

РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.365(93)
(принята 22 мая 2014 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) 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 девяносто третьей 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 2015 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 2016 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 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 С
Механические установки**

Правило 29 – Рулевой привод

1 В конце пункта 3.2 добавляется следующий новый текст:

«если доказательство соответствия настоящему требованию на ходовых испытаниях судна при наибольшей эксплуатационной осадке, идущего передним ходом со скоростью, отвечающей максимальной продолжительной частоте вращения главного двигателя и максимальному расчетному шагу, не осуществимо на практике, суда, независимо от даты постройки, могут продемонстрировать соответствие настоящему требованию одним из следующих методов:

- .1 во время ходовых испытаний судно не имеет дифферента, перо руля погружено полностью на переднем ходу со скоростью, отвечающей максимальной продолжительной частоте вращения главного двигателя и максимальному расчетному шагу; или
- .2 если во время ходовых испытаний полного погружения руля достичь невозможно, расчетом, использующим площадь погруженной части пера руля, должна быть определена соответствующая скорость переднего хода для предложенного в ходовых испытаниях состояния загрузки. Определенная расчетом скорость переднего хода должна обеспечить результат в виде усилия и крутящего момента, приложенных к главному рулевому приводу, значения которых по меньшей мере таковы, как если бы судно проходило испытания с наибольшей эксплуатационной осадкой и шло передним ходом со скоростью, отвечающей максимальной продолжительной частоте вращения главного двигателя и максимальному расчетному шагу; или
- .3 усилие и крутящий момент, действующие на рулевое устройство при состоянии загрузки, имевшем место при ходовых испытаниях, были надежным образом спрогнозированы и экстраполированы на состояние судна в полном грузу. Скорость судна должна отвечать максимальной продолжительной частоте вращения главного двигателя и максимальному расчетному шагу гребного винта;».

2 В конце пункта 4.2 слово «и» исключается и добавляется следующий новый текст:

«если доказательство соответствия настоящему требованию на ходовых испытаниях судна при наибольшей эксплуатационной осадке, идущего передним ходом со скоростью, равной половине скорости, отвечающей максимальной продолжительной частоте вращения главного двигателя и максимальному расчетному шагу, или 7 узлам, смотря по тому, что больше, не осуществимо на практике, суда, независимо от даты постройки, включая суда, находящиеся на этапе постройки ранее 1 января 2009 года, могут продемонстрировать соответствие настоящему требованию одним из следующих методов:

- .1 во время ходовых испытаний судно не имеет дифферента, перо руля погружено полностью на переднем ходу со скоростью, равной половине скорости, отвечающей максимальной продолжительной частоте вращения главного двигателя и максимальному расчетному шагу, или 7 узлам, смотря по тому, что больше; или
- .2 если во время ходовых испытаний полного погружения руля достичь невозможно, расчетом, использующим площадь погруженной части пера руля, должна быть определена соответствующая скорость переднего хода для предложенного в ходовых испытаниях состояния загрузки. Определенная расчетом скорость переднего хода должна обеспечить результат в виде усилия и крутящего момента, приложенных к вспомогательному рулевому приводу, значения которых по меньшей мере таковы, как если бы судно проходило испытания с наибольшей эксплуатационной осадкой и шло передним ходом со скоростью, равной половине скорости, отвечающей максимальной продолжительной частоте вращения главного двигателя и максимальному расчетному шагу, или 7 узлам, смотря по тому, что больше; или
- .3 усилие и крутящий момент, действующие на рулевое устройство при состоянии загрузки, имевшем место при ходовых испытаниях, были надежным образом спрогнозированы и экстраполированы на состояние судна в полном грузу; и».

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

Часть А Общие положения

Правило 1 – Применение

3 После существующего пункта 2.5 добавляется следующие три новых пункта:

«2.6 Суда для перевозки транспортных средств, находящиеся на этапе постройки ранее 1 января 2016 года, включая суда, находящиеся на этапе постройки ранее 1 июля 2012 года, должны отвечать требованиям пункта 2.2 правила 20-1, принятого резолюцией MSC.365(93).

2.7 Танкеры, находящиеся на этапе постройки ранее 1 января 2016 года, включая суда, находящиеся на этапе постройки ранее 1 июля 2012 года, должны отвечать требованиям правила 16.3.3 за исключением правила 16.3.3.3.

2.8 Правила 4.5.5.1.1 и 4.5.5.1.3 применяются к судам, находящимся на этапе постройки 1 января 2002 года или после этой даты, но ранее 1 января 2016 года, и правило 4.5.5.2.1 применяется ко всем судам, находящимся на этапе постройки ранее 1 января 2016 года».

Правило 3 – Определения

4 После пункта 53 добавляются следующие три новых пункта:

«54 *Противопожарная заслонка*, для целей применения правила 9.7, принятого резолюцией MSC.365(93), с поправками, которые могут быть внесены, есть установленное в вентиляционном канале устройство, которое в нормальном состоянии открыто, что делает возможным движение воздуха в канале, а во время пожара закрывается, препятствуя движению воздуха в канале с целью ограничить распространение огня. С использованием вышеизложенного определения могут быть связаны следующие термины:

- .1 *автоматическая противопожарная заслонка* есть противопожарная заслонка, которая закрывается автоматически под воздействием продуктов горения;
- .2 *ручная противопожарная заслонка* есть противопожарная заслонка, которая открывается и закрывается вручную членом экипажа непосредственно на месте; и
- .3 *противопожарная заслонка с дистанционным управлением* есть противопожарная заслонка, которая закрывается членом экипажа при помощи управляющего устройства, расположенного на удалении от этой заслонки.

55 *Дымовая заслонка*, для целей применения правила 9.7, принятого резолюцией MSC.365(93), с поправками, которые могут быть внесены, есть установленное в вентиляционном канале устройство, которое в нормальном состоянии открыто, что делает возможным движение воздуха в канале, а во время пожара закрывается, препятствуя движению воздуха в канале с целью ограничить распространение дыма и горячих газов. Не предполагается, что дымовая заслонка будет способствовать обеспечению целостности огнестойкого перекрытия, сквозь которое проходит вентиляционный канал. С использованием вышеуказанного определения могут быть связаны следующие термины:

- .1 *автоматическая дымовая заслонка* есть дымовая заслонка, которая закрывается автоматически под воздействием дыма или горячих газов;
- .2 *ручная дымовая заслонка* есть дымовая заслонка, которая открывается и закрывается вручную членом экипажа непосредственно на месте; и
- .3 *дымовая заслонка с дистанционным управлением* есть дымовая заслонка, которая закрывается членом экипажа при помощи управляющего устройства, расположенного на удалении от этой заслонки.

56 Судно для перевозки транспортных средств означает грузовое судно с грузовыми помещениями с горизонтальным способом погрузки и выгрузки на нескольких палубах, которое спроектировано для перевозки порожних легковых и грузовых автомобилей в качестве груза».

Часть В

Предотвращение пожара и взрыва

Правило 4 – Вероятность воспламенения

5 Существующий пункт 5.5 заменяется следующим:

«5.5 Системы инертного газа

5.5.1 Применение

5.5.1.1 На танкерах дедвейтом 20 000 тонн и более, находящихся на этапе постройки 1 июля 2002 года или после этой даты, но ранее 1 января 2016 года, защита грузовых танков обеспечивается стационарной системой инертного газа в соответствии с требованиями Кодекса по системам пожарной безопасности, одобренного резолюцией MSC.98(73), однако Администрация может допустить использование других равноценных систем или устройств, как описано в пункте 5.5.4.

5.5.1.2 На танкерах дедвейтом 8 000 тонн и более, находящихся на этапе постройки 1 января 2016 года или после этой даты, при перевозке грузов, описанных в правиле 1.6.1 или 1.6.2, защита грузовых танков обеспечивается стационарной системой инертного газа в соответствии с требованиями Кодекса по системам пожарной безопасности, однако Администрация может допустить использование других равноценных систем или устройств, как описано в пункте 5.5.4.

5.5.1.3 Танкеры, на которых очистка грузовых танков производится путем мойки сырой нефтью, должны быть оборудованы системой инертного газа, отвечающей требованиям Кодекса по системам пожарной безопасности, а также стационарными машинками для мойки танков. Однако системы инертного газа, установленные на танкерах, находящихся на этапе постройки 1 июля 2002 года или после этой даты, но ранее 1 января 2016 года, должны отвечать требованиям Кодекса по системам пожарной безопасности, одобренного резолюцией MSC.98(73).

5.5.1.4 Танкеры, которые должны быть оборудованы системами инертного газа, должны отвечать следующим положениям:

- .1 пространства двойного корпуса должны быть оборудованы соответствующими соединениями для подачи инертного газа;
- .2 если пространства корпуса подсоединены к стационарной системе распределения инертного газа, должны быть предусмотрены средства для предотвращения утечки углеводородных газов из грузовых танков в пространства двойного корпуса через эту систему; и

- .3 если такие пространства не подсоединены постоянно к системе распределения инертного газа, должны быть предусмотрены соответствующие средства, позволяющие подсоединить их к магистрали инертного газа.

5.5.2 Системы инертного газа танкеров химовозов и газовозов

5.5.2.1 Требования к системам инертного газа, содержащиеся в Кодексе по системам пожарной безопасности, могут не применяться к танкерам-химовозам, находящимся на этапе постройки ранее 1 января 2016 года, включая танкеры, находящиеся на этапе постройки ранее 1 июля 2012 года, и ко всем газовозам:

- .1 при перевозке грузов, описанных в правиле 1.6.1, при условии что они отвечают требованиям к системам инертного газа на танкерах-химовозах, установленным Администрацией на основании руководства, разработанного Организацией; или
- .2 при перевозке воспламеняющихся грузов, иных чем сырая нефть или нефтепродукты, таких как грузы, перечисленные в главах 17 и 18 Международного кодекса по химовозам, при условии что вместимость танков, используемых для их перевозки, не превышает 3 000 м³, производительность каждого сопла моечных машинок не превышает 17,5 м³/ч, а общая производительность машинок, используемых в грузовом танке, в любой момент времени не превышает 110 м³/ч.

5.5.3 Общие требования к системам инертного газа

5.5.3.1 Система инертного газа должна обеспечивать инертизацию, продувку и дегазацию порожних танков и поддержание в грузовых танках атмосферы с требуемым содержанием кислорода.

5.5.3.2 Танкеры, оборудованные стационарной системой инертного газа, должны быть снабжены закрытой системой замера уровня жидкости.

5.5.4 Требования к равноценным системам

5.5.4.1 После рассмотрения конструкции и оборудования судна Администрация может разрешить применение других стационарных установок в соответствии с правилом I/5 и пунктом 5.5.4.3.

5.5.4.2 Для танкеров дедвейтом 8 000 тонн и более, но менее 20 000 тонн, находящихся на этапе постройки 1 января 2016 года или после этой даты, вместо стационарных установок в соответствии с требованиями пункта 5.5.4.1 Администрация может разрешить применение других равноценных устройств или средств защиты в соответствии с правилом I/5 и пунктом 5.5.4.3.

5.5.4.3 Равноценные системы или устройства должны:

- .1 обеспечивать предотвращение опасного накопления взрывоопасных смесей в неповрежденных грузовых танках во время обычной эксплуатации в течение балластного перехода и во время необходимых работ в танках; и

- .2 иметь такую конструкцию, чтобы сводить к минимуму опасность воспламенения вследствие образования статического электричества в самой системе».

Часть С Борьба с пожаром

Правило 9 – Локализация пожара

- 6 Пункт 7 заменяется следующим текстом:

«7 Вентиляционные системы

(Настоящий пункт применяется к судам, находящимся на этапе постройки 1 января 2016 года или после этой даты.)

7.1 Общие положения

7.1.1 Вентиляционные каналы, как одностенные, так и двустенные, должны быть изготовлены из стали или равноценного материала, за исключением коротких гибких раздувательных мехов длиной не более 600 мм, используемых для связи вентиляторов с каналами в помещениях с кондиционированием воздуха. Если в пункте 7.1.6 в явной форме не указано иное, любой другой материал, используемый для изготовления каналов, включая изоляцию, должен также быть негорючим. В то же время нет необходимости изготавливать из стали или равноценного материала короткие каналы длиной, как правило, не более 2 м, с площадью поперечного сечения в свету*, не превышающей 0,02 м², при соблюдении следующих условий:

- .1 каналы должны быть изготовлены из негорючего материала, который может иметь внутри и снаружи мембранное покрытие, имеющее характеристики медленного распространения пламени, причем во всех случаях его теплотворная способность не должна превышать 45 МДж/м² поверхности с учетом используемых толщин;
- .2 каналы применяются только на концевом участке вентиляционного устройства; и
- .3 каналы находятся на расстоянии не менее 600 мм, измеренном вдоль канала, от отверстия в перекрытии класса «А» или «В», включая непрерывные подволоки класса «В».

7.1.2 Следующие устройства должны быть испытаны в соответствии с Кодексом по применению методик испытаний на огнестойкость:

- .1 противопожарные заслонки, включая соответствующие средства управления ими, за исключением заслонок, расположенных на нижнем конце вытяжных каналов камбузных плит, которые должны быть изготовлены из стали и обеспечивать прекращение тяги в канале; и

- .2 места прохода каналов через перекрытия класса «А». Однако если стальные стаканы непосредственно присоединены к вентиляционным каналам с помощью фланцев на заклепках, болтах или с помощью сварки, проведение испытаний не требуется.

7.1.3 Противопожарные заслонки должны быть легкодоступны. Если они находятся за подволоками или зашивками, в таких подволоках или зашивках должны быть предусмотрены смотровые лючки, на которые должны быть нанесены идентификационные номера противопожарных заслонок. Идентификационный номер противопожарной заслонки также должен быть обозначен на любых имеющихся устройствах дистанционного управления.

7.1.4 В вентиляционных каналах должны быть предусмотрены лючки для проверки и очистки. Лючки должны располагаться вблизи противопожарных заслонок.

7.1.5 Должна быть предусмотрена возможность закрытия главных впускных и выпускных отверстий вентиляционных систем из мест, находящихся вне вентилируемых помещений. Устройства закрытия должны быть легкодоступны и иметь хорошо заметную и постоянную маркировку; они также должны быть снабжены указателями рабочего положения закрывающего устройства.

7.1.6 Горючие прокладки во фланцевых соединениях вентиляционных каналов не допускаются на расстоянии менее 600 мм от отверстий в перекрытиях класса «А» или «В» и в каналах, которые должны соответствовать требованиям класса «А».

7.1.7 Вентиляционные отверстия или выравнивающие давление воздуха каналы между двумя выгороженными помещениями должны допускаться только в том случае, если это разрешено пунктами 4.1.2.1 и 4.2.3.

* Термин *площадь поперечного сечения в свету* означает площадь, рассчитанную на основе внутренних размеров самого канала, а не изоляции, даже если канал поставляется с готовой изоляцией.

7.2 Устройство каналов

7.2.1 Вентиляционные системы машинных помещений категории А, помещений для перевозки транспортных средств, помещений с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, камбузов, помещений специальной категории и грузовых помещений, как правило, должны быть отделены друг от друга, а также от вентиляционных систем, обслуживающих другие помещения. Однако вентиляционные системы камбузов на грузовых судах валовой вместимостью менее 4 000 и на пассажирских судах, перевозящих не более 36 пассажиров, могут не отделяться полностью от других вентиляционных систем и могут обслуживаться с помощью отдельных каналов, идущих от вентиляционной установки, обслуживающей другие помещения. В таком случае в вентиляционном канале камбуза вблизи вентиляционной установки должна быть установлена автоматическая противопожарная заслонка.

7.2.2 Каналы, предназначенные для вентиляции машинных помещений категории А, камбузов, помещений для перевозки транспортных средств, помещений с горизонтальным способом погрузки и выгрузки или помещений специальной категории, не должны проходить через жилые и служебные

помещения или посты управления, за исключением тех случаев, когда они отвечают требованиям пункта 7.2.4.

7.2.3 Каналы, предназначенные для вентиляции жилых и служебных помещений или постов управления, не должны проходить через машинные помещения категории А, камбузы, помещения для перевозки транспортных средств, помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки или помещения специальной категории, за исключением случаев, когда они отвечают требованиям пункта 7.2.4.

7.2.4 Каналы, разрешенные пунктами 7.2.2 и 7.2.3, должны быть:

- .1.1 изготовлены из стали толщиной не менее 3 мм для каналов, имеющих площадь поперечного сечения в свету менее 0,075 м², не менее 4 мм для каналов, имеющих площадь поперечного сечения в свету от 0,075 м² до 0,45 м², и не менее 5 мм для каналов, имеющих площадь поперечного сечения в свету более 0,45 м²;
- .1.2 соответствующим образом закреплены и усилены;
- .1.3 снабжены автоматическими противопожарными заслонками, расположенными около ограничивающих конструкций, через которые они проходят; и
- .1.4 изолированы по стандарту «А-60» на участке от ограничивающих конструкций помещений, которые они обслуживают, до точки, расположенной не менее чем в 5 м за каждой противопожарной заслонкой;

либо

- .2.1 изготовлены из стали в соответствии с пунктами 7.2.4.1.1 и 7.2.4.1.2; и
- .2.2 изолированы по стандарту «А-60» во всех помещениях, через которые они проходят, за исключением каналов, проходящих через помещения категории 9) или 10), как определено в пункте 2.2.3.2.2.

7.2.5 Для целей пунктов 7.2.4.1.4 и 7.2.4.2.2 каналы должны быть изолированы по всей наружной поверхности поперечного сечения. Каналы, находящиеся снаружи, но примыкающие к одному из помещений и имеющие с ним одну или более общую поверхность, должны рассматриваться как проходящие через указанное помещение и должны иметь изоляцию на общей с помещением поверхности, выходящую на 450 мм за границу канала.

7.2.6 Если необходимо, чтобы вентиляционный канал проходил через перекрытие главной вертикальной зоны, у такого перекрытия должна быть установлена автоматическая противопожарная заслонка. Должна быть также предусмотрена возможность закрытия заслонки вручную с каждой стороны перекрытия. Место управления заслонкой должно быть легкодоступным и иметь четкое и хорошо заметное обозначение. Канал между перекрытием и заслонкой должен быть изготовлен из стали в соответствии с пунктами 7.2.4.1.1 и 7.2.4.1.2 и иметь изоляцию, обладающую по меньшей мере такой же огнестойкостью, как и перекрытие, через которое проходит канал. По меньшей мере с

одной стороны перекрытия заслонка должна быть снабжена хорошо видимым указателем, показывающим, в каком положении она находится.

7.3 Подробные требования к противопожарным заслонкам и проходам каналов

7.3.1 Каналы, проходящие через перекрытия класса «А», должны отвечать следующим требованиям:

- .1 если канал, имеющий тонкие стенки и площадь поперечного сечения в свету, не превышающую $0,02 \text{ м}^2$, проходит через перекрытия класса «А», в проходе должен быть установлен стакан из листовой стали толщиной не менее 3 мм и длиной не менее 200 мм, предпочтительно выступающий на 100 мм с каждой стороны переборки или, в случае прохода через палубу, полностью расположенный с нижней стороны палубы, через которую он проходит;

- .2 если вентиляционные каналы с площадью поперечного сечения в свету более $0,02 \text{ м}^2$, но не более $0,075 \text{ м}^2$, проходят через перекрытия класса «А», в проходах должны быть установлены стаканы из листовой стали. Толщина каналов и стаканов должна быть не менее 3 мм, а длина – не менее 900 мм. При проходе через переборки стакан должен предпочтительно выступать на 450 мм с каждой стороны переборки. Эти каналы или их стаканы должны иметь противопожарную изоляцию. Изоляция должна иметь по меньшей мере такую же огнестойкость, как перекрытие, через которое проходит канал; и

- .3 автоматические противопожарные заслонки должны быть установлены во всех каналах с площадью поперечного сечения в свету, превышающей $0,075 \text{ м}^2$, если они проходят через перекрытия класса «А». Каждая заслонка должна быть установлена вблизи перекрытия, через которое проходит канал, и канал между заслонкой и перекрытием должен быть изготовлен из стали в соответствии с пунктами 7.2.4.2.1 и 7.2.4.2.2. Противопожарная заслонка должна срабатывать автоматически, но должна также быть предусмотрена возможность закрытия заслонки вручную с каждой стороны перекрытия. Заслонка должна быть снабжена хорошо видимым указателем, показывающим, в каком рабочем положении она находится. Однако если каналы проходят через помещения, заключенные между перекрытиями класса «А», не обслуживая их, противопожарные заслонки не требуются, при условии что эти каналы обладают такой же огнестойкостью, что и перекрытия, через которые они проходят. При проходе через перекрытие класса «А» канал с площадью поперечного сечения, превышающей $0,075 \text{ м}^2$, не должен разделяться на каналы меньшей размерности с последующим их объединением в канал исходного размера, с тем чтобы избежать необходимости установления заслонки, требуемой настоящим положением.

7.3.2 Вентиляционные каналы с площадью поперечного сечения в свету более $0,02 \text{ м}^2$, проходящие через переборки класса «В», должны быть снабжены стаканами из листовой стали длиной 900 мм, предпочтительно выступающими

на 450 мм с каждой стороны переборки, если только данный участок самого канала такой длины не изготовлен из стали.

7.3.3 У всех противопожарных заслонок должна иметься возможность ручного управления. Заслонки должны быть оснащены механическими устройствами управления прямого действия или, в качестве альтернативы, электрическими, гидравлическими или пневматическими устройствами, обеспечивающими их закрытие. Для всех заслонок должна быть предусмотрена возможность закрытия вручную с каждой стороны перекрытия. Автоматические противопожарные заслонки, включая заслонки с дистанционным управлением, должны быть оснащены отказоустойчивым механизмом для закрытия заслонки во время пожара даже в случае потери питания или падения гидравлического или пневматического давления. Для дистанционно управляемых противопожарных заслонок должна быть предусмотрена возможность повторного открытия вручную на месте.

7.4 Вентиляционные системы пассажирских судов, перевозящих более 36 пассажиров

7.4.1 Помимо требований, содержащихся в разделах 7.1, 7.2 и 7.3, вентиляционная система на пассажирском судне, перевозящем более 36 пассажиров, должна также отвечать следующим требованиям.

7.4.2 Как правило, вентиляторы должны располагаться так, чтобы каналы, ведущие в различные помещения, оставались в пределах главной вертикальной зоны.

7.4.3 Выгородки трапов должны обслуживаться независимой системой вентиляторов и вентиляционных каналов (вытяжных и нагнетательных), которая не должна обслуживать какие-либо другие помещения в вентиляционных системах.

7.4.4 Независимо от поперечного сечения канал, обслуживающий более чем одно междупалубное жилое помещение, служебное помещение или пост управления, вблизи места прохода таких помещений через каждую палубу должен быть снабжен автоматической дымовой заслонкой, для которой также должна быть предусмотрена возможность закрытия вручную с защищенной палубы выше заслонки. Если вентилятор обслуживает более чем одно междупалубное помещение через отдельные каналы в пределах главной вертикальной зоны, каждый из которых специально предназначен для одного междупалубного помещения, для каждого канала должна быть предусмотрена управляемая вручную дымовая заслонка, установленная вблизи вентилятора.

7.4.5 Вертикальные каналы, должны, если это необходимо, иметь изоляцию, соответствующую требованиям, изложенным в таблицах 9.1 и 9.2. Каналы должны иметь изоляцию, соответствующую требованиям для палуб, между помещением, которое они обслуживают, и соответствующим рассматриваемым помещением.

7.5 Вытяжные каналы камбузных плит

7.5.1 Требования к пассажирским судам, перевозящим более 36 пассажиров

7.5.1.1 Помимо соблюдения требований, содержащихся в разделах 7.1, 7.2 и 7.3, вытяжные каналы камбузных плит должны быть изготовлены в соответствии

с пунктами 7.2.4.2.1 и 7.2.4.2.2 и изолированы по стандарту класса «А-60» во всех жилых и служебных помещениях или постах управления, через которые они проходят. Они также должны быть снабжены:

- .1 жируловителем, легко снимаемым для очистки, если не установлена одобренная альтернативная система удаления жира;
- .2 противопожарной заслонкой, расположенной в нижнем конце канала в месте соединения канала и вытяжки камбузной плиты, с автоматическим и дистанционным управлением и, кроме того, противопожарной заслонкой с дистанционным управлением, расположенной в верхнем конце канала вблизи его выхода;
- .3 стационарным средством тушения пожара внутри канала;
- .4 средствами дистанционного выключения вытяжных и нагнетательных вентиляторов, управления противопожарными заслонками, упомянутыми в пункте 7.5.1.1.2, и системой пожаротушения, которая должна быть расположена вне камбуза вблизи входа на камбуз. Если установлена многоканальная система вентиляции, то должны быть предусмотрены средства дистанционного управления, расположенные рядом с вышеупомянутыми устройствами управления, для закрытия всех вытяжных патрубков, ведущих в один и тот же главный вентиляционный канал, до пуска в систему огнетушащего вещества; и
- .5 удобно расположенными лючками для осмотра и очистки, включая один лючок вблизи вытяжного вентилятора и один лючок в нижней части, где скапливается жир.

7.5.1.2 Вытяжные каналы плит и оборудования для приготовления пищи, установленных на открытых палубах, должны отвечать требованиям пункта 7.5.1.1 в той мере, в которой это применимо, если они проходят через жилые помещения или помещения, содержащие горючие материалы.

7.5.2 Требования к грузовым и пассажирским судам, перевозящим не более 36 пассажиров

Если вытяжные каналы камбузных плит проходят через жилые помещения или помещения, содержащие горючие материалы, то их конструкция должна соответствовать пунктам 7.2.4.1.1 и 7.2.4.1.2. Каждый вытяжной канал должен быть снабжен:

- .1 жируловителем, легко снимаемым для очистки;
- .2 противопожарной заслонкой, расположенной в нижнем конце канала в месте соединения канала и вытяжки камбузной плиты, с автоматическим и дистанционным управлением и, кроме того, противопожарной заслонкой с дистанционным управлением, расположенной в верхнем конце канала вблизи его выхода;
- .3 средствами выключения вытяжных и нагнетательных вентиляторов, управляемыми из камбуза; и

.4 стационарными средствами тушения пожара внутри канала.

7.6 Вентиляционные, обслуживающие машинные помещения категории А, в которых установлены двигатели внутреннего сгорания

7.6.1 Если вентиляционная обслуживает только смежное машинное помещение и между вентиляционной и машинным помещением нет противопожарного перекрытия, средства закрытия вентиляционного канала или каналов, обслуживающих данное машинное помещение, должны располагаться за пределами вентиляционной и машинного помещения.

7.6.2 Если вентиляционная обслуживает такое машинное помещение, а также другие помещения и отделена от машинного помещения перекрытием класса «А-0», включая места прохода каналов, средства закрытия вентиляционного канала или каналов для машинного помещения могут располагаться в вентиляционной.

7.7 Вентиляционные системы прачечных на пассажирских судах, перевозящих более 36 пассажиров

Вытяжные каналы прачечных и сушильных помещений, относящихся к категории 13), как определено в пункте 2.2.3.2.2, должны быть снабжены:

- .1 фильтрами, легко снимаемыми для очистки;
- .2 противопожарной заслонкой, расположенной в нижнем конце канала, с автоматическим и дистанционным управлением;
- .3 средствами дистанционного выключения вытяжных и нагнетательных вентиляторов изнутри помещения и средствами управления противопожарной заслонкой, указанной в пункте 7.7.2; и
- .4 расположенными подходящим образом лючками для осмотра и очистки».

Правило 10 – Борьба с пожаром

7 Пункт 1 заменяется следующим текстом:

«1 Цель

1.1 Целью настоящего правила является борьба с пожаром и его быстрое тушение в месте возникновения, за исключением пункта 1.2. Для этой цели должны соблюдаться следующие функциональные требования:

- .1 должны быть установлены стационарные системы пожаротушения с должным учетом потенциального развития пожара в защищаемых помещениях; и
- .2 средства пожаротушения должны быть готовы к немедленному использованию.

1.2 В трюмах для контейнеров с открытым верхом и в местах размещения контейнеров на палубе на судах, спроектированных для перевозки контейнеров на открытой палубе или выше открытой палубы и находящихся на

этапе постройки 1 января 2016 года или после этой даты, должны быть предусмотрены средства противопожарной защиты для локализации пожара в помещении или в месте возникновения и для охлаждения смежных площадей с целью предотвращения распространения пожара и повреждений конструкций судна».

8 В пункте 2.1.3 после слов «грузовых судов» добавляются слова: «, за исключением судов, указанных в пункте 7.3.2.».

9 В пункте 2.2.4.1.2 после слов «грузовом судне» добавляются слова: «, за исключением судов, указанных в пункте 7.3.2.».

10 После существующего пункта 7.2 добавляется следующий новый пункт:

«7.3 Борьба с пожаром на судах, спроектированных для перевозки контейнеров на открытой палубе или выше открытой палубы и находящихся на этапе постройки 1 января 2016 года или после этой даты

7.3.1 Дополнительно к оборудованию и устройствам, требуемым пунктами 10.1 и 10.2, на судне должен иметься по меньшей мере один заостренный распылитель водяного тумана.

7.3.1.1 Заостренный распылитель водяного тумана должен состоять из трубки с заостренной насадкой, способной пробить стенку контейнера и наполнить водяным туманом замкнутое пространство (контейнер и т.д.) при наличии подключения к пожарной магистрали.

7.3.2 На судах, спроектированных для перевозки пяти или более ярусов контейнеров на открытой палубе или выше открытой палубы, в дополнение к требованиям пункта 7.3.1 должны иметься передвижные водяные лафетные стволы в следующем количестве:

- .1 суда шириной до 30 м: по меньшей мере два передвижных водяных лафетных ствола; или
- .2 суда шириной 30 м или более: по меньшей мере четыре передвижных водяных лафетных ствола.

7.3.2.1 Передвижные водяные лафетные стволы, все необходимые пожарные рукава, монтажные принадлежности и необходимые элементы крепежа должны быть готовы к использованию и храниться за пределами районов грузовых помещений в месте, для которого мала вероятность быть отрезанным в случае пожара в этих грузовых помещениях.

7.3.2.2 Должно быть предусмотрено достаточное количество пожарных кранов, так чтобы:

- .1 все имеющиеся передвижные водяные лафетные стволы могли работать одновременно для образования эффективных водяных барьеров в нос и в корму от каждой контейнерной зоны;
- .2 две струи воды, соответствующие требованиям пункта 2.1.5.1, могли подаваться под давлением, соответствующим требованиям пункта 2.1.6; и

- .3 в каждый из предусмотренных требованиями передвижных водяных лафетных стволов вода могла поступать от отдельного пожарного крана под давлением, необходимым для подъема воды до верхнего яруса контейнеров на палубе.

7.3.2.3 В передвижные водяные лафетные стволы вода может поступать из пожарной магистрали, при условии что производительность пожарных насосов и диаметр пожарной магистрали достаточны для одновременной работы передвижных водяных лафетных стволов и подачи двух струй воды из пожарных рукавов при требуемых значениях давления. При перевозке опасных грузов производительность пожарных насосов и диаметр пожарной магистрали должны также отвечать требованиям правила 19.3.1.5 в той мере, в какой они применимы к грузовым зонам на палубе.

7.3.2.4 Работоспособность каждого передвижного водяного лафетного ствола должна быть испытана во время первоначального освидетельствования на судне в соответствии с требованиями Администрации. Во время испытаний необходимо проверить, что:

- .1 передвижной водяной лафетный ствол может быть надежно закреплен на конструктивных элементах судна с целью обеспечения его безопасной и эффективной работы; и
- .2 струя передвижного водяного лафетного ствола достает до верхнего яруса контейнеров при одновременной работе всех предусмотренных требованиями лафетных стволов и водяных струй от пожарных рукавов».

Часть D Эвакуация

Правило 13 – Пути эвакуации

- 11 После существующего пункта 4.1.4 добавляются следующие два новых пункта:

«4.1.5 Наклонные трапы и лестницы

На судах, находящихся на этапе постройки 1 января 2016 года или после этой даты, все наклонные трапы/лестницы, оборудованные в соответствии с требованиями пункта 4.1.1, с открытыми ступенями в машинных помещениях, которые являются частью путей эвакуации или обеспечивают к ним доступ, но расположены вне пределов защищенной выгородки, должны быть изготовлены из стали. С нижней стороны такие трапы/лестницы должны быть снабжены стальными щитами, с тем чтобы защитить эвакуирующийся персонал от жара и пламени, поступающих снизу.

4.1.6 Эвакуация из главных мастерских в машинных помещениях

На судах, находящихся на этапе постройки 1 января 2016 года или после этой даты, должны быть предусмотрены два пути эвакуации из главной мастерской в машинном помещении. По меньшей мере один из этих путей эвакуации должен представлять собой укрытие от пожара на всем своем протяжении до безопасного места вне машинного помещения».

12 После существующего пункта 4.2.3 добавляются следующие три новых пункта:

«4.2.4 Наклонные трапы и лестницы

На судах, находящихся на этапе постройки 1 января 2016 года или после этой даты, все наклонные трапы/лестницы, оборудованные в соответствии с требованиями пункта 4.2.1, с открытыми ступенями в машинных помещениях, которые являются частью путей эвакуации или обеспечивают к ним доступ, но расположены вне пределов защищенной выгородки, должны быть изготовлены из стали. С нижней стороны такие трапы/лестницы должны быть снабжены стальными щитами, с тем чтобы защитить эвакуирующийся персонал от жара и пламени, поступающих снизу.

4.2.5 Эвакуация из постов управления механизмами в машинных помещениях категории «А»

На судах, находящихся на этапе постройки 1 января 2016 года или после этой даты, должны быть предусмотрены два пути эвакуации из поста управления механизмами, расположенного в машинном помещении. По меньшей мере один из этих путей эвакуации должен представлять собой укрытие от пожара на всем своем протяжении до безопасного места вне машинного помещения.

4.2.6 Эвакуация из главных мастерских в машинных помещениях категории «А»

На судах, находящихся на этапе постройки 1 января 2016 года или после этой даты, должны быть предусмотрены два пути эвакуации из главной мастерской в машинном помещении. По меньшей мере один из этих путей эвакуации должен представлять собой укрытие от пожара на всем своем протяжении до безопасного места вне машинного помещения».

**Часть Е
Эксплуатационные требования**

Правило 16 – Эксплуатация

13 После существующего пункта 3.2 добавляется следующий новый пункт:

«3.3 Функционирование системы инертного газа

3.3.1 Система инертного газа на танкерах, предусмотренная правилом 4.5.5.1, должна функционировать таким образом, чтобы создавать и поддерживать невоспламеняющуюся атмосферу в грузовых танках, за исключением случаев, когда требуется дегазация таких танков.

3.3.2 Несмотря на вышеуказанное, для танкеров-химовозов применение инертного газа может производиться после загрузки грузового танка, но до начала разгрузки и должно продолжаться до тех пор, пока грузовой танк не будет продут от всех воспламеняющихся паров до начала дегазации. Для целей настоящего положения в качестве инертного газа может применяться только азот.

3.3.3 Несмотря на требования правила 1.2.2.2, положения настоящего пункта применяются только к танкерам, находящимся на этапе постройки 1 января 2016 года или после этой даты. Если содержание кислорода в инертном газе превышает 5 процентов по объему, должны быть предприняты немедленные действия по улучшению качества газа. Если качество газа не улучшится, все операции в грузовых танках, в которые подается инертный газ, должны быть приостановлены, чтобы избежать поступления воздуха в грузовые танки; клапан регулирования газа, если он установлен, должен быть закрыт, а не соответствующий требованиям газ должен быть выпущен в атмосферу.

3.3.4 Если система инертного газа не соответствует требованиям пункта 16.3.3.1, а проведение ремонта признано нецелесообразным, выгрузка груза и очистка грузовых танков, требующих инертизации, должны возобновляться только после того, как будут выполнены соответствующие действия в аварийной ситуации с учетом руководства, разработанного Организацией».

Часть G

Специальные требования

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

14 В пункте 3.1.4.2 слова «9.7.2.1.1 и 9.7.2.1.2» заменяются на «9.7.2.4.1.1 и 9.7.2.4.1.2».

Новое правило 20-1 – Требования к судам для перевозки транспортных средств, перевозящим в качестве груза автомобильные транспортные средства, оснащенные баллонами со сжатым водородом или природным газом для обеспечения их движения

15 После существующего правила 20 добавляется следующее новое правило 20-1:

«Правило 20-1 – Требования к судам для перевозки транспортных средств, перевозящим в качестве груза автомобильные транспортные средства, оснащенные баллонами со сжатым водородом или природным газом для обеспечения их движения

1 Цель

Целью настоящего правила является обеспечение дополнительных мер безопасности для достижения целей в области противопожарной безопасности настоящей главы в отношении судов, оборудованных помещениями для перевозки транспортных средств и помещениями с горизонтальным способом погрузки и выгрузки и предназначенных для перевозки в качестве груза автомобильных транспортных средств, оснащенных баллонами со сжатым водородом или природным газом для обеспечения их движения.

2 Применение

2.1 Помимо соблюдения соответствующих требований правила 20 помещения для перевозки транспортных средств на судах для перевозки транспортных средств, находящихся на этапе постройки 1 января 2016 года или

после этой даты и предназначенных для перевозки в качестве груза автомобильных транспортных средств, оснащенных баллонами со сжатым водородом или природным газом для обеспечения их движения, должны отвечать требованиям пунктов 3–5 настоящего правила.

2.2 Помимо соблюдения соответствующих требований правила 20 суда для перевозки транспортных средств, находящиеся на этапе постройки ранее 1 января 2016 года, включая суда, находящиеся на этапе постройки ранее 1 июля 2012 года, должны отвечать требованиям пункта 5 настоящего правила.

3 Требования к помещениям, предназначенным для перевозки в качестве груза автомобильных транспортных средств, оснащенных баллонами со сжатым природным газом для обеспечения их движения

3.1 Электрическое оборудование и электропроводка

Все электрическое оборудование и электропроводка должны быть сертифицированы как безопасные для использования в условиях взрывоопасной метано-воздушной смеси.

3.2 Вентиляция

3.2.1 Электрическое оборудование и электропроводка, если они установлены в каком-либо вентиляционном канале, должны быть сертифицированы как безопасные для использования в условиях взрывоопасных метано-воздушных смесей.

3.2.2 Вентиляторы должны исключать возможность воспламенения метано-воздушных смесей. Впускные и выпускные вентиляционные отверстия должны быть снабжены соответствующими защитными проволочными сетками.

3.3 Другие источники воспламенения

Использование другого оборудования, которое может стать источником воспламенения метано-воздушных смесей, не допускается.

4 Требования к помещениям, предназначенным для перевозки в качестве груза автомобильных транспортных средств, оснащенных баллонами со сжатым водородом для обеспечения их движения

4.1 Электрическое оборудование и электропроводка

Все электрическое оборудование и электропроводка должны быть сертифицированы как безопасные для использования в условиях взрывоопасной смеси водорода и воздуха.

4.2 Вентиляция

4.2.1 Электрическое оборудование и электропроводка, если они установлены в каком-либо вентиляционном канале, должны быть сертифицированы как безопасные для использования в условиях взрывоопасных смесей водорода и воздуха, и выпускные отверстия любых вытяжных каналов должны располагаться в безопасном месте с учетом других возможных источников воспламенения.

4.2.2 Вентиляторы должны иметь конструкцию, которая исключала бы возможность воспламенения смесей водорода и воздуха. Впускные и выпускные вентиляционные отверстия должны быть снабжены соответствующими защитными проволочными сетками.

4.3 Другие источники воспламенения

Использование другого оборудования, которое может стать источником воспламенения смесей водорода и воздуха, не допускается.

5 Газообнаружение

Если судно для перевозки транспортных средств перевозит в качестве груза одно или более автомобильных транспортных средств, оснащенных баллонами со сжатым водородом или природным газом для обеспечения их движения, на его борту должны иметься по меньшей мере два переносных датчика загазованности. Эти устройства должны быть пригодны для обнаружения газообразного топлива и сертифицированы как безопасные для использования в условиях взрывоопасной смеси газов и воздуха».

نسخة صادقة مصدقة من نصّ التعديلات على الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ، التي اعتمدها في 22 أيار/مايو 2014 لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية في دورتها الثالثة والتسعين ، بموجب المادة VIII(ب)(iv) من الاتفاقية . ويرد هذا النصّ في مرفق القرار MSC.365(93) ، وقد أودع النصّ الأصلي لدى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية .

此件系国际海事组织海上安全委员会第九十三届会议于2014年5月22日按照《1974年国际海上人命安全公约》第VIII(b)(iv)条通过的、载于第MSC.365(93)号决议附件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, adopted on 22 May 2014 by the Maritime Safety Committee of the International Maritime Organization at its ninety-third session, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention and set out in the annex to resolution MSC. 365(93), 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, adopté le 22 mai 2014 par le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale à sa quatre-vingt-treizième session, conformément à l'article VIII b) iv) de la Convention, lequel figure en annexe à la résolution MSC.365(93) 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, одобренных 22 мая 2014 года Комитетом по безопасности на море Международной морской организации на его девяносто третьей сессии в соответствии со статьей VIII b) iv) Конвенции и изложенных в приложении к резолюции MSC.365(93), 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, adoptado el 22 de mayo de 2014 por el Comité de seguridad marítima de la Organización Marítima Internacional en su 93º periodo de sesiones, de conformidad con el artículo VIII b) iv) del Convenio, y que figura en el anexo de la resolución MSC.365(93), 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:

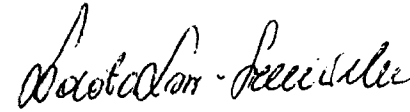
Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale:

За Генерального секретаря Международной морской организации:

Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:

伦敦 .

London,
Londres, le
Лондон,
Londres,



17th June, 2015

لندن ، في