

РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.310(88)
(принята 3 декабря 2010 года)

**ПОПРАВКИ К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ
ПО БЕЗОПАСНЫМ КОНТЕЙНЕРАМ (КБК) 1972 ГОДА**

КОМИТЕТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ,

ССЫЛАЯСЬ на статью 28 b) Конвенции о Международной морской организации, касающуюся функций Комитета,

ОТМЕЧАЯ статью X Международной конвенции по безопасным контейнерам 1972 года (далее именуемой «Конвенция»), касающуюся особой процедуры внесения поправок в Приложения к Конвенции,

РАССМОТРЕВ на своей восьмидесятой восьмой сессии предложенные поправки к Конвенции в соответствии с процедурой, изложенной в пунктах 1 и 2 статьи X Конвенции,

1. **ОДОБРЯЕТ** поправки к Приложениям к Конвенции, текст которых изложен в приложении к настоящей резолюции;
2. **ПОСТАНОВЛЯЕТ** в соответствии с пунктом 3 статьи X Конвенции, что упомянутые поправки вступают в силу 1 января 2012 года, если до 1 июля 2011 года пять или более Договаривающихся Сторон не уведомят Генерального секретаря о своих возражениях против поправок;
3. **ПРОСИТ** Генерального секретаря в соответствии с пунктом 2 статьи X Конвенции направить заверенные копии настоящей резолюции и текста поправок, содержащегося в приложении, всем Договаривающимся Сторонам для принятия;
4. **ПРОСИТ ДАЛЕЕ** Генерального секретаря информировать все Договаривающиеся Стороны и членов Организации о любой просьбе и сообщении согласно статье X Конвенции и о дате вступления поправок в силу.

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПОПРАВКИ К МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО БЕЗОПАСНЫМ КОНТЕЙНЕРАМ
1972 ГОДА С ПОПРАВКАМИ

ПРИЛОЖЕНИЕ I
ПРАВИЛА ИСПЫТАНИЯ, ОСМОТРА, ДОПУЩЕНИЯ И СОДЕРЖАНИЯ
КОНТЕЙНЕРОВ

Глава I
Общие правила для всех систем допущения

Правило 1 – Табличка о допущении по условиям безопасности

1 В конце пункта 3 добавляется следующее новое предложение:

«Если величины штабелирования или жесткости конструкции составляют менее чем 192 000 кг или 150 кН соответственно, считается, что контейнер имеет ограниченные возможности по штабелированию или жесткости конструкции, и он снабжается маркировкой на видном месте, как требуется согласно соответствующим стандартам.

Правило 2 – Содержание и осмотр

2 После существующего пункта 3 добавляются следующие новые пункты 4 и 5, и существующий пункт 4 переименовывается в пункт 6:

«4 Одобренные программы должны подвергаться обзору как минимум каждые 10 лет с целью обеспечения их постоянной эффективности. Для соблюдения единообразия всеми, кто занят в проверке контейнеров и их постоянной эксплуатационной безопасности, соответствующая Договаривающаяся Сторона должна обеспечить, чтобы в каждой предписанной программе периодического или одобренного постоянного осмотра охватывались следующие элементы:

- .1 методы, сфера и критерии, которые должны использоваться при осмотрах;
- .2 периодичность осмотров;
- .3 квалификации персонала, который проводит осмотры;
- .4 система ведения записей и документов, которая должна фиксировать:
 - .1 уникальный серийный номер контейнера, присвоенный владельцем;

- .2 дату проведения осмотра;
 - .3 указание компетентного лица, проводившего осмотр;
 - .4 название и местонахождение организации, в которой проводился осмотр;
 - .5 результаты осмотра; и
 - .6 в отношении системы периодического осмотра (СПО) – дату следующего осмотра (ДСО);
- .5 система регистрации и корректировки идентификационных номеров всех контейнеров, охватываемых соответствующей системой осмотра;
 - .6 методы и системы критериев содержания, которые относятся к проектным характеристикам конкретных контейнеров;
 - .7 положения по содержанию арендованных контейнеров, если они отличаются от положений, применяемых к находящимся в собственности контейнерам; и
 - .8 условия и процедуры включения контейнеров в уже одобренную программу.

5 Договаривающаяся Сторона должна проводить периодические проверки одобренных программ, чтобы удостовериться в выполнении положений, одобренных Договаривающейся Стороной. Договаривающаяся Сторона должна отменить любое допущение, если условия допущения более не выполняются.».

- 3 После перенумерованного пункта 6 добавляется следующий новый пункт 7:

«7 Администрации должны обеспечивать общедоступность информации об одобренных программах постоянного осмотра.».

ДОБАВЛЕНИЕ

- 4 После существующего пункта 9 добавляются следующие новые пункты 10 и 11:

«10 Прочность при штабелировании при одной снятой двери указывается на табличке только в том случае, если контейнер имеет допущение на эксплуатацию при одной снятой двери. На маркировке должно быть указано: ДОПУСТИМАЯ МАССА ПРИ ШТАБЕЛИРОВАНИИ ПРИ ОДНОЙ СНЯТОЙ ДВЕРИ ПРИ 1,8 g (... кг ... фунты). Эта маркировка должна располагаться непосредственно рядом с нагрузкой при испытании на жесткость конструкции (см. строку 5).

11 Жесткость конструкции при одной снятой двери указывается на табличке только в том случае, если контейнер имеет допущение на

эксплуатацию при одной снятой двери. На маркировке должно быть указано: НАГРУЗКА ПРИ ИСПЫТАНИИ НА ЖЕСТКОСТЬ КОНСТРУКЦИИ ПРИ ОДНОЙ СНЯТОЙ ДВЕРИ (... кг ... фунты). Эта маркировка должна располагаться непосредственно рядом с величиной прочности при испытании на штабелирование (см. строку 6).».

ПРИЛОЖЕНИЕ II

КОНСТРУКТИВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ И ИСПЫТАНИЯ

Испытательные нагрузки и методы испытания

5 После существующего раздела 7 добавляется новый раздел 8 следующего содержания:

«8 ЭКСПЛУАТАЦИЯ ПРИ ОДНОЙ СНЯТОЙ ДВЕРИ

1 У контейнеров при одной снятой двери существенно снижается способность выдерживать нагрузки перекоса и потенциально снижается прочность при штабелировании. Снятие двери контейнера в эксплуатации рассматривается как модификация контейнера. Для эксплуатации при одной снятой двери контейнеры должны получить допущение. Такое допущение должно основываться на результатах испытаний, как изложено ниже.

2 После удовлетворительного прохождения испытания на штабелирование контейнер может маркироваться на допустимую прилагаемую сверху нагрузку при штабелировании, которая должна указываться на табличке о допущении по условиям безопасности непосредственно под строкой 5: ДОПУСТИМАЯ МАССА НА ШТАБЕЛИРОВАНИЕ ПРИ 1,8 g (... кг и ... фунты) ПРИ ОДНОЙ СНЯТОЙ ДВЕРИ.

3 После удовлетворительного прохождения испытания на поперечную жесткость нагрузка при испытании на поперечную жесткость должна указываться в табличке о допущении по условиям безопасности непосредственно под строкой 6: НАГРУЗКА ПРИ ИСПЫТАНИИ НА ПОПЕРЕЧНУЮ ЖЕСТКОСТЬ КОНСТРУКЦИИ (... кг и ... фунты) ПРИ ОДНОЙ СНЯТОЙ ДВЕРИ.

ИСПЫТАТЕЛЬНЫЕ НАГРУЗКИ И
ПРИЛАГАЕМЫЕ СИЛЫ

МЕТОДЫ ИСПЫТАНИЯ

Штабелирование

Внутренняя нагрузка:

Равномерно распределенная нагрузка, при которой общий вес контейнера и испытательной нагрузки равен 1,8R.

Методы испытания должны быть такими, какие указаны в разделе 2 **ШТАБЕЛИРОВАНИЕ**

Внешние силы, прилагаемые к контейнеру:

К каждому из четырех угловых фитингов прилагается вертикальная направленная вниз нагрузка, составляющая 0,25 x 1,8 от допустимой прилагаемой сверху статической массы при штабелировании.

ИСПЫТАТЕЛЬНЫЕ НАГРУЗКИ И
ПРИЛАГАЕМЫЕ СИЛЫ

МЕТОДЫ ИСПЫТАНИЯ

**Испытание на поперечную
жесткость конструкции**

Внутренняя нагрузка:
Нет.

Методы испытания должны быть такими,
какие указаны в разделе

**Внешние силы, прилагаемые к
контейнеру:**

**4 ИСПЫТАНИЕ НА ПОПЕРЕЧНУЮ
ЖЕСТКОСТЬ КОНСТРУКЦИИ**

Таким образом, чтобы они воздействовали на торцовые конструкции контейнеров в боковом направлении. Эти силы должны быть равны силам, на которые рассчитан контейнер.».

6 После существующего Приложения II добавляется следующее новое Приложение III:

«ПРИЛОЖЕНИЕ III

КОНТРОЛЬ И ПРОВЕРКА

1 Введение

В статье VI Конвенции делается ссылка на меры контроля, которые могут быть приняты Договаривающимися Сторонами. Такой контроль должен ограничиваться проверкой наличия на контейнере действительной таблички о допущении по условиям безопасности, а также маркировки согласно одобренной программе постоянного осмотра (ОППО) или действительной даты следующего осмотра (ДСО), если нет серьезных оснований полагать, что состояние контейнера таково, что возникает очевидная угроза безопасности. В настоящем Приложении приводятся конкретные данные для того, чтобы дать возможность уполномоченным должностным лицам оценить целостность конструктивно уязвимых компонентов контейнеров и помочь им принять решение о том, является ли контейнер безопасным для продолжения перевозки или его эксплуатация должна быть прекращена до принятия мер по исправлению положения. Приведенные критерии должны использоваться для принятия решений о немедленном выводе из эксплуатации и не должны использоваться в качестве критериев для ремонта или эксплуатации согласно ОППО КБК или системе периодического осмотра.

2 Меры контроля

Уполномоченные должностные лица должны рассмотреть следующее:

- .1 контроль должен осуществляться за теми контейнерами, которые создают очевидную угрозу безопасности;

- .2 считается, что загруженные контейнеры с повреждениями, равными критериям, изложенным ниже, или превышающими их, подвергают человека опасности. Уполномоченное должностное лицо должно остановить использование таких контейнеров. Однако уполномоченное должностное лицо может разрешить дальнейшее перемещение контейнера, если он должен быть перемещен в свой конечный пункт назначения без подъема из транспортного средства, на котором он находится;
- .3 считается также, что порожние контейнеры с повреждениями, равными критериям, изложенным ниже, или превышающими их, подвергают опасности человека. Как правило, порожние контейнеры перемещаются для ремонта в ремонтное депо по выбору владельца, при условии что они могут быть безопасно перевезены; это может быть как внутренняя, так и международная перевозка. Любой перемещаемый поврежденный контейнер должен обрабатываться и перевозиться с надлежащим учетом его конструктивной неисправности;
- .4 уполномоченные должностные лица должны соответствующим образом уведомить владельца, арендатора или экспедитора контейнера всякий раз, когда контейнер передается под контроль;
- .5 положения, изложенные в настоящем Приложении, не являются исчерпывающими для всех типов контейнеров или всех возможных неисправностей или сочетаний неисправностей;
- .6 повреждение контейнера может представляться серьезным, не создавая при этом очевидной угрозы безопасности. Некоторые повреждения, такие как отверстия, могут нарушать таможенные требования, но могут быть незначительными с точки зрения конструкции; и
- .7 серьезные повреждения могут быть результатом сильного удара, который может быть вызван неправильным обращением с контейнером или другими контейнерами, или значительным перемещением груза в контейнере. Поэтому особое внимание следует обращать на признаки недавнего повреждения при ударе.

3 Подготовка уполномоченных должностных лиц

Договаривающаяся Сторона, осуществляющая контроль, должна обеспечить, чтобы уполномоченные должностные лица, которым поручено выполнять такие оценки и меры контроля, получали необходимую подготовку. Эта подготовка должна включать как теоретическое, так и практическое обучение:

4 Конструктивно уязвимые элементы и определение серьезных конструктивных неисправностей в каждом из них

4.1 Следующие элементы являются конструктивно уязвимыми и должны быть осмотрены на предмет серьезных неисправностей.

Конструктивно уязвимый элемент	Серьезная конструктивная неисправность
Верхняя продольная балка	Местная деформация балки, превышающая 60 мм, или расщепление, или трещины, или разрывы в материале балки, превышающие в длину 45 мм. Примечание. В конструкции некоторых контейнеров-цистерн верхняя продольная балка не является важным конструктивным элементом.
Нижняя продольная балка	Местная деформация, перпендикулярная балке, превышающая 100 мм, или расщепление, или трещины, или разрывы в материале балки, превышающие в длину 75 мм.
Верхняя торцовая балка	Местная деформация верхней торцовой балки, превышающая 80 мм, или трещины, или разрывы, превышающие в длину 80 мм.
Нижняя торцовая балка	Местная деформация нижней торцовой балки, превышающая 100 мм, или трещины, или разрывы, превышающие в длину 100 мм.
Угловые стойки	Местная деформация стойки, превышающая 50 мм, или разрывы, или трещины, превышающие в длину 50 мм.
Угловые и промежуточные фитинги (отливки)	Отсутствие угловых фитингов, любые сквозные трещины или разрывы в фитинге, любая деформация фитинга, которая препятствует полному функционированию фитингов для крепления или подъема, любая деформация фитинга более 5 мм от его первоначальной плоскости, любое отверстие шириной более 66 мм, любое отверстие длиной более 127 мм, любое уменьшение толщины пластины, в которой находится верхнее отверстие, в результате чего ее толщина становится менее 23 мм, или любое расслоение сварного шва соседних элементов, превышающее в длину 50 мм.
Основание	Отсутствие двух или более соседних поперечных элементов или их отсоединение от нижних продольных балок. Отсутствие 20% или более общего числа поперечных элементов или их отсоединение. Примечание. Если разрешена дальнейшая перевозка, важно обеспечить, чтобы исключалось свободное падение отсоединенных поперечных элементов.
Штанги дверных запоров	Одна или несколько внутренних штанг дверных запоров находятся в нерабочем состоянии. Примечание. Некоторые контейнеры спроектированы и допущены (и это зафиксировано на табличке КБК) для эксплуатации с одной дверью в открытом или снятом положении.

4.2 Эффект двух или нескольких случаев повреждения в одном и том же конструктивно уязвимом элементе, даже если каждое повреждение меньше, чем указано в вышеприведенной таблице, может быть равным эффекту единичного повреждения, отмеченного в таблице, или превосходить его. При таких обстоятельствах уполномоченное должностное лицо может остановить эксплуатацию контейнера и обратиться к Договаривающийся Стороне за дальнейшими указаниями.

4.3 Для контейнеров-цистерн должно быть также осмотрено соединение наружной обшивки с рамой контейнера на предмет любой легкозаметной серьезной конструктивной неисправности, сопоставимой с указанной в таблице. Если в любом из этих соединений обнаружена какая-либо серьезная конструктивная неисправность, должностное лицо, осуществляющее контроль, должно остановить эксплуатацию контейнера.

4.4 Для контейнеров-платформ со складными торцевыми рамами запирающий механизм торцевой рамы и оси петли, вокруг которых вращается торцевая рама, являются конструктивно уязвимыми и также должны быть проверены на предмет повреждения.».

نسخة صادقة مصدّقة من نصّ التعديلات على الاتفاقية الدولية لسلامة الحاويات لعام 1972 ، التي اعتمدها لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية في دورتها الثامنة والثمانين ، في 3 كانون الأول/ديسمبر 2010 ، وفقاً للمادة X من الاتفاقية . ويرد هذا النصّ في مرفق القرار MSC.310(88) ، 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于公元二零一零年十二月三日在其第八十八届会议上按照《1972年国际安全集装箱公约》第X条通过并载于第MSC.310(88)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 Safe Containers, 1972, adopted by the Maritime Safety Committee of the International Maritime Organization at its eighty-eighth session on 3 December 2010, in conformity with article X of the Convention, and set out in the annex to resolution MSC.310(88), the original text of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME des amendements à la Convention internationale de 1972 sur la sécurité des conteneurs adoptés par le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale le 3 décembre 2010 à sa quatre-vingt-huitième session, conformément à l'article X de la Convention, dont le texte figure en annexe à la résolution MSC.310(88) et dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ текста поправок к Международной конвенции по безопасным контейнерам 1972 года, одобренных Комитетом по безопасности на море Международной морской организации на его восемьдесят восьмой сессии 3 декабря 2010 года в соответствии со статьей X этой Конвенции и изложенных в приложении к резолюции MSC.310(88), подлинник которых сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA del texto de las enmiendas al Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972, adoptadas el 3 de diciembre de 2010 por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional en su 88º period de sesiones, de conformidad con lo dispuesto en el artículo X del Convenio, y que figuran en el anexo de la resolución MSC.310(88) del Comité, cuyo texto original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

العام للمنظمة البحرية ال عن الأمين

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

R. P. B. 

لندن ، في

伦敦，

London,

Londres, le

Лондон,

Londres,

20th July, 2011.

J/10301 (A/C/E/F/R/S)