ПРИЛОЖЕНИЕ 29

РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.235(82)

(принята 1 декабря 2006 года)

ПРИНЯТИЕ РУКОВОДСТВА ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ И ПОСТРОЙКЕ МОРСКИХ СУДОВ СНАБЖЕНИЯ 2006 ГОДА

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ,

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

ССЫЛАЯСЬ ТАКЖЕ на резолюцию A.469(XII), которой Ассамблея приняла Руководство по проектированию и постройке морских судов снабжения (Руководство МСС),

ОТМЕЧАЯ, что вышеуказанной резолюцией Ассамблея уполномочила Комитет вносить поправки в Руководство по мере необходимости при появлении новых характеристик морских судов снабжения,

ПРИЗНАВАЯ, что Руководство МСС было принято в 1981 году и основывалось на требованиях Конвенции СОЛАС 1974 года с поправками, внесенными на тот год, тогда как с тех пор к Конвенции и другим документам ИМО (например Кодексу остойчивости в неповрежденном состоянии) были приняты ряд поправок, которые могут оказывать влияние на Руководство,

ЖЕЛАЯ поддерживать Руководство МСС на уровне современности,

РАССМОТРЕВ на своей восемьдесят второй сессии пересмотренное Руководство МСС, предложенное Подкомитетом по остойчивости, грузовой марке и безопасности рыболовных судов на его сорок восьмой сессии, которое было предоставлено Подкомитетом по опасным грузам, твердым грузам и контейнерам,

1. ПРИНИМАЕТ Руководство по проектированию и постройке морских судов снабжения 2006 года, текст которого изложен в приложении к настоящей резолюции;

2. ПРИЗЫВАЕТ правительства предпринять соответствующие шаги для введения в действие изложенного в приложении Руководства по проектированию и постройке морских судов снабжения 2006 года;

3. ОТМЕНЯЕТ резолюцию A.469(XII).

ПРИЛОЖЕНИЕ

РУКОВОДСТВО ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ И ПОСТРОЙКЕ МОРСКИХ СУДОВ СНАБЖЕНИЯ 2006 ГОДА

СОДЕРЖАНИЕ

ПРЕАМБУЛА

1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1 Применение
1.2 Определения
1.3 Принципы, регулирующие прибрежное плавание

2 ОСТОЙЧИВОСТЬ НЕПОВРЕЖДЕННОГО СУДНА

3 ДЕЛЕНИЕ НА ОТСЕКИ И ОСТОЙЧИВОСТЬ ПОВРЕЖДЕННОГО СУДНА

3.1 Общие положения
3.2 Предполагаемое повреждение
3.3 Критерии аварийной остойчивости
3.4 Допущения для расчета аварийной остойчивости
3.5 Деление на отсеки

4 МЕХАНИЧЕСКИЕ И ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ УСТАНОВКИ

5 ПРОТИВОПОЖАРНАЯ ЗАЩИТА

6 СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА

7 РАДИОСВЯЗЬ

8 ДОКУМЕНТАЦИЯ

9 ПЕРЕВОЗКА ОПАСНЫХ И ВРЕДНЫХ ЖИДКИХ ВЕЩЕСТВ НАЛИВОМ

ПРЕАМБУЛА

1 Настоящее Руководство разработано для проектирования и постройки новых морских судов снабжения с целью повышения безопасности таких судов и их персонала, учитывая особые проектные и эксплуатационные характеристики этих судов.

2 Кроме того, настоящее Руководство содержит стандарты безопасности, равноценные соответствующим требованиям Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года с поправками и, в частности, критериям остойчивости, приведенным в Кодексе остойчивости неповрежденных судов всех типов, на которые распространяются документы ИМО (Кодекс ОНС) с поправками.

3 Учитывая, что в некоторых ограниченных районах плавания и в отношении некоторых эксплуатационных характеристик применение настоящего Руководства в полном объеме является нецелесообразным, предусмотрена возможность смягчения требований в отношении «прибрежного плавания».

4 Положения, касающиеся морских судов снабжения, перевозящих более 132 человек производственного персонала, не включены в настоящее Руководство.

5 Если морское судно снабжения используется для специальных целей, таких как обеспечение водолазных работ или проведение океанографических исследований, лица, находящиеся на борту в связи с этими специальными целями, должны рассматриваться как специальный персонал.

6 Содержание настоящего Руководства было пересмотрено в 2006 году с целью откорректировать содержащиеся в нем ссылки, усилить требования, касающиеся деления на отсеки и остойчивости поврежденного судна, избавиться от дублирования содержания Руководства и Кодекса ОНС, а также ввести соответствующую документацию в соответствии с Руководством.

1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1 Применение

1.1.1 Каждое новое палубное морское судно снабжения длиной 24 м и более, но не более 100 м, должно отвечать положениям частей 2 и 3 настоящего Руководства. Остойчивость неповрежденного судна длиной более 100 м, а также аварийная остойчивость такого судна должны отвечать требованиям Администрации.

1.1.2 Части 4, 5 , 6 и 7 настоящего Руководства применяются к каждому новому палубному морскому судну снабжения валовой вместимостью 500 и более.

1.1.3 Если настоящее Руководство устанавливает стандарты безопасности, отличные от тех, которые содержатся в Конвенции, и если Конвенция является применимой, настоящее Руководство может применяться на основании положений о равноценных заменах, содержащихся в правиле 5 главы I Конвенции.

1.1.4 Суда, имеющие оборудование динамической стабилизации, должны соответствовать требованиям руководства, разработанного Организацией*.

1.1.5 В отношении судна, занятого прибрежным плаванием, принципы, изложенные в 1.3 настоящего Руководства, должны служить для Администрации основой при разработке ею национальных стандартов. Администрация может допустить отступления от требований настоящего Руководства в отношении судов, занятых прибрежным плаванием у ее собственных берегов, в том случае если условия эксплуатации являются, по мнению Администрации, такими, что делают выполнение Руководства нецелесообразным и излишним.

1.1.6 Если специально не предусмотрено иное, необходимо потребовать, чтобы существующие морские суда снабжения отвечали настоящему Руководству в той мере, в какой это является, по мнению Администрации, практически возможным.

1.1.7 Если судно, иное чем морское судно снабжения, определение которого дано в 1.2.1, выполняет аналогичные функции, Администрация должна определить объем, в котором требуется соблюдать настоящее Руководство.

1.2 Определения

Для целей настоящего Руководства, если специально не предусмотрено иное:

1.2.1 *Морское судно снабжения* означает судно:

.1 которое в основном занято доставкой запасов, материалов и оборудования к морским сооружениям; и

.2 которое сконструировано таким образом, что жилая надстройка и надстройка с ходовым мостиком находятся в носовой части судна, а открытая грузовая палуба, предназначенная для проведения погрузочно-разгрузочных работ в море, расположена в кормовой части.

1.2.2 *Новое судно* означает судно, киль которого заложен или которое находится в подобной стадии постройки спустя 6 месяцев после даты, в которую было принято настоящее Руководство.

1.2.3 *Существующее судно* означает судно, которое не является новым судном.

1.2.4 Термины «длина судна (L)», «перпендикуляры», «непроницаемый при воздействии моря» и «летняя грузовая марка» имеют значения, определенные в Протоколе 1988 года к Международной конвенции о грузовой марке 1966 года с поправками.

1.2.5 *Администрация* означает правительство государства, под флагом которого судно имеет право плавать.

1.2.6 *Морское сооружение* означает сооружение, расположенное в море.

---

* См. Guidelines for vessels with dynamic positioning systems (MSC/Circ.645) и Guidelines for dynamic positioning system (DP) operator training (MSC/Circ.738).

1.2.7 *Кодекс ОНС* означает Кодекс остойчивости неповрежденных судов всех типов, на которые распространяются документы ИМО, с поправками.

1.2.8 *Прибрежное* плавание означает плавание вблизи берегов государства, как оно определено Администрацией этого государства.

1.2.9 *Конвенция* означает Международную конвенцию по охране человеческой жизни на море 1974 года с поправками.

1.3 Принципы, регулирующие прибрежное плавание

1.3.1 При определении, для целей настоящего Руководства, прибрежного плавания Администрация не должна требовать для судна, имеющего право плавать под флагом другого государства и совершающего такое плавание, более жестких стандартов в отношении проектирования и постройки, чем те, которые требуются для судна, имеющего право плавать под ее собственным флагом. В любом случае Администрация не должна требовать для судна, имеющего право плавать под флагом другого государства, стандартов, превышающих требования настоящего Руководства в отношении судна, не занятого прибрежным плаванием.

1.3.2 Для судна, регулярно совершающего прибрежные плавания у берегов другого государства, Администрация должна установить стандарты в отношении проектирования и постройки таких судов, по крайней мере равноценные тем, которые установлены правительством государства, у побережья которого плавает судно, при условии что такие стандарты не превышают требования настоящего Руководства в отношении судна, не занятого прибрежным плаванием.

1.3.3 Судно, плавание которого выходит за рамки прибрежного плавания, должно отвечать настоящему Руководству.

2 ОСТОЙЧИВОСТЬ НЕПОВРЕЖДЕННОГО СУДНА

Судно должно отвечать соответствующим положениям, относящимся к морским судам снабжения, содержащимся в Кодексе ОНС. По вопросам эксплуатации, связанным с критериями остойчивости, следует обращаться к дополнению 1.

ДЕЛЕНИЕ НА ОТСЕКИ И ОСТОЙЧИВОСТЬ ПОВРЕЖДЕННОГО СУДНА

3.1 Общие положения

С учетом, в качестве начального состояния перед затоплением, стандартных состояний нагрузки, требуемых соответствующими положениями части B Кодекса ОНС, а также предполагаемого повреждения, описанного в 3.2, судно должно отвечать критериям аварийной остойчивости, указанным в 3.3.

3.2 Предполагаемое повреждение

3.2.1 Повреждение должно предполагаться в любом месте по длине судна между поперечными водонепроницаемыми переборками.

3.2.2 Предполагаемая протяженность повреждения должна быть следующей:

.1 продольная протяженность: для судов длиной (L) более 43 м – 3 м плюс 3% длины судна. Для судов длиной (L) не более 43 м – 10 % длины судна,

.2 поперечная протяженность: поперечная протяженность повреждения должна предполагаться равной 760 мм, измеренная перпендикулярно от борта судна к диаметральной плоскости на уровне летней грузовой ватерлинии,

.3 вертикальная протяженность: от нижней поверхности грузовой палубы или ее продолжения на всю высоту борта.

3.2.3 Поперечная водонепроницаемая переборка, простирающаяся от борта судна на расстояние 760 мм или более на уровне летней грузовой ватерлинии и соединяющаяся с продольными водонепроницаемыми переборками, может при расчете аварийной остойчивости рассматриваться как поперечная водонепроницаемая переборка.

3.2.4 Если в пределах предполагаемого повреждения расположены трубы, каналы или туннели, должны быть приняты меры к тому, чтобы не допустить через них дальнейшего затопления путем распространения воды на отсеки, иные чем тем, которые рассматриваются как затапливаемые в каждом отдельном случае повреждения.

3.2.5 Если повреждение, размеры которого меньше, чем указано в 3.2.2, приводит к более тяжелым последствиям, такое повреждение меньших размеров должно быть рассмотрено.

3.2.6 Если поперечная водонепроницаемая переборка расположена в пределах поперечной протяженности предполагаемого повреждения и имеет в районе двойного дна или бортовой цистерны уступ протяженностью более 3,05 м, эти двойное дно и бортовые цистерны, примыкающие к поперечной водонепроницаемой переборке в районе уступа, следует рассматривать как одновременно затопленные.

3.2.7 Если расстояние между примыкающими поперечными водонепроницаемыми переборками или расстояние между поперечными секциями, проходящими через ближайшие участки переборок, имеющие уступ, меньше, чем продольная протяженность повреждения, указанная в 3.2.2.1, только одна из таких переборок должна рассматриваться как соответствующая 3.2.1.

3.3 Критерии аварийной остойчивости

3.3.1 Конечная ватерлиния, учитывающая увеличение осадки, крен и дифферент, должна быть ниже нижней кромки любого отверстия, через которое может происходить дальнейшее затопление. К таким отверстиям должны быть отнесены воздушные трубы, а также отверстия, которые могут быть закрыты непроницаемыми при воздействии моря дверями или крышками люков. В это число могут не входить отверстия, закрываемые водонепроницаемыми

крышками для горловин и палубными иллюминаторами, небольшими водонепроницаемыми крышками люков грузовых танков, обеспечивающими высокую степень непроницаемости палубы, дистанционно управляемыми водонепроницаемыми дверями скользящего типа, а также иллюминаторами неоткрывающегося типа.

3.3.2 В конечной стадии затопления угол крена, возникший в результате несимметричного затопления, не должен превышать 15°. Этот угол может быть увеличен до 17°, если при этом не происходит погружения палубы в воду.

3.3.3 Остойчивость в конечной стадии затопления должна быть исследована и может считаться достаточной, если диаграмма статической остойчивости имеет диапазон, равный по меньшей мере 20°, отсчитываемый от положения равновесия, и если максимальное остаточное плечо статической остойчивости в пределах этого диапазона равно по меньшей мере 100 мм. Незащищенные отверстия не должны погружаться в воду при угле крена в пределах описанного минимального диапазона остаточной остойчивости, если при производстве расчетов по определению аварийной остойчивости данное помещение не отнесено к затапливаемым помещениям. В пределах этого диапазона может допускаться погружение в воду любого из отверстий, указанных в 3.3.1, а также любых других отверстий, которые могут быть закрыты непроницаемо при воздействии моря.

3.3.4 Администрация должна быть убеждена, что в промежуточных стадиях затопления остойчивость является достаточной.

3.4 Допущения для расчета аварийной остойчивости

3.4.1 Выполнение требований 3.3 должно подтверждаться расчетами, учитывающими проектные характеристики судна, расположение, конфигурацию и проницаемость поврежденных отсеков, а также распределение, удельный вес и влияние свободных поверхностей жидкостей.

3.4.2 Проницаемость отсеков, рассматриваемых как поврежденные, должна приниматься равной следующим величинам:

Помещения	***Проницаемость***
Предназначенные для запасов	60
Жилые	95
Занятые механизмами	85
Пустые пространства	95
Предназначенные для сухих грузов	95

Проницаемость цистерн должна зависеть от количества перевозимой жидкости, как указано в состояниях нагрузки, перечисленных в 3.1. Проницаемость пустых цистерн должна приниматься равной не менее 95.

3.4.3 Влияние свободных поверхностей должно рассчитываться при угле крена 5° для каждого отдельного отсека, либо влияние свободной жидкости в цистерне должно рассчитываться для всего диапазона положительных величин остаточного плеча статической

остойчивости путем оценки смещения жидкостей с помощью расчета возникающего при этом момента.

3.4.4 Для каждого вида расходуемых жидкостей должно учитываться наличие свободных поверхностей по меньшей мере в двух рядом расположенных в поперечном направлении цистернах либо в одной центральной цистерне. Для этой цели должна выбираться цистерна или цистерны, влияние свободных поверхностей в которых является наибольшим.

3.4.5 Вместо этого может учитываться фактическое влияние свободных поверхностей при условии, что методы расчета являются приемлемыми для Администрации.

3.5 Деление на отсеки

3.5.1 Машинные помещения и другие рабочие и жилые помещения в корпусе должны быть разделены водонепроницаемыми переборками.

3.5.2 Устройства, предназначенные для поддержания водонепроницаемости отверстий в водонепроницаемых подразделениях, должны отвечать соответствующим положениям для грузовых судов, содержащимся в главе II-1 Конвенции.

3.5.3 Должна быть предусмотрена форпиковая переборка, отвечающая соответствующим положениям для грузовых судов главы II-1 Конвенции.

3.5.4 Должна быть предусмотрена ахтерпиковая переборка, которая должна быть водонепроницаемой до палубы надводного борта. Ахтерпиковая переборка может, однако, иметь уступ ниже палубы надводного борта, при условии что при этом не снижается уровень безопасности судна в отношении деления на отсеки.

4 МЕХАНИЧЕСКИЕ И ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ УСТАНОВКИ

Судно должно отвечать соответствующим положениям для грузовых судов, содержащимся в частях C, D и E главы II-1 Конвенции.

5 ПРОТИВОПОЖАРНАЯ ЗАЩИТА

Судно должно отвечать соответствующим положениям для грузовых судов, содержащимся в главе II-2 Конвенции.

6 СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА

Судно должно отвечать соответствующим положениям для грузовых судов, содержащимся в главе III Конвенции.

7 РАДИОСВЯЗЬ

Судно должно отвечать соответствующим положениям для грузовых судов, содержащимся в главе IV Конвенции.

8 ДОКУМЕНТАЦИЯ

Администрация, назначенный инспектор или должным образом уполномоченная организация, признанная Администрацией, должны выдавать Документ о соответствии, образец которого приведен в дополнении 2, после того, как они убедятся, что судно отвечает требованиям положений настоящего Руководства.

9 ПЕРЕВОЗКА ОПАСНЫХ И ВРЕДНЫХ ЖИДКИХ ВЕЩЕСТВ НАЛИВОМ

Судно, занятое перевозкой ограниченных количеств опасных и вредных жидких веществ наливом, должно отвечать требованиям Руководства для перевозки и перегрузки ограниченных количеств опасных и вредных жидких веществ, перевозимых наливом на борту морских судов снабжения, с поправками*.

* См. Руководство для перевозки и перегрузки ограниченных количеств опасных и вредных жидких веществ, перевозимых наливом на борту морских судов снабжения, с поправками (резолюция A.673(16) с поправками).

ДОПОЛНЕНИЕ 1

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ВОПРОСЫ, ОТНОСЯЩИЕСЯ К КРИТЕРИЯМ ОСТОЙЧИВОСТИ ДЛЯ МОРСКИХ СУДОВ СНАБЖЕНИЯ

Следующие эксплуатационные вопросы должны рассматриваться в отношении критериев остойчивости, как указано в разделе 2 Руководства.

1 Значения критериев остойчивости, упомянутых в Кодексе ОНС, являются минимальными; никаких максимальных значений не рекомендуется. Необходимо избегать чрезмерных значений, поскольку это может привести к возникновению сил ускорения, способных оказать вредное воздействие на судно, его экипаж, оборудование, а также на сохранную перевозку груза.

2 Если на судне установлены успокоители бортовой качки, Администрация должна быть убеждена, что критерии остойчивости, перечисленные в Кодексе ОНС, соблюдаются при работающих успокоителях.

3 Значительное количество факторов, таких как ветер с траверза, если судно имеет большую площадь парусности, обледенение, характер бортовой качки, попутная волна и т.д. оказывают отрицательное воздействие на остойчивость, и Администрации рекомендуется принимать эти факторы во внимание в той степени, в какой она считает это необходимым.

ДОПОЛНЕНИЕ 2

ОБРАЗЕЦ ДОКУМЕНТА О СООТВЕТСТВИИ ДЛЯ МОРСКИХ СУДОВ СНАБЖЕНИЯ

ДОКУМЕНТ О СООТВЕТСТВИИ

(официальный штамп)

Выдано согласно положениям

РУКОВОДСТВА ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ И ПОСТРОЙКЕ МОРСКИХ СУДОВ СНАБЖЕНИЯ 2006 ГОДА
(резолюция MSC.235(82))

уполномоченная Правительством
……..
(полное официальное название страны)
……..
(полное официальное название компетентного лица или организации, признанной Администрацией)

Информация о судне*

Название судна .....
Позывной сигнал .....
Порт регистрации .....
Валовая вместимость .....
Дедвейт .....
Номер ИМО** .....
Дата закладки киля или дата, когда судно находилось в подобной стадии постройки .....

Судну разрешается не выполнять требований следующих положений Руководства:

.....

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что проект и постройка судна отвечают соответствующим положениям Руководства.

Выдано в .....
(место выдачи Свидетельства)

....
(Дата выдачи) *(подпись уполномоченного лица, выдавшего Свидетельство)*

(Печать или штамп организации)

***

* Информация о судне может также располагаться горизонтально в виде таблицы.

** В соответствии с системой опознавательных номеров судов ИМО, принятой Организацией резолюцией A.600(15).