

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.325(90)
(принята 24 мая 2012 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 девяностой 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 2013 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 2014 года после их принятия в соответствии с пунктом 2, выше;
4. ПРОСИТ Генерального секретаря в соответствии со статьей VIII b) v) Конвенции направить заверенные копии настоящей резолюции и текста поправок, содержащегося в приложении, всем Договаривающимся правительствам Конвенции;
5. ПРОСИТ ДАЛЕЕ Генерального секретаря направить копии настоящей резолюции и приложения к ней членам Организации, которые не являются Договаривающимися правительствами Конвенции.

ПРИЛОЖЕНИЕ

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

ГЛАВА II-1 КОНСТРУКЦИЯ – УСТРОЙСТВО, ДЕЛЕНИЕ НА ОТСЕКИ И ОСТОЙЧИВОСТЬ, МЕХАНИЧЕСКИЕ И ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ УСТАНОВКИ

Часть В-1 Остойчивость

Правило 8-1 – Возможности систем на пассажирских судах в случае поступления воды

1 Существующее правило II-1/8-1 заменяется следующим:

«Правило 8-1 –Возможности систем и информация о работоспособности на пассажирских судах в случае поступления воды

1 Применение

Положениям настоящего правила должны отвечать пассажирские суда, имеющие длину, как она определена в правиле II-1/2.5, 120 м или более или имеющие три или более главные вертикальные зоны.

2 Доступность важнейших систем в случае повреждения, приводящего^{*} к поступлению воды

Пассажирское судно, построенное 1 июля 2010 года или после этой даты, должно иметь такую конструкцию, чтобы системы, указанные в правиле II-2/21.4, оставались работоспособными в случае, если судно подвергнется затоплению в одном любом водонепроницаемом отсеке.

3 Информация о работоспособности в случае поступления воды

Для целей предоставления информации о работоспособности капитану для безопасного возвращения в порт в случае поступления воды пассажирские суда, построенные 1 января 2014 года или после этой даты, должны иметь:

- .1 судовой компьютер для расчета остойчивости; или
- .2 береговую поддержку

в соответствии с руководством, разработанным Организацией^{**}.

* См. Interim Explanatory Notes for the assessment of passenger ship systems' capabilities after a fire or flooding casualty (MSC.1/Circ.1369).

** См. Guidelines on operational information for Masters of passenger ships for safe return to port by own power or under tow (MSC.1/Circ.1400).

ГЛАВА III СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА И УСТРОЙСТВА

Часть В Требования к судам и спасательным средствам

Правило 20 – Эксплуатационная готовность, техническое обслуживание и проверки

2 В пункте 11.2 после существующего подпункта .3 добавляется следующий новый подпункт .4:

«.4 несмотря на положения подпункта .3, выше, эксплуатационные испытания разобщающих систем спасательных шлюпок, спускаемых методом свободного падения, должны проводиться либо спуском методом свободного падения только с командой на борту, либо имитацией спуска, выполняемой в соответствии с руководством, разработанным Организацией*.».

* См. Measures to prevent accidents with lifeboats (MSC.1/Circ.1206/Rev.1).

ГЛАВА V БЕЗОПАСНОСТЬ МОРЕПЛАВАНИЯ

Правило 14 – Укомплектование судов экипажами

3 Существующий пункт 2 заменяется следующим новым пунктом:

«2 Для каждого судна, к которому применяется глава I, Администрация должна:

- .1 путем выполнения прозрачной процедуры с учетом соответствующих рекомендаций, принятых Организацией*, установить соответствующий минимальный безопасный состав экипажа; и
- .2 выдать соответствующий документ о минимальном безопасном составе экипажа или равноценный документ, подтверждающий наличие на судне минимального безопасного состава экипажа, считающегося необходимым для того, чтобы отвечать положениям пункта 1.».

* См. Принципы определения минимального безопасного состава экипажа, принятые Организацией резолюцией A.1047(27).

ГЛАВА VI ПЕРЕВОЗКА ГРУЗОВ

Часть А Общие положения

4 После существующего правила 5-1 добавляется следующее новое правило 5-2:

«Правило 5-2 – Запрещение смещивания наливных грузов во время морского рейса

1 Физическое смещивание наливных грузов во время морских рейсов запрещено. Физическое смещивание означает процесс, при котором судовые грузовые насосы и трубопроводы используются для внутренней циркуляции двух или более различных грузов с целью получения груза, имеющего новое наименование продукта. Настоящее запрещение не препятствует тому, чтобы капитан проводил передачу груза в целях безопасности судна или защиты морской среды.

2 Запрещение в пункте 1 не применяется к смещиванию продуктов для использования при разведке и разработке полезных ископаемых морского дна на судах, используемых для проведения таких операций.

3 Любые производственные процессы на судне во время морских рейсов запрещены. Производственные процессы означают любую целенаправленную операцию, при которой происходит химическая реакция между грузом судна и любым другим веществом или грузом.

4 Запрещение в пункте 3 не применяется к производственным процессам с грузами для использования при разведке и разработке полезных ископаемых морского дна на судах, используемых для проведения таких операций.*

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

ГЛАВА VII ПЕРЕВОЗКА ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

Часть А Перевозка опасных грузов в упаковке

Правило 4 – Документы

5 Текст правила заменяется следующим:

«1 Транспортная информация, относящаяся к перевозке опасных грузов в упаковке, и свидетельство о загрузке контейнера/транспортного средства должны отвечать соответствующим положениям МКМПОГ и должны предоставляться лицу или организации, назначенным властями государства порта.

2 Каждое судно, перевозящее опасные грузы в упаковке, должно иметь специальную опись, манифест или грузовой план с указанием, согласно соответствующим положениям МКМПОГ, имеющихся на борту опасных грузов и места их расположения на судне. До отхода судна копия одного из этих документов должна предоставляться лицу или организации, назначенным властями государства порта.».

ГЛАВА XI-1
СПЕЦИАЛЬНЫЕ МЕРЫ ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ

Правило 2 – Расширенные освидетельствования

6 Слова «руководством, принятым Ассамблеей Организации резолюцией A.744(18)» заменяются словами «Международным кодексом по расширенной программе проверок во время освидетельствований навалочных судов и нефтяных танкеров 2011 года (Кодекс ПРО 2011 года), принятым Ассамблеей Организации резолюцией A.1049(27)».
