

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.256(84) (принята 16 мая 2008 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 восемьдесят четвертой 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 вышеупомянутые поправки считаются принятыми 1 июля 2009 года, если до этой даты более одной трети Договаривающихся правительств Конвенции или Договаривающиеся правительства государств, общий торговый флот которых по валовой вместимости составляет не менее 50% мирового торгового флота, не заявят о своих возражениях против поправок;

3. ПРЕДЛАГАЕТ Договаривающимся правительствам Конвенции СОЛАС принять к сведению, что в соответствии со статьей VIII b) vii) 2) Конвенции поправки вступают в силу 1 января 2010 года после их принятия в соответствии с пунктом 2, выше;

4. РЕКОМЕНДУЕТ заинтересованным Договаривающимся правительствам выдавать свидетельства, соответствующие прилагаемым поправкам, при первом освидетельствовании для возобновления свидетельства, срок которого наступит 1 января 2010 года или после этой даты;

5. 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;

6. 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 3-4 – Устройства для аварийной буксировки на танкерах

1 Существующее правило 3-4 заменяется следующим:

«Правило 3-4 Устройства и процедуры для аварийной буксировки

1 Устройства для аварийной буксировки на танкерах

1.1 Устройства для аварийной буксировки должны устанавливаться в обеих оконечностях каждого танкера дедвейтом не менее 20 000 тонн.

1.2 На танкерах, построенных 1 июля 2002 года или после этой даты:

.1 конструкция устройств должна обеспечивать в любое время их быстрое развертывание при отсутствии энергии на буксируемом судне и легкое соединение с буксирующим судном. По меньшей мере одно из устройств для аварийной буксировки должно быть заранее подготовлено к быстрому развертыванию; и

.2 устройства для аварийной буксировки в обеих оконечностях должны иметь достаточную прочность с учетом размера и дедвейта судна и предполагаемых усилий при неблагоприятных погодных условиях. Проект, конструкция и испытания прототипа устройств для аварийной буксировки должны быть одобрены Администрацией на основе руководства, разработанного Организацией*.

1.3 Для танкеров, построенных до 1 июля 2002 года, проект и конструкция устройств для аварийной буксировки должны быть одобрены Администрацией на основе руководства, разработанного Организацией*.

2 Процедуры аварийной буксировки на судах

2.1 Настоящий пункт применяется:

.1 ко всем пассажирским судам не позднее 1 января 2010 года;

.2 к грузовым судам, построенным 1 января 2010 года или после этой даты; и

.3 к грузовым судам, построенным до 1 января 2010 года, но не позднее 1 января 2012 года.

2.2 Суда должны быть обеспечены процедурой по аварийной буксировке, конкретной для данного судна. Такая процедура должна находиться на борту судна для использования в аварийных ситуациях и должна основываться на существующем оборудовании и устройствах, имеющихся на борту судна.

2.3 Процедура ^{**} должна включать:

- .1 чертежи носовой и кормовой частей палубы, показывающие возможные устройства для аварийной буксировки;
- .2 перечень оборудования, имеющегося на борту, которое может быть использовано при аварийной буксировке;
- .3 средства и методы связи; и
- .4 образцы процедур для облегчения подготовки и проведения операций по аварийной буксировке.».

^{*} См. Руководство по аварийному буксирному устройству для танкеров, принятое Комитетом по безопасности на море резолюцией MSC.35(63) с поправками.

^{**} См. Руководство для судовладельцев/операторов по подготовке процедур аварийной буксировки (MSC.1/Circ.1255).

2 После существующего правила 3-8 добавляется новое правило 3-9 следующего содержания:

«Правило 3-9 Средства посадки на судно и высадки с судна

1 На судах, построенных 1 января 2010 года или после этой даты, должны быть предусмотрены средства посадки на судно и высадки с судна для использования в портах и во время лоцманских операций, связанных с портами, такие как сходни и забортные трапы, в соответствии с пунктом 2, за исключением случаев, когда Администрация считает, что выполнение этого конкретного положения является нецелесообразным или невозможным ^{*}.

2 Средства посадки и высадки, требуемые в пункте 1, должны изготавливаться и устанавливаться на судно на основании Руководства, разработанного Организацией.^{**}

3 На всех судах средства посадки и высадки должны проходить проверку и техническое обслуживание^{**} в условиях, соответствующих их назначению, с учетом ограничений, связанных с безопасной погрузкой. Все тросы, используемые для средств посадки и высадки, должны проходить техническое обслуживание, как указано в правиле III/20.4.».

* Соответствие этому требованию может считаться нецелесообразным или невозможным в ситуациях, когда судно:

- .1 имеет низкий надводный борт и снабжено посадочными трапами; или
- .2 совершает рейсы между указанными портами, где имеются соответствующие береговые приспособления/посадочные трапы (платформы).

** См. Руководство по конструкции, установке, техническому обслуживанию и проверкам/освидетельствованиям зaborтных трапов и сходней, которое будет разработано Организацией.

ГЛАВА II-2 КОНСТРУКЦИЯ – ПРОТИВОПОЖАРНАЯ ЗАЩИТА, ОБНАРУЖЕНИЕ И ТУШЕНИЕ ПОЖАРА

Правило 10 – Борьба с пожаром

3 После существующего пункта 4.1.4 добавляется новый пункт 4.1.5 следующего содержания:

«4.1.5 К дате первого запланированного освидетельствования в доке после 1 января 2010 года стационарные системы углекислотного тушения для защиты машинных помещений и грузовых насосных отделений на судах, построенных до 1 июля 2002 года, должны соответствовать положениям пункта 2.2.2 главы 5 Кодекса по системам пожарной безопасности.».

Правило 19 – Перевозка опасных грузов

4 В русском тексте изменения не требуются.

Правило 20 – Защита помещений для перевозки транспортных средств, помещений специальной категории и помещений с горизонтальным способом погрузки и выгрузки

5 Существующий пункт 6.1.4 заменяется нижеследующим текстом. Далее добавляется новый пункт 6.1.5.

«6.1.4 Требования настоящего пункта должны применяться к судам, построенным 1 января 2010 года или после этой даты. Суда, построенные 1 июля 2002 года или после этой даты, но до 1 января 2010 года, должны соответствовать ранее применимым требованиям пункта 6.1.4 с поправками, внесенными резолюцией MSC.99(73). Если установлены стационарные системы пожаротушения водораспылением, то, учитывая значительную потерю остойчивости, которая может возникнуть из-за скопления большого количества воды на палубе или палубах во время работы системы водораспыления, должны быть предусмотрены следующие меры:

- .1 на пассажирских судах:
 - .1.1 в помещениях, расположенных выше палубы переборок, должны быть оборудованы шпигаты, обеспечивающие быстрый сток этой воды непосредственно за борт, с учетом руководства, разработанного Организацией*;
 - .1.2.1 на пассажирских судах ро-ро клапаны сливных шпигатов, оборудованные средствами принудительного закрытия, управляемыми с места, расположенного выше палубы переборок в соответствии с требованиями действующей Международной конвенции о грузовой марке, должны оставаться открытыми во время нахождения судов в море;
 - .1.2.2 любые операции с клапанами, упомянутыми в пункте 6.1.4.1.2.1, должны заноситься в судовой журнал;
 - .1.3 в помещениях, расположенных ниже палубы переборок, Администрация может потребовать дополнительных средств осушения и слива сверх тех, которые требуются согласно правилу II-1/35-1. В таком случае система осушения должны быть такой, чтобы через нее можно было удалять не менее 125% общего количества воды, подаваемой как насосами системы водораспыления, так и требуемым количеством пожарных стволов, с учетом руководства, разработанного Организацией*. Клапаны системы осушения должны управляться с места, находящегося вне защищаемого помещения вблизи органов управления системой пожаротушения. Льяла должны иметь достаточную вместимость и оборудоваться у обшивки борта судна на расстоянии не более 40 м друг от друга в каждом водонепроницаемом отсеке;
- .2 на грузовых судах средства осушения и слива должны быть такими, чтобы предотвращать образование свободных поверхностей. В таком случае система осушения должна быть такой, чтобы через нее можно было удалять не менее 125% общего количества воды, подаваемой как насосами системы водораспыления, так и требуемым количеством пожарных стволов, с учетом руководства, разработанного Организацией*. Клапаны системы осушения должны управляться с места, находящегося вне защищаемого помещения вблизи органов управления системой пожаротушения. Льяла должны иметь достаточную вместимость и оборудоваться у обшивки борта судна на расстоянии не более 40 м друг от друга в каждом водонепроницаемом отсеке. Если это невозможно, то должны учитываться, в той степени, в какой Администрация сочтет это необходимым при одобрении ею информации об остойчивости**, отрицательный эффект на остойчивость из-за дополнительного веса и влияния свободной поверхности воды. Такие сведения должны включаться в информацию об остойчивости, передаваемую капитану согласно требованиям правила II-1/5-1.

6.1.5 На всех судах для закрытых помещений для перевозки транспортных средств, помещений ро-ро и помещений специальной категории, где установлены стационарные системы пожаротушения водораспылением, должны быть обеспечены средства для предотвращения блокировки осушительных устройств с учетом руководства, разработанного Организацией*. Суда, построенные до 1 января 2010 года, должны отвечать требованиям настоящего пункта к первому освидетельствованию после 1 января 2010 года.».

* См. Руководство по осушительным системам в закрытых помещениях для перевозки транспортных средств, помещениях ро-ро и помещениях специальной категории, которое будет разработано Организацией.

** См. Рекомендацию о стационарных системах пожаротушения для грузовых помещений специальной категории, одобренную Организацией резолюцией A.123(V).

ГЛАВА III СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА И УСТРОЙСТВА

Правило 6 – Средства связи

6 Существующий пункт 2.2 заменяется следующим текстом:

«2.2 Поисково-спасательные приборы для определения местоположения

На каждом борту каждого пассажирского судна и каждого грузового судна валовой вместимостью 500 и более должен иметься по меньшей мере один поисково-спасательный прибор для определения местоположения. На каждом грузовом судне валовой вместимостью 300 и более, но менее 500 должен иметься по меньшей мере один поисково-спасательный прибор для определения местоположения. Такие поисково-спасательные приборы для определения местоположения должны отвечать применимым эксплуатационным требованиям не ниже тех, которые одобрены** Организацией*. Поисково-спасательные приборы для определения местоположения должны размещаться в таких местах, откуда они могут быть быстро перенесены в любую спасательную шлюпку или плот, иной чем спасательный плот или плоты, требуемые правилом 31.1.4. В качестве альтернативы в каждой спасательной шлюпке или на плоту, ином чем требуемые правилом 31.1.4, должно размещаться по одному поисково-спасательному прибору для определения местоположения. На судах, имеющих по меньшей мере два поисково-спасательных прибора для определения местоположения и оснащенных спасательными шлюпками, спускаемыми методом свободного падения, один из поисково-спасательных приборов для определения местоположения должен размещаться в спасательной шлюпке, спускаемой методом свободного падения, а другой должен располагаться в непосредственной близости от ходового мостика, чтобы его можно было использовать на борту и легко переносить в любую другую спасательную шлюпку или плот.».

-
- * См. Рекомендацию по эксплуатационным требованиям к радиолокационным транспондерам спасательных шлюпок и плотов, используемым в поисково-спасательных операциях, принятую Организацией резолюцией MSC.247(83) (A.802(19) с поправками), и Рекомендацию по эксплуатационным требованиям к поисково-спасательным передатчикам АИС (АИС-САРТ), принятую Организацией резолюцией MSC.246(83).
 - ** Одним из таких поисково-спасательных приборов для определения местоположения может быть поисково-спасательный прибор для определения местоположения, требуемый правилом IV/7.1.3.

Правило 26 – Дополнительные требования к пассажирским судам ро-ро

7 Существующий пункт 2.5 заменяется следующим текстом:

«2.5 Спасательные плоты, имеющиеся на пассажирских судах ро-ро, должны быть оборудованы поисково-спасательными приборами для определения местоположения с таким расчетом, чтобы один поисково-спасательный прибор для определения местоположения имелся для каждого из четырех спасательных плотов. Поисково-спасательный прибор для определения местоположения должен устанавливаться внутри спасательного плота так, чтобы его антенна была более чем на один метр выше уровня воды, когда спасательный плот развернут, за исключением того, что для двусторонних с тентом спасательных плотов поисково-спасательный прибор для определения местоположения должен располагаться так, чтобы находящиеся на плоту люди имели к нему доступ и могли легко его установить. Каждый поисково-спасательный прибор для определения местоположения должен быть приспособлен для его ручной установки, когда спасательный плот развернут. Контейнеры спасательных плотов, оборудованных поисково-спасательными приборами для определения местоположения, должны иметь четкую маркировку.».

ГЛАВА IV РАДИОСВЯЗЬ

Правило 7 – Радиооборудование: общие положения

8 Существующий подпункт .3 пункта 1 заменяется следующим текстом:

«.3 Поисково-спасательный прибор для определения местоположения, обеспечивающий работу либо в диапазоне 9 ГГц, либо на специализированных частотах для АИС, который:».

ДОПОЛНЕНИЕ СВИДЕТЕЛЬСТВА

Перечень оборудования для Свидетельства о безопасности пассажирского судна (Форма Р)

9 В Перечне оборудования для Свидетельства о безопасности пассажирского судна (Форма Р) в разделе 2 существующий пункт 11.1 заменяется следующим текстом:

- «11.1 Количество поисково-спасательных приборов для определения местоположения
 - 11.1.1 Радиолокационные транспондеры для поиска и спасания (CAPT)
 - 11.1.2 Передатчики АИС для поиска и спасания (AIS-CAPT)»,

и в разделе 3 существующий пункт 6 заменяется следующим текстом:

- «6 Судовой поисково-спасательный прибор для определения местоположения
 - 6.1 Радиолокационный транспондер для поиска и спасания (CAPT)
 - 6.2 Передатчик АИС для поиска и спасания (AIS-CAPT)».

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

10 В Перечне оборудования для Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению (Форма Е) в разделе 2 существующий пункт 9.1 заменяется следующим текстом:

- «9.1 Количество поисково-спасательных приборов для определения местоположения
 - 9.1.1 Радиолокационные транспондеры для поиска и спасания (CAPT)
 - 9.1.2 Передатчики АИС для поиска и спасания (AIS-CAPT)».

Перечень оборудования для Свидетельства о безопасности грузового судна по радиооборудованию (Форма Р)

11 В Перечне оборудования для Свидетельства о безопасности грузового судна по радиооборудованию (Форма Р) в разделе 2 существующий пункт 6 заменяется следующим текстом:

- «6 Судовой поисково-спасательный прибор для определения местоположения
 - 6.1 Радиолокационный транспондер для поиска и спасания (CAPT)
 - 6.2 Передатчик АИС для поиска и спасания (AIS-CAPT)».

Перечень оборудования для Свидетельства о безопасности ядерного пассажирского судна (Форма PNUC)

12 В Перечне оборудования для Свидетельства о безопасности ядерного пассажирского судна (Форма PNUC) в разделе 2 существующий пункт 11.1 заменяется следующим текстом:

- «11.1 Количество поисково-спасательных приборов для определения местоположения
 - 11.1.1 Радиолокационные транспондеры для поиска и спасания (CAPT)
 - 11.1.2 Передатчики АИС для поиска и спасания (AIS-CAPT)»,

и в разделе 3 существующий пункт 6 заменяется следующим текстом:

- «6 Судовой поисково-спасательный прибор для определения местоположения
- 6.1 Радиолокационный транспондер для поиска и спасания (CAPT)
- 6.2 Передатчик АИС для поиска и спасания (АИС-CAPT)».

Перечень оборудования для Свидетельства о безопасности ядерного грузового судна (Форма CNUC)

13 В Перечне оборудования для Свидетельства о безопасности ядерного грузового судна (Форма CNUC) в разделе 2 пункт 9 исключается, существующим пунктам 10, 10.1 и 10.2 присваиваются номера 9, 9.1 и 9.2 соответственно; новый пункт 9.1 заменяется следующим текстом:

- «9.1 Количество поисково-спасательных приборов для определения местоположения
- 9.1.1 Радиолокационные транспондеры для поиска и спасания (CAPT)
- 9.1.2 Передатчики АИС для поиска и спасания (АИС-CAPT)»,

и в разделе 3 существующий пункт 6 заменяется следующим текстом:

- «6 Судовой поисково-спасательный прибор для определения местоположения
- 6.1 Радиолокационный транспондер для поиска и спасания (CAPT)
- 6.2 Передатчик АИС для поиска и спасания (АИС-CAPT)».
