

РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.308(88)
(принята 3 декабря 2010 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 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 восьмьдесят восьмой 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 января 2012 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 июля 2012 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 D
Электрические установки

Правило 41 – Основной источник электроэнергии и системы освещения

1 В пункте 6 после слов «На пассажирских судах» включаются слова «построенных 1 июля 2010 года или после этой даты».

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

Часть A
Общие положения

Правило 1 – Применение

2 В пункте 1.1 дата «1 июля 2002 года» заменяется датой «1 июля 2012 года».

3 В пункте 1.2.2 дата «1 июля 2002 года» заменяется датой «1 июля 2012 года».

4 Существующий пункт 2.1 заменяется следующим:

«2.1 Если специально не предусмотрено иное, в отношении судов, построенных до 1 июля 2012 года, Администрация должна обеспечить выполнение требований, применяемых на основании главы II-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года с поправками, внесенными резолюциями MSC.1(XLV), MSC.6(48), MSC.13(57), MSC.22(59), MSC.24(60), MSC.27(61), MSC.31(63), MSC.57(67), MSC.99(73), MSC.134(76), MSC.194(80), MSC.201(81), MSC.216(82), MSC.256(84), MSC.269(85) и MSC.291(87).».

5 В пункте 3.1 дата «1 июля 2002 года» заменяется датой «1 июля 2012 года».

6 В пункте 3.2 дата «1 июля 2002 года» заменяется датой «1 июля 2012 года».

Правило 3 – Определения

7 Существующий пункт 23 заменяется следующим:

«23 *Кодекс по методикам испытаний на огнестойкость* означает Международный кодекс по применению методик испытаний на огнестойкость 2010 года (Кодекс МИО 2010 года), одобренный Комитетом по безопасности на море Организации резолюцией MSC.307(88), с поправками, которые могут быть внесены

Организацией, при условии что такие поправки одобряются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями статьи VIII настоящей Конвенции, касающимися процедур внесения поправок в Приложение, за исключением его главы I.».

Часть С Борьба с пожаром

Правило 7 – Обнаружение и сигнализация

8 В пункте 4.1 в конце подпункта .1 слово «и» исключается; в конце подпункта .2.2 знак «.» заменяется словом «; и»; и после существующего подпункта .2.2 добавляется следующий новый подпункт .3:

«3 выгороженных помещениях, в которых содержатся инсинераторы.».

ГЛАВА V БЕЗОПАСНОСТЬ МОРЕПЛАВАНИЯ

Правило 18 – Одобрение и освидетельствования навигационных систем, оборудования и прибора регистрации данных о рейсе, а также эксплуатационные требования к ним

9 После существующего пункта 8 добавляется следующий новый пункт 9:

«9 Автоматическая идентификационная система (АИС) должна ежегодно проходить испытание. Испытание должно проводиться одобренным инспектором или одобренной испытательной или обслуживающей организацией. При испытании должны проверяться правильное программирование статической информации о судне, правильный обмен данными с подключенными датчиками, а также работа радио путем измерения радиочастоты и испытания в режиме излучения с использованием, например, службы движения судов (СДС). Копия протокола испытания должна храниться на судне.».

Правило 23 – Устройства для передачи лоцмана

10 Существующий текст правила 23 заменяется следующим:

«1 Применение

1.1 Суда, совершающие рейсы, в ходе которых возможно использование лоцманов, должны быть обеспечены устройствами для передачи лоцмана.

1.2 Оборудование и устройства для передачи лоцмана, которые установлены 1 июля 2012 года или после этой даты, должны отвечать требованиям настоящего правила, и надлежащее внимание должно обращать на стандарты, принятые Организацией.

1.3 Если не предусмотрено иное, оборудование и устройства для передачи лоцмана, которые установлены на судах до 1 июля 2012 года, должны по меньшей мере отвечать требованиям правила 17 или 23, в

зависимости от случая, Конвенции, действовавшего до этой даты, и надлежащее внимание должно обращаться на стандарты, принятые Организацией до этой даты.

1.4 Оборудование и устройства, установленные 1 июля 2012 года или после этой даты, которые представляют собой замену оборудования и устройств, установленных на судах до 1 июля 2012 года, должны, насколько это целесообразно и практически возможно, отвечать требованиям настоящего правила.

1.5 В отношении судов, построенных до 1 января 1994 года, пункт 5 должен применяться не позднее первого освидетельствования 1 июля 2012 года или после этой даты.

1.6 Пункт 6 применяется ко всем судам.

2 Общие положения

2.1 Все устройства, используемые для передачи лоцмана, должны эффективно соответствовать своему назначению, состоящему в том, чтобы обеспечить безопасную посадку и высадку лоцманов. Устройства должны содержаться чистыми, надлежащим образом обслуживаться и храниться и должны регулярно проверяться с целью убедиться, что их можно безопасно использовать. Они должны использоваться только для посадки и высадки людей.

2.2 Установка устройств для передачи лоцмана, а также посадка лоцмана должны производиться под наблюдением ответственного лица командного состава судна, имеющего средства связи с ходовым мостиком, которое должно также обеспечить сопровождение лоцмана безопасным путем на ходовой мостик и обратно. Лица, участвующие в установке и эксплуатации любого механического оборудования, должны быть проинструктированы в отношении безопасных процедур, которые необходимо соблюдать, а оборудование перед использованием должно быть опробовано.

2.3 Лоцманский трап должен иметь свидетельство, выданное изготовителем в отношении того, что он отвечает настоящему правилу или международному стандарту, приемлемому для Организации. Трапы должны осматриваться в соответствии с правилами 1/6, 7 и 8.

2.4 Все лоцманские трапы, используемые для передачи лоцмана, должны быть четко помечены ярлыками или другой долговечной маркировкой, с тем чтобы обеспечить опознавание каждого устройства для целей освидетельствования, проверки и регистрации. На судне должны храниться записи с указанием даты, в которую конкретный трап введен в эксплуатацию, и о любом проведенном ремонте.

2.5 Ссылка в настоящем правиле на штатный трап включает наклонный трап, используемый как часть устройств для передачи лоцмана.

3 Устройства для передачи

3.1 Устройства должны обеспечивать безопасную посадку и высадку лоцманов с любого борта судна.

3.2 На всех судах, где расстояние от уровня моря до места входа на судно или схода с него превышает 9 м и предполагается, что посадка и высадка лоцманов будет осуществляться с помощью штатного трапа или другого столь же безопасного и удобного средства совместно с лоцманским трапом, должно иметься такое оборудование по каждому борту, за исключением случаев, когда это оборудование является переносным и может использоваться по обоим бортам.

3.3 Безопасный и удобный вход на судно и сход с него должны обеспечиваться:

- .1 лоцманским трапом, обеспечивающим подъем на высоту от поверхности воды не менее 1,5 м и не более 9 м, который расположен и закреплен так, чтобы:
 - .1 он располагался вне района любого возможного слива с судна;
 - .2 он находился в пределах цилиндрической части корпуса, а также, насколько это практически возможно, в пределах средней части судна, равной половине его длины;
 - .3 каждая его ступенька плотно прилегала к борту судна; если такие конструктивные элементы, как привальные брусья, препятствуют выполнению этого положения, то должны быть приняты удовлетворяющие Администрацию специальные меры, обеспечивающие безопасную посадку и высадку людей;
 - .4 одна его секция могла достигать уровня воды от места входа на судно или схода с него при любых условиях загрузки и дифферента судна, а также при крене 15° на противоположный борт; рымы, скобы и крепежные тросы должны быть по меньшей мере такими же прочными, как и тетивы трапа; или
- .2 штатным трапом в сочетании с лоцманским трапом (т. е. комбинированным устройством) или другим одинаково безопасным и удобным средством, если расстояние от уровня воды до места входа на судно превышает 9 м. Штатный трап должен устанавливаться по направлению к корме. При использовании должны быть предусмотрены средства для крепления нижней площадки штатного трапа к борту судна, с тем чтобы обеспечить, чтобы нижний конец штатного трапа и нижняя площадка плотно прилегали к борту судна в пределах цилиндрической части корпуса, а также, насколько это практически возможно, в пределах средней части судна,

равной половине его длины, и вне района любого слива с судна.

- .1 Если для доступа лоцмана используется комбинированное устройство, должны быть предусмотрены средства для крепления лоцманского трапа и фалрепов к борту судна в месте, находящемся примерно в 1,5 м над нижней площадкой штатного трапа. В случае комбинированного устройства, использующего штатный трап с люком в нижней площадке (т. е. посадочной площадке), лоцманский трап и фалрепы должны быть продеты через люк и протянуты над площадкой до уровня поручней.

4 Доступ на палубу судна

Должны быть предусмотрены средства, обеспечивающие безопасный, удобный и свободный проход для любого лица, осуществляющего посадку на судно или высадку с него, между верхней частью лоцманского трапа или любого штатного трапа либо другого устройства и палубой судна. Если такой проход осуществляется с помощью:

- .1 прохода в леерном ограждении или фальшборте, то он должен быть оборудован надежными поручнями;
- .2 трапа, установленного через фальшборт, то должны быть установлены две стойки поручней, жестко прикрепленные к корпусу судна своими основаниями или частями, находящимися рядом с ними, и в своих более верхних точках. Трап, установленный через фальшборт, должен быть надежно прикреплен к судну, чтобы предотвратить опрокидывание.

5 Двери в борту судна

Двери в борту судна, используемые для передачи лоцмана, не должны открываться наружу.

6 Механические лоцманские подъемники

- 6.1 Механические лоцманские подъемники не должны использоваться.

7 Дополнительное оборудование

7.1 Следующее дополнительное оборудование должно быть готово к немедленному использованию при передаче людей:

- .1 два фалрепа диаметром не менее 28 мм, но не более 32 мм, надежным образом закрепленные на судне, если это потребует лоцман; концы фалрепов должны быть закреплены за рым на палубе, и фалрепы должны быть готовы к использованию при высадке лоцмана или по требованию лоцмана, собирающегося высадиться на судно (фалрепы должны простираться до высоты стоек или фальшборта в

месте доступа на палубу, до места их крепления к рыму на палубе);

- .2 спасательный круг, снабженный самозажигающимся огнем; и
- .3 бросательный конец.

7.2 Если это требуется пунктом 4, выше, должны быть предусмотрены стойки и трапы, установленные через фальшборт.

8 Освещение

Должно быть предусмотрено достаточное освещение устройства для передачи лоцмана и пространства за бортом, а также места на палубе для посадки или высадки человека.»

ДОПОЛНЕНИЕ СВИДЕТЕЛЬСТВА

Форма Свидетельства о безопасности пассажирского судна

11 После существующего пункта 2.9 добавляются следующие новые пункты 2.10 и 2.11:

- «2.10 к судну применялись/не применялись¹ альтернативные конструкции, меры и устройства согласно правилу(ам) II-1/55 / II-2/17 / III/38¹ Конвенции;
- 2.11 документ об одобрении альтернативных конструкций, мер и устройств по механическим и электрическим установкам/пожарной безопасности/спасательным средствам¹ прилагается/не прилагается¹ к настоящему Свидетельству.

¹ Ненужное зачеркнуть.»

Форма Свидетельства о безопасности грузового судна по конструкции

12 После существующего пункта 3 добавляются следующие новые пункты 4 и 5:

- «4 Что к судну применялись/не применялись⁴ альтернативные конструкции, меры и устройства согласно правилу(ам) II-1/55 / II-2/17⁴ Конвенции;
- 5 Что документ об одобрении альтернативных конструкций, мер и устройств по механическим и электрическим установкам/пожарной безопасности⁴ прилагается/не прилагается⁴ к настоящему Свидетельству.

⁴ Ненужное зачеркнуть.»

Форма Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению

13 После существующего пункта 2.6 добавляются следующие новые пункты 2.7 и 2.8:

«2.7 к судну применялись/не применялись⁴ альтернативные конструкции, меры и устройства согласно правилу(ам) II-2/17 / III/38⁴ Конвенции;

2.8 документ об одобрении альтернативных конструкций, мер и устройств по пожарной безопасности/спасательным средствам⁴ прилагается/не прилагается⁴ к настоящему Свидетельству.

⁴ Ненужное зачеркнуть.».

Форма Свидетельства о безопасности ядерного пассажирского судна

14 Существующие пункты 2.11 и 2.12 заменяются следующим:

«2.11 к судну применялись/не применялись¹ альтернативные конструкции, меры и устройства согласно правилу(ам) II-1/55 / II-2/17 / III/38¹ Конвенции;

2.12 документ об одобрении альтернативных конструкций, мер и устройств по механическим и электрическим установкам/пожарной безопасности/спасательным средствам¹ прилагается/не прилагается¹ к настоящему Свидетельству.

¹ Ненужное зачеркнуть.».

Форма Свидетельства о безопасности ядерного грузового судна

15 Существующие пункты 2.10 и 2.11 заменяются следующим:

«2.10 к судну применялись/не применялись³ альтернативные конструкции, меры и устройства согласно правилу(ам) II-1/55 / II-2/17 / III/38³ Конвенции;

2.11 документ об одобрении альтернативных конструкций, мер и устройств по механическим и электрическим установкам/пожарной безопасности/спасательным средствам и устройствам³ прилагается/не прилагается³ к настоящему Свидетельству.

³ Ненужное зачеркнуть.».

نسخة صادقة مصدقة من نصّ التعديلات على الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ، في صيغتها المعدلة ، التي اعتمدها لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية في دورتها الثامنة والثمانين ، في 3 كانون الأول/ديسمبر 2010 ، وفقاً للمادة VIII (ب)(iv) من الاتفاقية . ويرد هذا النصّ في مرفق القرار (MSC.308(88) ، وقد أودع النصّ الأصلي لدى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية .

CERTIFIED TRUE COPY of the amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended, adopted on 3 December 2010 by the Maritime Safety Committee of the International Maritime Organization at its eighty-eighth a session, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention, and attached at annex to resolution MSC.308(88), the original of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME des amendements à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée, adoptés par le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale le 3 décembre 2010 à sa quatre-vingt-huitième session le 3 décembre 2010, conformément à l'article VIII b) iv) de la Convention, dont le texte figure en annexe à la résolution MSC.308(88) du Comité 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 Комитетом по безопасности на море Международной морской организации, на его восемьдесят восьмой сессии 3 декабря 2010 года в соответствии со статьей VIII b) iv) этой Конвенции и изложенных в приложении к резолюции MSC.308(88) Комитета, 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 3 de diciembre de 2010, por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional en su 88º período de sesiones, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) iv) del Convenio, y que figuran en el anexo de la resolución MSC.308(88) del Comité, cuyo texto original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

عن الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية

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

London,
Londres, le
Лондон,
Londres,

20th July, 2011.

J/10303(A/E/F/R/S)