

РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.392(95)
(принята 11 июня 2015 года)

**ПОПРАВКИ 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 ТАКЖЕ на статью VIII b) vi) 2) Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года («Конвенция»), касающуюся процедуры внесения поправок в Приложение к Конвенции, за исключением положений его главы I,

РАССМОТРЕВ на своей девяносто пятой 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 2016 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 уведомят Генерального секретаря 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 2017 года после их принятия в соответствии с пунктом 2, выше;

4 ПРОСИТ Генерального секретаря в целях выполнения статьи VIII b) v) Конвенции направить заверенные копии настоящей резолюции и текста поправок, содержащегося в приложении, всем Договаривающимся правительствам Конвенции; и

5 ПРОСИТ ТАКЖЕ 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 А Общие положения

Правило 2 – Определения

- 1 После существующего пункта 28 добавляются следующие новые пункты 29 и 30:

«29 *Кодекс МГТ* означает Международный кодекс по безопасности для судов, использующих газы или иные виды топлива с низкой температурой вспышки, принятый Комитетом по безопасности на море Организации резолюцией MSC.391(95), с поправками, которые могут быть приняты Организацией, при условии что такие поправки принимаются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями статьи VIII настоящей Конвенции, касающимися процедуры внесения поправок в Приложение, за исключением его главы I.

30 *Топливо с низкой температурой вспышки* означает газообразное или жидкое топливо с температурой вспышки ниже, чем разрешенная иным образом правилом II-2/4.2.1.1».

Часть F Альтернативные типы конструкции и устройства

Правило 55 – Альтернативные типы конструкции и устройства

- 2 Существующие пункты 1–3 заменяются следующим текстом:

«1 **Цель**

Целью настоящего правила является предоставление методологии для альтернативных типов конструкции и устройств для механических, электрических установок и систем хранения и распределения топлива с низкой температурой вспышки.

2 **Общие положения**

2.1 Конструкции и устройства механических, электрических установок и систем хранения и распределения топлива с низкой температурой вспышки могут отклоняться от требований, изложенных в частях C, D, E или G, при условии что такие альтернативные типы конструкции и устройства отвечают цели этих требований и обеспечивают равноценный уровень безопасности, предусмотренный настоящей главой.

2.2 Если альтернативные типы конструкции или устройства отклоняются от предписывающих требований частей С, D, E или G, то в соответствии с настоящим правилом должны быть проведены технический анализ, оценка и одобрение конструкции, мер и устройств.

3 Технический анализ

Технический анализ должен быть подготовлен и представлен Администрации на основе руководства, разработанного Организацией, и должен включать, как минимум, следующие элементы:

- .1 определение типа судна, механических, электрических установок, систем хранения и распределения топлива с низкой температурой вспышки и соответствующего(их) помещения(ий);
- .2 установление предписывающего(их) требования(ий), которому(ым) не будут отвечать эти механические, электрические установки и системы хранения и распределения топлива с низкой температурой вспышки;
- .3 установление причины, по которой предлагаемая конструкция не будет отвечать предписывающим требованиям, с учетом соответствия другим признанным техническим или отраслевым стандартам;
- .4 определение эксплуатационных критериев для судна, механической, электрической установки, системы хранения и распределения топлива с низкой температурой вспышки или соответствующего(их) помещения(ий), рассматриваемых в соответствующем(их) предписывающем(их) требовании(ях):
 - .1 эксплуатационные критерии должны предусматривать уровень безопасности не ниже соответствующих предписывающих требований, содержащихся в частях С, D, E или G; и
 - .2 эксплуатационные критерии должны поддаваться количественному определению и быть измеримыми;
- .5 подробное описание альтернативных типов конструкции и устройств, включая перечень допущений, используемых в конструкции, и любых предлагаемых эксплуатационных ограничений или условий;
- .6 техническое обоснование, показывающее, что альтернативные типы конструкции и устройства отвечают эксплуатационным критериям безопасности; и
- .7 оценка риска, основанная на указании возможных отказов и опасностей, связанных с предложением.

3 После существующей части F добавляется новая часть G следующего содержания:

**«Часть G
Суда, использующие топливо с низкой температурой вспышки**

Правило 56 – Применение

1 За исключением того, как предусмотрено в пунктах 4 и 5, настоящая часть применяется к судам, использующим топливо с низкой температурой вспышки:

- .1 контракт на постройку которых заключен 1 января 2017 или после этой даты;
- .2 в случае отсутствия контракта на постройку, кили которых заложены или которые находятся в подобной стадии постройки 1 июля 2017 года или после этой даты; или
- .3 которые сданы в эксплуатацию 1 января 2021 года или после этой даты.

Такие суда, использующие топливо с низкой температурой вспышки, должны отвечать требованиям настоящей части в дополнение к любым другим применимым требованиям настоящих правил.

2 За исключением того, как предусмотрено в пунктах 4 и 5, судно, независимо от даты постройки, включая суда, находящиеся на этапе постройки ранее 1 января 2009 года, которые переоборудованы для использования топлива с низкой температурой вспышки 1 января 2017 года или после этой даты, должны рассматриваться как суда, использующие топливо с низкой температурой вспышки, в ту дату, когда такое переоборудование началось.

3 За исключением того, как предусмотрено в пунктах 4 и 5, судно, использующее топливо с низкой температурой вспышки, независимо от даты постройки, включая суда, находящиеся на этапе постройки ранее 1 января 2009 года, которое 1 января 2017 года или после этой даты начинает использовать иные виды топлива с низкой температурой вспышки, чем те, для использования которых оно было до 1 января 2017 года первоначально одобрено, должно рассматриваться как судно, использующее топливо с низкой температурой вспышки, в ту дату, когда оно начало использовать эти иные виды топлива.

4 Настоящая часть не применяется к газовозам, как они определены в правиле VII/11.2:

- .1 которые используют свой груз в качестве топлива и отвечают требованиям Кодекса МКГ, как он определен в правиле VII/11.1; или
- .2 которые используют иные газообразные виды топлива с низкой температурой вспышки, при условии что конструкция и устройство систем хранения и распределения таких газообразных видов топлива отвечает требованиям Кодекса МКГ для газа в качестве груза.

5 Настоящая часть не применяется к судам, принадлежащим Договаривающемуся правительству или эксплуатируемым им и используемым в данное время исключительно для правительственной некоммерческой службы. Однако суда, принадлежащие Договаривающемуся правительству или эксплуатируемые им и используемые в данное время исключительно для правительственной некоммерческой службы, поощряются к тому, чтобы действовать, насколько это целесообразно и практически возможно, таким образом, который совместим с настоящей частью.

Правило 57 – Требования к судам, использующим топливо с низкой температурой вспышки

За исключением того, как предусмотрено в правилах 56.4 и 56.5, суда, использующее топливо с низкой температурой вспышки, должны отвечать требованиям Кодекса МГТ».

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

Часть В Предотвращение пожара и взрыва

Правило 4 – Вероятность воспламенения

4 В конце пункта 2.1.3.4 слово «и» удаляется.

5 В пункте 2.1 существующий подпункт .4 заменяется следующим текстом:

«.4 на грузовых судах, к которым не применяется часть G главы II-1, может разрешаться использование топлива с температурой вспышки ниже той, которая указана в пункте 2.1.1, например сырой нефти, при условии что такое топливо не будет храниться в машинных помещениях и что установка в целом будет одобрена Администрацией; и

.5 на судах, к которым применяется часть G главы II-1, разрешается использование топлива с температурой вспышки ниже той, которая указана в пункте 2.1.1».

6 В конце существующего пункта 5.3.2.2 добавляется следующее предложение:

«Для танкеров, находящихся на этапе постройки 1 января 2017 года или после этой даты, при любом отключении должно продолжаться прохождение больших объемов паров, воздуха или смеси инертных газов во время погрузки груза и балластировки или во время разгрузки в соответствии с правилом 11.6.1.2».

Часть С Борьба с пожаром

Правило 11 – Конструктивная огнестойкость

7 В конце существующего пункта 6.2 добавляется следующее предложение:

«Для танкеров, находящихся на этапе постройки 1 января 2017 года или после этой даты, отверстия должны соответствовать правилу 4.5.3.4.1».

8 Между первым и вторым предложениями в пункте 6.3.2 добавляется следующий текст:

«Кроме того, для танкеров, находящихся на этапе постройки 1 января 2017 года или после этой даты, это вспомогательное средство должно быть способно предотвращать избыточное давление или вакуум в случае повреждения средств отключения, требуемых в правиле 4.5.3.2.2, или их непреднамеренного закрытия».

Часть G Специальные требования

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

9 Существующий пункт 3.1.2 заменяется следующим текстом:

«3.1.2 Характеристики вентиляционных систем

3.1.2.1 На пассажирских судах система искусственной вентиляции должна быть отделена от других вентиляционных систем. Система искусственной вентиляции должна обеспечивать по меньшей мере количество воздухообменов, как требуется в пункте 3.1.1, в течение всего периода, пока в таких помещениях находятся транспортные средства, за исключением случаев, когда предусмотрена система контроля за качеством воздуха в соответствии с пунктом 3.1.2.4. Вентиляционные каналы, обслуживающие такие грузовые помещения, которые могут быть надежно закрыты, должны быть отдельными для каждого такого помещения. Должна быть предусмотрена возможность управления системой из места вне таких помещений.

3.1.2.2 Вентиляторы на грузовых судах, когда на них находятся транспортные средства, должны, как правило, работать непрерывно и обеспечивать по меньшей мере количество воздухообменов, как требуется в пункте 3.1.1, за исключением случаев, когда предусмотрена система контроля за качеством воздуха в соответствии с пунктом 3.1.2.4. Если это практически неосуществимо, они должны работать ежедневно в течение ограниченного периода времени, когда позволяют погодные условия, и в любом случае – в течение достаточного периода времени перед выгрузкой с последующей проверкой помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки или помещения для перевозки транспортных средств на отсутствие газа. Для этой цели на судне должен иметься один или несколько переносных приборов для обнаружения горючих газов. Система должна быть полностью отделена от других систем вентиляции. Должно

быть предусмотрено, чтобы вентиляционные каналы, обслуживающие помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки или помещения для перевозки транспортных средств, могли быть надежно закрыты для каждого грузового помещения. Должна быть предусмотрена возможность управления системой из места вне таких помещений.

3.1.2.3 Вентиляционная система должна быть такой, чтобы предотвращать воздушную стратификацию и образование застойных зон.

3.1.2.4 Для всех судов, для которых на основании руководства, разработанного Организацией, предусмотрена система контроля за качеством воздуха, вентиляционная система может работать при сниженном количестве воздухообменов и/или при сниженном объеме вентиляции. Настоящее отступление не применяется к помещениям, для которых требуется по меньшей мере десять воздухообменов в час в соответствии с пунктом 3.2.2 настоящего правила, а также к помещениям, на которые распространяется действие правил 19.3.4.1 и 20-1».

**ДОПОЛНЕНИЕ
СВИДЕТЕЛЬСТВА**

ФОРМА СВИДЕТЕЛЬСТВА О БЕЗОПАСНОСТИ ПАССАЖИРСКОГО СУДНА

СВИДЕТЕЛЬСТВО О БЕЗОПАСНОСТИ ПАССАЖИРСКОГО СУДНА

- 10 После существующего пункта 2.1 добавляется следующий новый пункт 2.2:
- «2.2 судно отвечает части G главы II-1 Конвенции и использует в качестве топлива/Н.П.».
- 11 Существующие пункты 2.2–2.11 перенумеровываются соответствующим образом.

**ФОРМА СВИДЕТЕЛЬСТВА О БЕЗОПАСНОСТИ
ГРУЗОВОГО СУДНА ПО КОНСТРУКЦИИ**

СВИДЕТЕЛЬСТВО О БЕЗОПАСНОСТИ ГРУЗОВОГО СУДНА ПО КОНСТРУКЦИИ

- 12 Существующий пункт 2 заменяется следующим текстом:
- «2. Что освидетельствованием установлено, что:
- .1 состояние конструкции, механизмов, оборудования и снабжения, определенных в упомянутом выше правиле, удовлетворительно и судно отвечает соответствующим требованиям глав II-1 и II-2 Конвенции (кроме тех требований, которые относятся к противопожарным системам и средствам и схемам противопожарной защиты); и
- .2 судно отвечает части G главы II-1 Конвенции и использует в качестве топлива/Н.П.».

نسخة صادقة مصدقة من نص التعديلات على الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ، في صيغتها المعدلة ؛ التي اعتمدها لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية في دورتها الخامسة والتسعين ، في 11 حزيران/يونيو 2015 ، بموجب المادة VIII (ب) (iv) من الاتفاقية ، على النحو الوارد في مرفق القرار MSC.392(95) ، وقد أودع النص الأصلي لدى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية .

此件系国际海事组织海上安全委员会于公元二零一五年六月十一日在其第九十五届会议上按照经修正的《1974年国际海上人命安全公约》第VIII(b)(iv)条通过、并载于第MSC.392(95)号决议附件中的该公约修正案文本的核证无误副本，其原件由国际海事组织秘书长保存。

CERTIFIED TRUE COPY of the text of the amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended, adopted on 11 June 2015 by the Maritime Safety Committee of the International Maritime Organization at its ninety-fifth session, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention, and set out in the annex to resolution MSC.392(95), the original text of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME du texte des amendements à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée, adoptés le 11 juin 2015 par le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale, à sa quatre vingt quinzième session, conformément à l'article VIII b) iv) de la Convention, tel qu'il figure en annexe à la résolution MSC.392(95) et dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.


ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ текста поправок к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года с поправками, одобренных 11 июня 2015 года Комитетом по безопасности на море Международной морской организации на его девяносто пятой сессии в соответствии со статьей VIII b) iv) Конвенции и изложенных в приложении к резолюции MSC.392(95), подлинник которых сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA del texto de las enmiendas al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado, adoptadas el 11 de junio de 2015 por el Comité de seguridad marítima de la Organización Marítima Internacional en su 95º periodo de sesiones, de conformidad con el artículo VIII b) iv) del Convenio, y que figuran en el anexo de la resolución MSC.392(95), cuyo texto original ha sido depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

عن الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية:

国际海事组织秘书长代表:

For the Secretary-General of the International Maritime Organization:
Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale :
За Генерального секретаря Международной морской организации:
Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:


لندن ، في

伦敦.

London,

Londres, le 20 JULY 2016

Лондон,

Londres,