

«Пожарные рукава должны иметь длину:

.1 по меньшей мере 10 м;

.2 не более 15 м в машинных помещениях; и

.3 не более 20 м в других помещениях и на открытых палубах.».

99 В начале пункта 7.8.1.1 включаются слова «С учетом 7.8.1.2», и из этого пункта исключается второе предложение.

100 После существующего пункта 7.8.1.1 включается следующий новый пункт 7.8.1.2, и существующие пункты 7.8.1.2 и 7.8.1.3 перенумеровываются в пункты 7.8.1.3 и 7.8.1.4:

«7.8.1.2 Если требуется, может изолироваться только нижняя сторона автомобильной палубы помещения специальной категории или помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, включая такое открытое помещение. Автомобильные палубы, расположенные полностью в пределах помещений с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, могут допускаться без конструктивной пожарной защиты, при условии что эти палубы не являются частью главной несущей конструкции судна или не обеспечивают ее поддержку и что приняты удовлетворительные меры для обеспечения того, чтобы на безопасность судна, включая эффективность борьбы с пожаром, целостность огнестойких перекрытий и пути эвакуации, не влияло частичное или полное разрушение этих внутренних палуб.».

101 Первому абзацу пункта 7.8.2 присваивается номер 7.8.2.1, после пункта 7.8.2.1 включается новый пункт 7.8.2.2:

«7.8.2.2 Насосы системы должны обеспечивать:

- .1 половину общей требуемой подачи при любом одном неработающем насосном агрегате для судов категории А; и
- .2 общую требуемую подачу при любом одном неработающем насосном агрегате для судов категории В.

7.8.2.3 Стационарные системы пожаротушения должны отвечать следующим требованиям:

- .1 клапанная коробка должна быть снабжена манометром, и каждый клапан должен быть снабжен маркировкой, указывающей защищаемые зоны;
- .2 в помещении, в котором расположены клапаны, должны быть установлены инструкции по техническому обслуживанию и эксплуатации установки; и
- .3 должен быть предусмотрен трубопровод с достаточным количеством сливных клапанов.».

102 В конце пункта 7.8.4.1 включается следующий текст:

«, которые должны состоять из металлической L-образной трубы, длинный отрезок которой имеет длину приблизительно 2 м и может присоединяться к пожарному рукаву, а короткий отрезок имеет длину приблизительно 250 мм и снабжен фиксированной насадкой для образования водяного тумана или может быть снабжен водораспылительной насадкой;».

103 В конце пункта 7.8.4.3 включается следующий текст:

«Помимо соответствия 7.7.4, огнетушители должны быть пригодны для тушения пожаров классов А и В* и иметь вместимость 12 кг сухого порошка или его эквивалента.».

104 Пункт 7.8.6 перенумеровывается в пункт 7.8.6.1, и в первом предложении слова «должны быть оборудованы шпигаты, обеспечивающие» заменяются словами «насосы и сливные устройства должны быть такими, чтобы предотвращать такое скопление. Установленные для этой цели шпигаты должны быть устроены так, чтобы обеспечивать».

* См. публикацию 60529 МЭК – Degrees of protection provided by enclosures (IP Code) (Степени защиты, обеспечиваемые выгородками), в частности, см. стандарты защиты от поступления воды по меньшей мере IP 55, или см. публикацию 79 МЭК– Electrical apparatus for explosive gas atmospheres (Электрические аппараты для атмосфер, содержащих гремучий газ), в частности, см. стандарты защиты с помощью аппарата для использования в районах зоны 2.

105 После существующего пункта 7.8.6.1 включается следующий новый пункт 7.8.6.2:

«7.8.6.2 В отношении шпигатов и осушительных насосов, установленных в соответствии с 7.8.6.1:

- .1 количество воды, для которой предусмотрен сток, должно учитывать производительность насосов системы водораспыления и требуемое число пожарных стволов;
- .2 система осушения должна иметь производительность не менее 125% производительности, указанной в .1, выше; и
- .3 сборные колодцы должны быть достаточной вместимости и должны быть устроены у бортовой обшивки судна на расстоянии друг от друга не более чем 40 м в каждом водонепроницаемом отсеке.».

106 В пункте 7.8.7.1 текст после первого предложения заменяется следующим:

«Электрооборудование, установленное на высоте более 450 мм от палубы или площадки, должно быть типа, закрытого и защищенного выгородкой, обеспечивающей защиту от поступления воды на основе международного стандарта, приемлемого для Организации*. Однако если для безопасной эксплуатации судна необходима установка электрооборудования и проводки на высоте менее 450 мм от палубы или площадки, такое электрооборудование и проводка могут устанавливаться при условии освидетельствования типа оборудования как «безопасного» на основе международного стандарта, приемлемого для Организации**.

* См. публикацию 60529 МЭК – Degrees of protection provided by enclosures (IP Code) (Степени защиты, обеспечиваемые выгородками), в частности, см. стандарты защиты от поступления воды по меньшей мере IP 55, или см. публикацию 79 МЭК– Electrical apparatus for explosive gas atmospheres (Электрические аппараты для атмосфер, содержащих гремучий газ), в частности, см. стандарты защиты с помощью аппарата для использования в районах зоны 2.

** См. публикацию 60079 МЭК – Electrical apparatus for explosive gas atmospheres (Электрические аппараты для атмосфер, содержащих гремучий газ), в частности, см. стандарты оборудования и проводки, пригодных для использования в районах зоны 1.».

107 Существующий текст пункта 7.8.7.2 заменяется следующим:

«7.8.7.2 Тип электрооборудования, если оно установлено в вытяжном вентиляционном канале, должен быть освидетельствован как «безопасный»¹. Оборудование и проводка, если они установлены, должны быть пригодными для использования на основе стандартов, приемлемых для Организации*, а выпускное отверстие любого вытяжного канала должно располагаться в безопасном месте с учетом других возможных источников воспламенения.».

¹ См. публикацию 60092 МЭК.

* См. районы зоны 1, как они определены в публикации серии 60079 МЭК.

108 В пункте 7.10.1.2 после слов «приставка для образования водяного тумана» включаются слова «отвечающая требованиям 7.8.4.1.».

109 В пункте 7.10.2 слова «или комплекты личного снаряжения должны храниться в легкодоступном месте и быть готовыми к использованию» заменяются словами «и комплекты личного снаряжения должны храниться в постоянно и четко обозначенных местах, так чтобы быть легкодоступными и готовыми к использованию».

110 В пункте 7.10.3.1.2 слова «и перчатки» исключаются.

111 В пункте 7.10.3.1.4 слово «типа» заменяется словами «взрывозащищенного типа, освидетельствованного в соответствии со стандартом, приемлемым для Организации^{*}».

112 В конце пункта 7.10.3.1.5 включаются слова «с рукояткой, снабженной изоляцией высокого напряжения.».

113 Пункты 7.10.3.2 и 7.10.3.2.1 исключаются, остающийся пункт 7.10.3.2.2 перенумеровывается в пункт 7.10.3.2, и после слов «дыхательным аппаратом» включаются слова «одобренного типа».

114 Второе предложение пункта 7.10.3.2 согласно новой нумерации заменяется следующим:

«Должны быть предусмотрены два запасных баллона к каждому требуемому аппарату.».

115 В пункте 7.10.3.3 слова «достаточной длины и прочности» заменяются словами «длиной приблизительно 30 м и достаточной прочности», и в конце включается следующее новое предложение:

«Предохранительный трос должен быть подвержен испытанию статической нагрузкой 3,5 кН в течение 5 мин.».

116 В конце пункта 7.11.1.3 включаются слова «в течение времени конструктивной противопожарной защиты для высокопожароопасных районов.».

117 В пункте 7.13.1 после первого предложения включается следующее предложение:

«Трап, ведущий на одну палубу, должен рассматриваться как часть помещения, к которому он ведет, и, соответственно, должен быть защищен любой спринклерной системой, предусмотренной для этого помещения.».

118 В пункте 7.13.3 слова «эксплуатационной скорости» заменяются словами «скорости, равной 90% максимальной скорости».

* См. группу газов II А и класс температуры Т 3 в публикации серии 60079 МЭК.

119 Существующий текст подпункта .2 пункта 7.17.2.2 заменяется следующим:

«.2 специально построенные суда-контейнеровозы и грузовые помещения, предназначенные для перевозки опасных грузов в контейнерах и съемных танках. В этом отношении специально построенным контейнерным помещением является грузовое помещение, оборудованное вертикальными направляющими для размещения и крепления контейнеров;».

120 В пункте 7.17.2.3 после слов «помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки» включаются слова «, включая помещения специальной категории,».

121 В конце пункта 7.17.3 включается следующий текст:

«Для целей настоящего раздела «на палубе» должно приниматься как означающее помещения на открытой палубе.».

122 В пункте 7.17.3.1.2 слово «питания» заменяется словами «одновременного питания устройств, требуемых в 7.17.3.1.3, для наибольшего назначенного грузового помещения и», и после первого предложения включается следующее предложение:

«Настоящее требование должно быть удовлетворено общей производительностью главного(ых) пожарного(ых) насоса(ов), не включая производительность аварийного пожарного насоса, если он установлен.».

123 В существующем пункте 7.17.3.1.3:

- .1 в тексте на английском языке слова “shall be provided” исключаются в конце первого предложения и вновь включаются после первого слова “Means”;
- .2 слова «обильным количеством воды» заменяются словами «водой с интенсивностью подачи не менее 5 л/мин/м² по горизонтали грузовых помещений»; и
- .3 после слов «средства осушения и слива должны» включаются слова «отвечать требованиям 7.8.6 и должны».

124 В конце пункта 7.17.3.1.4 включается следующее предложение:

«Допускается также замена системой высокократной пены, отвечающей правилу II-2/10.4.1.1.2 Конвенции.».

125 После существующего пункта 7.17.3.1.4 включаются следующие новые пункты 7.17.3.1.5 и 7.17.3.1.6:

«7.17.3.1.5 Требования 7.17.3.1.1–7.17.3.1.4 могут быть выполнены посредством системы водораспыления, одобренной Администрацией и основанной на стандартах,

разработанных Организацией*, при условии что количество воды, требуемой для целей пожаротушения в наибольшем грузовом помещении, позволяет одновременное использование системы водораспыления плюс четырех стволов для подачи воды в соответствии с 7.17.3.1.2.

* См. пункты 9.2, 9.3 и 9.4 Interim guidelines for open-top containerships (Временное руководство по контейнеровозам открытого типа) (MSC/Circ.6081/Rev.1).

7.17.3.1.6 Суда, перевозящие опасные грузы, должны быть оборудованы тремя пожарными рукавами и стволами, отвечающими 7.7.5.6, в дополнение к тем, которые требуются в 7.7.5.5.».

126 В первом предложении пункта 7.17.3.2 после слов «выгороженных грузовых помещениях» включаются слова «или на автомобильных палубах».

127 В пункте 7.17.3.4.2 после первого предложения включается предложение «Вытяжные вентиляторы должны быть искробезопасного типа.», и текст последнего предложения заменяется следующим:

«Приемные и выпускные вентиляционные отверстия должны быть снабжены соответствующими защитными проволочными сетками с размерами ячеек, не превышающими 13 × 13 мм, для предотвращения попадания внутрь корпуса посторонних предметов.».

128 Существующий пункт 7.17.3.4.3 перенумеровывается в пункт 7.17.3.4.4; соответствующая ссылка в таблице 7.17-2 изменяется; и включается следующий новый пункт 7.17.3.4.3:

«**7.17.3.4.3** Если смежные помещения не отделены от грузовых помещений газонепроницаемыми переборками или палубами, требования относительно вентиляции применяются к смежным помещениям как к самому грузовому помещению.».

129 После существующего пункта 7.17.3.4.4 включается следующий новый пункт 7.17.3.4.5:

«**7.17.3.4.5** Для открытых контейнеровозов требуется принудительная вентиляция только нижней части грузового трюма, для которой требуются специальные каналы. Интенсивность вентиляции должна составлять по меньшей мере два воздухообмена в час из расчета объема порожнего трюма ниже открытой палубы.».

130 В таблице 7.17-1 к словам «Опасные грузы навалом» в заголовке правой колонки добавляются слова «(включают грузы группы В Кодекса безопасной практики перевозки навалочных грузов 2004 года, кроме грузов, обозначаемых как опасные материалы навалом)».

131 В тексте таблицы 7.17-1 на английском языке в конце второго предложения примечания 1 включаются слова “per hour”.

132 В таблице 7.17-2, примечание 4, слова «содержащему продукты» заменяются словами «содержащему остатки продуктов».

133 К таблице 7.17-2 добавляется следующее примечание 7 со ссылками со строки 7.17.3.4.2, колонки 4.2 и 4.3, и существующие примечания 7–11 к таблице 7.17-3 вместе с их ссылками в этой таблице перенумеровываются в примечания 8–12:

«7 Для жмыха, содержащего остатки экстрагирования растворителем, и грузов класса 4.3 Кодекса НГ должны быть постоянно установлены два отдельных вентилятора, за исключением случаев, когда вентиляторы переносного типа приспособлены для надежной установки (например, фиксирования) до погрузки и во время рейса. Система вентиляции должна отвечать положениям 7.17.3.4.1 и 7.17.3.4.2. Вентиляция должна быть такой, чтобы любые выходящие газы не могли достичь общественных помещений или жилых помещений экипажа, находящихся на палубе или под палубой.».

134 В седьмой и восьмой колонках таблицы 7.17-3 цифровые обозначения «3.1.3.2» и «3.3» заменяются цифрой «3», и к сноске «х» в колонке «5.2», последняя и предпоследняя строки, добавляется следующее новое примечание 13:

«Согласно положениям МКМПОГ, размещение опасных грузов класса 5.2 под палубой или в выгороженных помещениях с горизонтальным способом погрузки и выгрузки запрещается.».

135 К пункту 7.17.3.5 добавляется следующий текст:

«следующим образом:

- .1 если осушительная система грузовых помещений дополняет систему, обслуживающую насосами в машинном помещении, производительность системы должна быть не менее $10 \text{ м}^3/\text{ч}$ на обслуживаемое грузовое помещение. Если дополнительная система является общей, производительность может быть не более $25 \text{ м}^3/\text{ч}$. Дополнительная осушительная система может быть устроена без дублирования. Если перевозятся легковоспламеняющиеся или токсичные жидкости, осушительный трубопровод, ведущий в машинное помещение, должен быть изолирован либо посредством установки заглушки, либо с помощью закрытого запираемого клапана;
- .2 если осушение грузовых помещений производится самотеком, то сток должен направляться либо непосредственно за борт, либо в закрытую сточную цистерну, расположенную за пределами машинных помещений. Цистерна должна быть оборудована газоотводной трубой, выходящей в безопасном месте на открытой палубе;
- .3 выгороженные помещения за пределами машинных помещений, содержащие осушительные насосы, обслуживающие грузовые помещения, которые предназначены для перевозки легковоспламеняющихся или токсичных жидкостей, должны быть оборудованы отдельной искусственной вентиляцией, обеспечивающей по меньшей мере шесть воздухообменов в час.

Электрооборудование в помещении должно быть одобренного безопасного типа*. Если помещение имеет доступ из другого выгороженного помещения, дверь должна быть самозакрывающейся; и

* См. специальные характеристики – Ships carrying dangerous goods and materials hazardous only in bulk (Суда, перевозящие опасные грузы и материалы, являющиеся опасными только при перевозке наливом) (публикация 60092-506 МЭК).

- .4 сток из грузового помещения в сточные колодцы в нижнем помещении разрешается только в том случае, если это помещение отвечает тем же требованиям, что и грузовое помещение.».

136 В конце первого предложения пункта 7.17.3.6.1 включается следующий текст:

«, которая должна выбираться с учетом опасностей, связанных с перевозимыми химическими веществами, и стандартов, разработанных Организацией, в зависимости от класса и физического состояния».

137 В конце пункта 7.17.3.6.2 включается следующее новое предложение:

«В дополнение к требованиям 7.10.3.2.2 для каждого требуемого аппарата должны быть предусмотрены два запасных баллона, пригодных для использования с дыхательным аппаратом.».

138 В пункте 7.17.3.8.2 после слов «средства осушения и слива должны» включаются слова «отвечать требованиям 7.8.6, иметь клапаны, приводимые в действие извне помещения с места вблизи органов управления системой пожаротушения, и должны».

ГЛАВА 8 СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА И УСТРОЙСТВА

139 Существующие пункты 8.7.6–8.7.10 перенумеровываются в пункты 8.7.7–8.7.11, и включается следующий новый пункт 8.7.6:

«8.7.6 Если на судне категории В для посадки в спасательные шлюпки и на спасательные плоты предусмотрена МЭС, должно быть предусмотрено альтернативное средство эвакуации пассажиров и экипажа в спасательные шлюпки и на спасательные плоты с одного борта судна в условиях, включающих наихудшие предполагаемые условия, если МЭС будет утеряна или выйдет из строя в случае повреждения, имеющего продольную протяженность, указанную в 2.6.7.1.».

140 В пункте 8.9.14.2 после слова «проверке» включается следующий текст: «при ежегодных освидетельствованиях, как это требуется в соответствии с пунктом 1.5.1.3», остальной текст пункта исключается.

141 В пункте 8.9.14.3 после слов «тормоза лебедки» включается следующий текст: «при максимальной скорости спуска. Должна применяться нагрузка, равная массе спасательного плота, спасательной шлюпки или дежурной шлюпки без людей на борту, за исключением того, что через промежутки времени, не превышающие 5 лет, должно проводиться испытание

пробной нагрузкой, в 1,1 раза превышающей вес спасательного плота, спасательной шлюпки или дежурной шлюпки с полным комплектом людей и снабжения.»; остальной текст пункта исключается.

ГЛАВА 10 ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЕ СИСТЕМЫ

142 В пункте 10.2.4.8 слова «наполнительные трубы» в конце первого предложения заменяются словами «заправочные и любые наполнительные трубы, обслуживаемые судовыми насосами». Кроме того, слова «и, если температура вспышки топлива менее 43°C,» заменяются словами «, если нет опасности пожара или взрыва в результате появления нефти или паров, и не должны выходить в помещения для экипажа, пассажирские помещения, помещения специальной категории, помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки (за исключением открытых помещений с горизонтальным способом погрузки и выгрузки), машинные или подобные помещения. Если температура вспышки топлива менее 43°C, такие клапаны и трубы должны».

ГЛАВА 11 СИСТЕМЫ ДИСТАНЦИОННОГО УПРАВЛЕНИЯ, АВАРИЙНО-ПРЕДУПРЕДИТЕЛЬНОЙ СИГНАЛИЗАЦИИ И ЗАЩИТЫ

143 В первом предложении пункта 11.3.3 слова «в посту» заменяются словами «в одном или нескольких постах».

144 В пункте 11.4.1.2 подпункты .4–.11 перенумеровываются в подпункты .5–.12, и после существующего подпункта .3 включается следующий новый подпункт .4:

«.4 обнаружение льяльных вод в каждом водонепроницаемом отсеке ниже расчетной ватерлинии;».

ГЛАВА 13 СУДОВЫЕ НАВИГАЦИОННЫЕ СИСТЕМЫ И ОБОРУДОВАНИЕ И ПРИБОРЫ РЕГИСТРАЦИИ ДАННЫХ О РЕЙСЕ

145 Существующий пункт 13.8.2 перенумеровывается в пункт 13.8.3, и включается следующий новый пункт 13.8.2:

«13.8.2 Следующие высокоскоростные суда должны быть оборудованы ЭКНИС:

- .1 суда, построенные 1 июля 2008 года или после этой даты;
- .2 суда, построенные до 1 июля 2008 года, – не позднее 1 июля 2010 года.».

ГЛАВА 14 РАДИОСВЯЗЬ

146 Существующий текст пункта 14.15.10 заменяется следующим:

«14.15.10 Спутниковые АРБ на всех судах должны:

- .1 проходить ежегодные испытания по всем аспектам эффективности работы с уделением особого внимания проверке передачи на рабочих частотах, кодирования и регистрации через указанные ниже интервалы:
 - .1 на пассажирских судах – в течение 3 месяцев до истечения срока действия Свидетельства о безопасности высокоскоростного судна; и
 - .2 на грузовых судах – в течение 3 месяцев до истечения срока действия или за 3 месяца до или после ежегодной даты Свидетельства о безопасности высокоскоростного судна.

Испытания могут проводиться на судне или на одобренной испытательной станции; и

- .2 проходить техническое обслуживание через интервалы, не превышающие пяти лет, осуществляющее на одобренном береговом предприятии по техническому обслуживанию и ремонту.».

ГЛАВА 18 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ

147 Существующий текст пункта 18.1.3.4 заменяется следующим:

- «.4 наличие в районе эксплуатации базового порта, выполняющего функции и оборудованного средствами в соответствии с требованиями настоящего Кодекса.».

ПРИЛОЖЕНИЕ 1 ФОРМА СВИДЕТЕЛЬСТВА О БЕЗОПАСНОСТИ ВЫСОКОСКОРОСТНОГО СУДНА И ПЕРЕЧНЯ ОБОРУДОВАНИЯ

148 В разделе 3 Перечня оборудования Свидетельства о безопасности высокоскоростного судна существующий пункт 16 перенумеровывается в пункт 17, и после пункта 15 включается новый пункт 16 следующего содержания:

«16 Система опознавания судов и слежения за ними на дальнем расстоянии».

149 В разделе 4 Перечня оборудования Свидетельства о безопасности высокоскоростного судна в качестве пункта 7 включаются слова «Средства двусторонней радиосвязи на месте, работающие на частотах 121,5 МГц и 123,1 МГц».

**ПРИЛОЖЕНИЕ 6
ОСТОЙЧИВОСТЬ СУДОВ НА ПОДВОДНЫХ КРЫЛЬЯХ**

150 В преамбуле после существующего вводного пункта и перед пунктом 1 включаются следующие новые пункты:

«В соответствии с требованиями 2.3.1 остойчивость судов на подводных крыльях должна оцениваться во всех допустимых условиях нагрузки.

Термин «водоизмещающий режим» имеет то же значение, что и термин «водоизмещающий режим», как он определен в 1.4.22 Кодекса.

Термин «режим хода на крыльях» имеет то же значение, что и термин «неводоизмещающий режим», как он определен в 1.4.38 Кодекса.».

**ПРИЛОЖЕНИЕ 7
ОСТОЙЧИВОСТЬ МНОГОКОРПУСНЫХ СУДОВ**

151 В пункте 1.4.2 к первому пункту добавляется следующее предложение:

«В качестве альтернативы может применяться другой метод оценки, как предусмотрено в 2.1.4 настоящего Кодекса.».

152 В конце пункта 1.5 включается следующее предложение:

«Определение θ_r с использованием модельного испытания или других данных должно производиться с использованием метода определения θ_z , указанного в 1.1.5.3 приложения 6.».

153 В конце пункта 2.3 включаются слова «, как определено в 1.5 настоящего приложения.».

**ПРИЛОЖЕНИЕ 8
ОСТОЙЧИВОСТЬ ОДНОКОРПУСНЫХ СУДОВ**

154 Существующий текст пункта 1.1 заменяется следующим:

«1.1 Должен применяться критерий погоды, содержащийся в пункте 3.2 Кодекса остойчивости неповрежденных судов*. При применении критерия погоды значение давления ветра P ($\text{Н}/\text{м}^2$) должно приниматься равным:

$$500 \{V_w / 26\}^2,$$

где V_w – скорость ветра (м/с), соответствующая наихудшим предполагаемым условиям.

При применении пункта 3.2.2.1.2 Кодекса остойчивости неповрежденных судов угол крена из-за давления ветра не должен превышать 16° или 80% угла погружения по кромку палубы (смотря по тому, что меньше). Если угол крена из-за давления ветра

превышает 10° , должны быть предусмотрены эффективные нескользящие палубные поверхности и подходящие точки удержания в соответствии с пунктом 2.13.1.1 настоящего Кодекса. Кроме того, при применении критерия погоды в оценке предполагаемого угла крена от бортовой качки θ_1 должны быть учтены характеристики демпфирования бортовой качки конкретного судна, либо угол крена θ_1 может быть получен на основании модельных или натурных испытаний с использованием метода определения величины θ_z , указанного в 1.1.5.3 приложения 6. Корпуса судов с особенностями, которые существенно увеличивают демпфирование, такими как погруженные бортовые корпуса, прочные решетки крыльев либо гибкие или иные ограждения воздушной подушки, могут подвергаться бортовой качке со значительно меньшей амплитудой. Поэтому для таких судов угол бортовой качки должен быть получен на основании модельных или натурных испытаний, а при отсутствии таких данных – принят равным 15° .

* См. Кодекс остойчивости неповрежденных судов всех типов, на которые распространяются документы ИМО, принятый Организацией резолюцией А.749(18), с поправками, внесенными резолюцией MSC.75(69).».

155 В конце пункта 2.1.1 включается следующее новое предложение:

«Протяженность должна приниматься как разница между углом равновесия и углом крена, при котором остаточное восстанавливающее плечо впоследствии становится отрицательным, или углом, при котором происходит прогрессирующее затопление, смотря по тому, что меньше.».

ПРИЛОЖЕНИЕ 9 ОПРЕДЕЛЕНИЯ, ТРЕБОВАНИЯ И КРИТЕРИИ СООТВЕТСТВИЯ ТРЕБОВАНИЯМ, ОТНОСЯЩИЕСЯ К ЭКСПЛУАТАЦИИ И БЕЗОПАСНОСТИ

156 Во втором предложении первого пункта слово «прототипа» заменяется словом «первого».

157 В пунктах 2.1.1, 2.1.2, 2.1.3 и 3.3.1 слова «максимальной эксплуатационной скорости» заменяются словами «скорости, равной 90% максимальной скорости».

158 В пункте 3.2 в качестве предпоследнего предложения включается предложение «Наихудшие предполагаемые условия не должны превышать 150% наиболее сурового из двух измеренных состояний моря.».

ПРИЛОЖЕНИЕ 10 КРИТЕРИИ ИСПЫТАНИЯ И ОЦЕНКИ КРЕСЕЛ

159 Слова «ДЛЯ ПАССАЖИРОВ И ЭКИПАЖА» в названии исключаются.

160 В пункте 3.4 слова «такую же прочность и жесткость» заменяются словами «равноценную прочность и жесткость».

161 В пункте 3.6 слова «, если возможно,» после слов «а также измерение» исключаются.

162 После пункта 3.9.3.2 включаются следующие пункты 3.9.3.3–3.9.3.5, и существующий пункт 3.9.3.3 перенумеровывается в пункт 3.9.3.6:

- «.3.3 сгибание шеи не превышает 88 Нм;
- .3.4 удлинение шеи не превышает 48 Нм;
- .3.5 вместо требований подпунктов .3.3 и .3.4, выше, допускаются спинка или подголовник на высоте по меньшей мере 850 мм над подушкой кресла; и».

163 После существующего приложения 11 включается следующее новое приложение 12:

«ПРИЛОЖЕНИЕ 12

ФАКТОРЫ, УЧИТЫВАЕМЫЕ ПРИ ОПРЕДЕЛЕНИИ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ ОГРАНИЧЕНИЙ СУДНА*

1 Цель и область применения

Цель настоящего приложения состоит в установлении всех параметров, которые должны учитываться при определении наихудших предполагаемых условий (определенны в 1.4.61) и других эксплуатационных ограничений (определены в 1.4.41), для включения в разрешение на эксплуатацию с целью облегчить согласованное применение Кодекса.

2 Учитываемые факторы

Как минимум, должны учитываться следующие факторы:

- .1 Максимальное расстояние от места убежища, подразумеваемое в 1.3.4.
- .2 Наличие ресурсов для спасания с целью соответствия 1.4.12.1 (только суда категории А).
- .3 Минимальная температура воздуха (подверженность обледенению), видимость и глубина моря, обеспечивающие безопасную работу, указанные в 1.4.61.
- .4 Значительная высота волны и максимальная средняя скорость ветра, используемые при применении требований остойчивости и плавучести в главе 2 и соответствующих приложениях.
- .5 Безопасные ограничения мореходности (особенно значительная высота волны), учитывая известные явления, отрицательно влияющие на остойчивость, перечисленные в 2.1.5, условия эксплуатации на предполагаемом маршруте (см. 18.1.3.2) и движения, испытываемые судном во время эксплуатации, указанные в 3.3 приложения 9.

* См. руководство, которое будет разработано Организацией.

- .6 Конструктивная безопасность судна в критических расчетных условиях в соответствии с главой 3.
- .7 Безопасное развертывание и эксплуатация систем эвакуации, а также спасательных шлюпок и спасательных плотов, как требуется в 8.6.5.
- .8 Безопасные ограничения управления, определяемые в соответствии с ходовыми испытаниями, требуемыми главой 17 и приложениями 3 и 9 и устанавливающими любые ограничения по весу и положению центра тяжести в соответствии с 17.3, а также последствия отказов и неисправностей в соответствии с 17.4.».
