

РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.474(102)
(принята 11 ноября 2020 года)

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

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 1974 года («Конвенция»), касающуюся процедуры внесения поправок в Приложение к Конвенции, за исключением положений его главы I,

РАССМОТРЕВ на своей 102-й сессии поправки к Конвенции, предложенные и разосланные в соответствии со статьей VIII b) i) Конвенции,

- 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 2023 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 принять к сведению, что в соответствии со статьей VIII b) vii) 2) Конвенции поправки вступают в силу 1 января 2024 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;
- 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

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

Часть А Общие положения

Правило 1 – Применение

1 Существующий текст пункта 1.3 заменяется следующим текстом:

«1.3 Для целей настоящей главы:

- .1 выражение *суда, находящиеся на этапе постройки*, означает суда, кили которых заложены или которые находятся в подобной стадии постройки;
- .2 выражение *суда, находящиеся на этапе постройки 1 января 2024 года или после этой даты*, означает:
 - .1 контракт на постройку которых заключен 1 января 2024 года или после этой даты; или
 - .2 в случае отсутствия контракта на постройку – кили которых заложены или которые находятся в подобной стадии постройки 1 июля 2024 года или после этой даты; или
 - .3 поставка которых осуществляется 1 января 2028 года или после этой даты.
- .3 выражение *все суда* означает суда, находящиеся на этапе постройки 1 января 2009 года, до или после этой даты;
- .4 грузовое судно, когда бы оно ни было построено, переоборудованное в пассажирское судно, считается пассажирским судном, находящимся на этапе постройки в дату начала такого переоборудования».

Часть А-1 Устройство судов

Правило II-1/3-8 – Буксирное и швартовное оборудование

2 Правило 3-8 заменяется следующим текстом:

«1 Пункты 4–6 настоящего правила применяются к судам, находящимся на этапе постройки 1 января 2007 года или после этой даты.

2 Пункты 7 и 8 настоящего правила применяются только к судам:

- .1 контракт на постройку которых заключен 1 января 2024 года или после этой даты; или

- .2 в случае отсутствия контракта на постройку – кили которых заложены или которые находятся в подобной стадии постройки 1 июля 2024 года или после этой даты; или
- .3 поставка которых осуществляется 1 января 2027 года или после этой даты.
- 3 Настоящее правило не применяется к устройствам для буксировки, предусмотренным в соответствии с правилом 3-4.
- 4 На судах должны быть установлены устройства, оборудование и арматура, имеющие достаточную максимальную рабочую нагрузку, позволяющую безопасно проводить все буксирные и швартовные операции, связанные с обычной эксплуатацией судна.
- 5 Устройства, оборудование и арматура, предусмотренные в соответствии с пунктом 4 выше, должны отвечать соответствующим требованиям Администрации или организации, признанной Администрацией согласно правилу I/6.
- 6 Каждый элемент арматуры или оборудования, предусмотренный согласно настоящему правилу, должен иметь четкую маркировку, указывающую любые ограничения, связанные с его безопасной эксплуатацией, с учетом прочности поддерживающей конструкции судна и его крепления к ней.
- 7 Для обеспечения охраны труда и безопасной швартовки судна для судов валовой вместимостью 3000 и выше швартовные устройства должны иметь конструкцию и швартовное оборудование, включая тросы, должны выбираться на основании руководств, разработанных Организацией. Должна быть предусмотрена конкретная для данного судна информация, которая должна храниться на судне.
- 8 Суда валовой вместимостью менее 3000 должны отвечать требованию пункта 7 выше, насколько это практически выполнимо, или применимым национальным стандартам Администрации.
- 9 Для всех судов швартовное оборудование, включая тросы, должно подвергаться проверкам и содержаться в подходящих условиях в соответствии с целями, для которых оно предназначено».

Часть В-1 Остойчивость

Правило 7-2 – Расчет фактора s_i

- 3 Пункты 5.2, 5.3 и 5.5 заменяются следующим текстом:

«5.2 Фактор s_i всегда должен приниматься равным нулю в тех случаях, когда конечная ватерлиния, учитывая увеличение осадки, крен и дифферент, проходит так, что погружается:

- .1 для грузовых судов: нижняя кромка отверстий, через которые может происходить прогрессирующее затопление, и такое затопление не принимается во внимание в расчетах фактора s_i . В число таких отверстий включаются воздушные трубки, вентиляторы и отверстия, закрываемые посредством непроницаемых при воздействии моря дверей или люковых крышек;

- .2 любая часть палубы переборок на пассажирских судах, принимаемая как горизонтальный путь эвакуации для целей соответствия главе II-2; и
- .3 для пассажирских судов, на которые распространяются положения правила 1.1.1.1 и которые находятся на этапе постройки до 1 января 2024 года: нижняя кромка отверстий, через которые может происходить прогрессирующее затопление, и такое затопление не принимается во внимание в расчетах фактора s_i . В число таких отверстий включаются воздушные трубки, вентиляторы и отверстия, закрываемые посредством непроницаемых при воздействии моря дверей или люковых крышек.

5.3 Фактор s_i должен приниматься равным нулю, если, учитывая увеличение осадки, крен и дифферент, на любой промежуточной или конечной стадии затопления происходит одно из следующего:

- .1 погружение в воду любого люка вертикального пути эвакуации на палубе переборок пассажирских судов и на палубе надводного борта грузовых судов, предназначенного для целей соответствия главе II-2;
- .2 становятся недоступными или выходят из строя любые органы управления водонепроницаемыми дверями, устройствами спрямления, клапанами на трубопроводах или на вентиляционных каналах, предназначенными для поддержания целостности водонепроницаемых переборок, с мест, расположенных выше палубы переборок пассажирских судов и палубы надводного борта грузовых судов;
- .3 погружение в воду любой части трубопроводов или вентиляционных каналов, расположенных в пределах предполагаемой протяженности повреждения и проходящих через водонепроницаемую ограничивающую конструкцию, если это может привести к прогрессирующему затоплению отсеков, которые не предполагаются затопленными; и
- .4 для пассажирских судов, находящихся на этапе постройки 1 января 2024 года или после этой даты, – погружение в воду нижней кромки отверстий, через которые может происходить прогрессирующее затопление, и такое затопление не принимается во внимание в расчетах фактора s_i . В число таких отверстий включаются воздушные трубки, вентиляторы и отверстия, закрываемые посредством непроницаемых при воздействии моря дверей или люковых крышек.

5.5 За исключением предусмотренного в пункте 5.3.1 могут не рассматриваться отверстия, которые закрываются при помощи водонепроницаемых крышек лазов и палубных иллюминаторов, дистанционно управляемые водонепроницаемые скользящие двери, бортовые иллюминаторы неоткрывающегося типа, а также водонепроницаемые двери проходов и крышки люков, которые требуется держать закрытыми в море во время плавания в соответствии с правилами 22–24».

Часть В-2
Деление на отсеки, водонепроницаемость и непроницаемость
при воздействии моря

Правило 12 – Переборки пиков и машинного помещения, туннели гребных валов и т. д.

4 В начале пункта 6.1 добавляется текст «Для судов, подпадающих под действие положений правила 1.1.1.1 и построенных ранее 1 января 2024 года»; ссылка на пункт 6.2 заменяется ссылкой на пункт 6.3.

5 После существующего пункта 6.1 включается новый пункт 6.2:

«6.2 Для судов, находящихся на этапе постройки 1 января 2024 года или после этой даты, за исключением того, как предусмотрено в пункте 6.3, через таранную переборку ниже палубы переборок на пассажирских судах и палубы надводного борта на грузовых судах может проходить только одна труба, обслуживающая форпиковый танк, при условии что такая труба снабжена клапаном, дистанционно управляемым с места, расположенного выше палубы переборок на пассажирских судах и палубы надводного борта на грузовых судах. Этот клапан в обычном положении должен быть закрыт. В случае неисправности системы дистанционного управления при эксплуатации клапана клапан должен закрываться автоматически или должна иметься возможность его закрытия вручную с места, расположенного выше палубы переборок пассажирских судов и палубы надводного борта грузовых судов. Клапан должен быть расположен либо с носовой, либо с кормовой стороны таранной переборки, при условии что помещение с кормовой стороны не является грузовым помещением. Клапан должен быть изготовлен из стали, бронзы или другого одобренного вязкого материала. Не допускаются клапаны, изготовленные из серого чугуна или подобного материала».

Последующий пункт перенумеровывается соответствующим образом.

Правило 13 – Отверстия ниже палубы переборок в водонепроницаемых переборках пассажирских судов

6 Правило 13, включая название, заменяется следующим текстом:

«Правило 13 – Отверстия ниже палубы переборок в водонепроницаемых ограничивающих конструкциях пассажирских судов

1 Количество отверстий в водонепроницаемых ограничивающих конструкциях должно быть сведено к минимуму, совместимому с конструкцией и нормальной эксплуатацией судна. Для этих отверстий должны быть предусмотрены удовлетворительные средства закрытия.

2.1 Если трубы, шпигаты, электрические кабели и т. д. проходят через водонепроницаемые ограничивающие конструкции, должны быть приняты меры для обеспечения водонепроницаемости этих ограничивающих конструкций.

2.2 Установка на водонепроницаемых ограничивающих конструкциях клапанов, не входящих в систему трубопровода, не допускается.

2.3 Свинец или другие легкоплавкие материалы не должны применяться в системах, проходящих через водонепроницаемые ограничивающие конструкции, если повреждение таких систем в случае пожара могло бы нарушить водонепроницаемость ограничивающих конструкций.

3 Устройство дверей, горловин или отверстий для прохода не допускается в поперечных водонепроницаемых переборках, отделяющих какое-либо грузовое помещение от смежного с ним грузового помещения, за исключением случаев, предусмотренных в пункте 8.1 и правиле 14.

4 С соблюдением пункта 9, в каждой водонепроницаемой переборке помещений, в которых находятся главные механизмы и обслуживающие их вспомогательные механизмы и котлы, может быть установлено не более одной двери, не считая туннелей гребных валов. Если установлены два или более гребных вала, то их туннели должны соединяться между собой посредством перехода. Между машинным помещением и помещениями туннелей должна быть только одна дверь, если у судна два гребных вала, и только две двери, если у судна более двух гребных валов. Все эти двери должны быть скользящего типа и расположены так, чтобы их комингсы имели возможно большую высоту. Ручной привод управления этими дверями с места, расположенного выше палубы переборок, должен располагаться вне помещений, в которых находятся механизмы.

5.1 Водонепроницаемые двери, за исключением случаев, предусмотренных в пункте 8.1 или правиле 14, должны быть скользящими дверями с приводом от источника энергии, отвечающими требованиям пункта 6.

5.2 Приводы управления любыми скользящими водонепроницаемыми дверями, будь то приводы от источника энергии либо ручные, должны обеспечивать закрытие двери при крене судна до 15° на любой борт. Также должны быть учтены силы, которые могут действовать с каждой стороны двери, что может иметь место, когда вода поступает через отверстие, при этом в качестве расчетного принимается гидростатический напор, эквивалентный давлению столба воды, по меньшей мере на 1 м выше комингса по оси симметрии дверей.

5.3 Органы управления водонепроницаемой дверью, включая гидравлическую систему и электрические кабели, должны находиться насколько практически возможно ближе к переборке, в которой установлены двери, для того чтобы сократить до минимума вероятность того, что они будут повреждены при любом повреждении судна. Расположение водонепроницаемых дверей и органов управления ими должно быть таким, чтобы при повреждении судна в пределах одной пятой ширины судна, как определено в правиле 2 (такое расстояние измеряется под прямым углом к диаметральной плоскости на уровне осадки при самой высокой ватерлинии деления на отсеки), работа водонепроницаемых дверей, находящихся в неповрежденной части судна, не ухудшалась.

6.1 Каждая скользящая водонепроницаемая дверь с приводом от источника энергии должна:

- .1 быть горизонтального или вертикального перемещения;
- .2 с соблюдением пункта 9, быть ограничена до максимальной ширины проема 1,2 м. Администрация может разрешить более широкие двери только в тех пределах, которые необходимы

для эффективной эксплуатации судна, при условии что учитываются другие меры безопасности, в том числе следующие:

- .1 особое внимание должно уделяться прочности двери и средств ее закрытия с тем, чтобы предотвратить протечки; и
- .2 дверь должна быть расположена вне зоны повреждения В/5;
- .3 быть снабжена необходимым оборудованием для открытия и закрытия двери с использованием электрического, гидравлического привода или любого другого привода, который является приемлемым для Администрации;
- .4 иметь отдельный механизм с ручным приводом. Должна быть предусмотрена возможность закрытия и открытия двери вручную непосредственно у двери с обеих ее сторон и дополнительно – закрытия двери с доступного места выше палубы переборок с помощью маховика или другого средства, обеспечивающего такую же степень безопасности, приемлемую для Администрации. Направление вращения или другого движения должно быть ясно указано на всех постах управления. Время, необходимое для полного закрытия двери с ручным приводом при прямом положении судна, не должно превышать 90 с. В доступном месте выше палубы переборок должны быть предусмотрены визуальные индикаторы открытого или закрытого положения двери;
- .5 иметь органы управления с обеих сторон двери для открытия и закрытия двери с помощью привода от источника энергии, а также для закрытия двери с помощью привода от источника энергии из центрального(ых) поста(ов) управления на ходовом мостике, как требуется пунктом 7.1;
- .6 иметь звуковую аварийно-предупредительную сигнализацию, отличную от любой другой аварийно-предупредительной сигнализации в данном месте. Она должна звучать всякий раз, когда дверь закрывается приводом от источника энергии с дистанционного поста управления, по меньшей мере за пять, но не более чем за десять секунд до начала движения двери, и продолжаться до тех пор, пока дверь не закроется полностью. В случае дистанционного управления ручным приводом достаточно срабатывания звуковой аварийно-предупредительной сигнализации только во время движения двери. Кроме того, в пассажирских помещениях и в помещениях с повышенным шумом Администрация может потребовать в дополнение к звуковой аварийно-предупредительной сигнализации наличия мигающего визуального сигнала на двери; и
- .7 иметь приблизительно одинаковую скорость закрытия с помощью привода от источника энергии. Время закрытия с момента начала движения двери до момента достижения ею полностью закрытого положения в любом случае должно быть не менее 20 с или не более 40 с при прямом положении судна.

6.2 Электрическая энергия, требуемая для работы скользящих водонепроницаемых дверей с приводом от источника энергии, должна подаваться от аварийного распределительного щита либо непосредственно, либо с помощью специально предназначенного распределительного щита, расположенного выше палубы переборок. Соответствующие цепи управления, индикации и аварийной сигнализации должны питаться от аварийного распределительного щита либо непосредственно, либо с помощью специально предназначенного распределительного щита, расположенного выше палубы переборок, и должны иметь возможность автоматически получать питание от переходного аварийного источника электроэнергии, требуемого в соответствии с правилом 42.3.1.3, в случае выхода из строя главного или аварийного источника электроэнергии.

6.3 Скользящие двери с приводом от источника энергии должны иметь либо:

- .1 централизованную гидравлическую систему с двумя независимыми источниками энергии, каждый из которых включает двигатель и насос, обеспечивающую одновременное закрытие всех дверей. Дополнительно для всей установки должны предусматриваться гидравлические аккумуляторы достаточной емкости для обеспечения по меньшей мере трехкратного срабатывания всех дверей, т. е. закрытие – открытие – закрытие, при обратном крене 15°. Этот рабочий цикл должен обеспечиваться аккумулятором при отсутствии давления в насосе. Используемая в гидравлической системе жидкость должна выбираться с учетом температур, которые могут встретиться во время эксплуатации установки. Конструкция рабочей системы с приводом от источника энергии должна уменьшать возможность того, чтобы единичный отказ гидравлической системы отрицательно влиял на работу более чем одной двери. Гидравлическая система должна быть снабжена аварийно-предупредительной сигнализацией о низком уровне гидравлической жидкости в резервуарах, обслуживающих систему с приводом от источника энергии, и аварийно-предупредительной сигнализацией о низком давлении газа или другими эффективными средствами контроля потерь накопленной энергии в гидравлических аккумуляторах. Системы аварийно-предупредительной сигнализации должны быть звуковыми и визуальными и расположены в центральном(ых) посту(ах) управления на ходовом мостике, как требуется пунктом 7.1; либо
- .2 независимую гидравлическую систему для каждой двери с источником энергии, включая двигатель и насос, обеспечивающую открытие и закрытие двери. Дополнительно должен предусматриваться гидравлический аккумулятор достаточной емкости для обеспечения по меньшей мере трехкратного срабатывания двери, т. е. закрытие – открытие – закрытие, при обратном крене 15°. Этот рабочий цикл должен обеспечиваться аккумулятором при отсутствии давления в насосе. Используемая в гидравлической системе жидкость должна выбираться с учетом температур, которые могут встретиться во время эксплуатации установки. Групповая аварийно-предупредительная сигнализация о снижении давления газа или другие эффективные средства контроля потери накопленной энергии в гидравлических

аккумуляторах должны быть предусмотрены в центральном(ых) посту(ах) управления на ходовом мостике, как требуется пунктом 7.1. В каждом местном посту управления должна быть предусмотрена индикация потерь накопленной энергии; либо

- .3 независимую электрическую систему и двигатель для каждой двери с источником энергии, включая двигатель, обеспечивающие открытие и закрытие двери. Источник энергии должен автоматически обеспечиваться питанием от переходного аварийного источника электроэнергии в соответствии с требованиями правила 42.4.2 в случае выхода из строя главного или аварийного источника электроэнергии и должен иметь достаточную мощность для обеспечения по меньшей мере трехкратного срабатывания двери, т. е. закрытие – открытие – закрытие, при обратном крене 15°.

Для систем, указанных в пунктах 6.3.1, 6.3.2 и 6.3.3, должно быть предусмотрено следующее: энергетические системы для водонепроницаемых скользящих дверей с приводом от источника энергии должны быть отделены от любой другой энергетической системы. Единичные отказы в системах с электрическим или гидравлическим приводом, за исключением гидравлического пускателя, не должны мешать работе ручного привода любой двери.

6.4 Рукоятки управления дверью должны быть предусмотрены с каждой стороны переборки на минимальной высоте 1,6 м выше настила и устроены таким образом, чтобы любой проходящий через дверь человек мог удерживать обе рукоятки в положении «открыто» и не мог случайно привести в действие привод закрывающего механизма. Направление движения рукояток при открытии и закрытии двери должно совпадать с направлением движения двери и быть ясно указано.

6.5 Насколько это практически возможно, электрическое оборудование и относящиеся к нему элементы для водонепроницаемых дверей должны быть расположены выше палубы переборок за пределами опасных районов и помещений.

6.6 Коробки электрических элементов, расположенные по необходимости ниже палубы переборок, должны быть обеспечены достаточной защитой от попадания воды.

6.7 Силовые цепи, цепи управления, индикации и аварийно-предупредительной сигнализации должны быть защищены от повреждения таким образом, чтобы повреждение в цепи одной двери не вызывало повреждения в цепи любой другой двери. Короткие замыкания или другие повреждения в системах аварийно-предупредительной сигнализации или индикации положения двери не должны вызывать потери мощности привода этой двери. Устройства должны быть такими, чтобы протечки воды в электрическое оборудование, расположенное ниже палубы переборок, не приводили к открытию двери.

6.8 Единичный отказ в электрической цепи системы силового управления или контроля скользящей водонепроницаемой двери с приводом от источника энергии не должен приводить к открытию закрытой двери. Подача питания должна постоянно контролироваться в точке электрической цепи, расположен-

ной, насколько практически возможно, ближе к каждому электродвигателю, требуемому пунктом 6.3. Потеря любой такой подачи питания должна вызвать срабатывание звукового или визуального сигналов в центральном(ых) посту(ах) управления на ходовом мостике, как требуется пунктом 7.1.

7.1 Пульт центрального поста управления для всех скользящих водонепроницаемых дверей с приводом от источника энергии должен быть расположен в центре безопасности в соответствии с правилом II-2/23. Если центр безопасности расположен в отдельном помещении, примыкающем к ходовому мостику, пульт центрального поста управления должен также быть расположен на ходовом мостике. Пульт(ы) центрального поста управления на ходовом мостике должен(ны) иметь переключатель «главного режима» с двумя режимами управления: режим «местного поста управления», который позволяет открывать и закрывать после использования любую дверь с местного поста без использования автоматического закрытия, и режим «двери закрыты», который позволяет автоматически закрывать любую дверь, которая открыта, в течение не более 60 с, если судно находится в прямом положении. Режим «двери закрыты» должен обеспечивать, чтобы двери открывались с местного поста и автоматически закрывались после освобождения механизма местного поста управления. Переключатель «главного режима» должен обычно находиться в режиме «местного поста управления». Режим «двери закрыты» должен использоваться только в аварийных ситуациях или в целях проверки.

7.2 Для судов, на которые распространяются положения правила 1.1.1.1 и которые находятся на этапе постройки до 1 января 2024 года, пульт центрального поста управления на ходовом мостике должен быть снабжен схемой, показывающей расположение каждой двери, и визуальными индикаторами, показывающими, закрыта или открыта каждая дверь. Красный свет должен указывать на то, что дверь полностью открыта, а зеленый свет, – на то, что дверь полностью закрыта. Когда дверь закрывается с помощью дистанционного управления, мигающий красный свет указывает на промежуточное положение двери. Цепь индикации должна быть независимой от цепи управления для каждой двери.

7.3 Для судов, находящихся на этапе постройки 1 января 2024 года или после этой даты, на пульте(ах) центрального поста управления должна быть предусмотрена схема, показывающая расположение каждой скользящей водонепроницаемой двери с приводом от источника энергии с визуальными индикаторами того, открыта или закрыта каждая дверь. Красная лампочка показывает, что дверь полностью открыта, а зеленая – что дверь полностью закрыта. При дистанционном закрывании двери мигание красной лампочки должно показывать промежуточное положение двери. Цепь индикации должна быть независимой от цепи управления для каждой двери. Эта информация должна передаваться на судовой компьютер для расчета остойчивости, если он установлен в соответствии с правилом II-1/8-1.3.1.

7.4 Не должно быть возможным дистанционное открытие любой двери с пульта центрального поста управления.

8.1 Если Администрация убеждена, что такие двери необходимы, то могут быть установлены водонепроницаемые двери надлежащей конструкции в водонепроницаемых переборках, разделяющих грузовые междупалубные помещения в твиндеках. Такие двери могут быть навесными, на катках или скользящими, но они не должны иметь дистанционного управления. Они должны устанавливаться как можно выше и, насколько это практически выполнимо, как можно дальше от наружной обшивки. Однако ни в коем случае ближайшие к

борту вертикальные кромки дверей не должны находиться на расстоянии от наружной обшивки менее $1/5$ ширины судна, определение которой дано в правиле 2. Указанное расстояние измеряется под прямым углом к диаметральной плоскости судна на уровне осадки при самой высокой ватерлинии деления на отсеки.

8.2 Если какая-либо из дверей должна быть доступна во время рейса, то должно предусматриваться устройство, предотвращающее неразрешенное открытие. Если предусматривается установка таких дверей, то их число и расположение подлежат специальному рассмотрению Администрацией.

9 Съёмные листы на переборках не допускаются, за исключением машинных помещений. Администрация может разрешить, чтобы в каждой водонепроницаемой переборке не более чем одна скользящая водонепроницаемая дверь больших размеров, чем указано в пункте 6.1.2, с приводом от источника энергии служила заменой этим съёмным листам, при условии что эти двери будут оставаться закрытыми во время плавания, за исключением случаев срочной необходимости по усмотрению капитана. Эти двери могут не отвечать требованиям пункта 6.1.4 в отношении полного их полного закрытия ручным приводом в течение 90 с.

10.1 Если шахты или туннели для доступа из помещений экипажей в машинные помещения, для прокладки трубопроводов или для каких-либо других целей проходят через водонепроницаемые переборки, то они должны быть водонепроницаемыми и отвечать требованиям правила 16-1. Доступ по меньшей мере к одному из концов каждого такого туннеля или шахты, если ими пользуются в море в качестве прохода, должен осуществляться через водонепроницаемую шахту такой высоты, чтобы вход в нее находился выше палубы переборок. Доступ к другому концу шахты или туннеля может осуществляться через водонепроницаемую дверь. Такие шахты или туннели не должны проходить через переборку деления на отсеки, которая является первой в корму от таранной переборки.

10.2 Если предусматриваются туннели, проходящие через водонепроницаемые переборки, то они подлежат специальному рассмотрению Администрацией.

10.3 Если шахты, предусмотренные в связи с наличием охлаждаемого груза и для прокладки каналов естественной или искусственной вентиляции, проходят более чем через одну водонепроницаемую переборку, то средства закрытия таких отверстий должны приводиться приводом от источника энергии и закрываться из центрального поста управления, расположенного выше палубы переборок».

Правило 15 – Отверстия в наружной обшивке, расположенные ниже палубы переборок на пассажирских судах и палубы надводного борта на грузовых судах

7 Пункт 9 заменяется следующим текстом:

«9 Для судов, на которые распространяются положения правила 1.1.1.1 и которые находятся на этапе постройки до 1 января 2024 года, лацпорты, грузовые и бункеровочные порты ниже палубы переборок на пассажирских судах и палубы надводного борта на грузовых судах должны быть водонепроницаемыми и устанавливаться так, чтобы их самая нижняя точка ни в коем случае не находилась ниже осадки при самой высокой ватерлинии деления на отсеки».

8 После нового пункта 9 включается следующий новый пункт 10, существующие пункты 10.1 и 10.2 удаляются.

«10 Для судов, находящихся на этапе постройки 1 января 2024 года или после этой даты, грузовые порты и иные аналогичные отверстия (например, лацпорты и бункеровочные порты) в борту судов ниже палубы переборок на пассажирских судах и палубы надводного борта на грузовых судах должны быть снабжены дверями, имеющими такую конструкцию, чтобы обеспечить тот же уровень водонепроницаемости и конструктивной целостности, что и для окружающей наружной обшивки. Если Администрацией не разрешено иное, такие отверстия должны открываться наружу. Количество таких отверстий должно быть сведено к минимуму, совместимому с конструкцией и нормальной эксплуатацией судна. Ни в коем случае такие отверстия не должны устанавливаться таким образом, чтобы их самая нижняя точка находилась ниже осадки при самой высокой ватерлинии деления на отсеки».

Правило 16 – Конструкция и первоначальные испытания водонепроницаемых закрытий

9 Пункт 1.1 заменяется следующим текстом:

«1.1 Конструкция, материалы и изготовление всех водонепроницаемых закрытий, таких как двери, люки, иллюминаторы, лацпорты и грузовые порты, клапаны, и трубы, упомянутые в настоящих правилах, должны отвечать требованиям Администрации».

Правило 17 – Внутренняя водонепроницаемость пассажирских судов выше палубы переборок

10 Пункт 1 заменяется следующим текстом:

«1 Для пассажирских судов, на которые распространяются положения правила 1.1.1.1 и которые находятся на этапе постройки до 1 января 2024 года, Администрация может потребовать принятия всех целесообразных и практически осуществимых мер для ограничения проникновения и распространения воды выше палубы переборок. Такие меры могут включать установку полупереборок или рамных балок. Если водонепроницаемые полупереборки и рамные балки установлены на палубе переборок над водонепроницаемыми переборками деления на отсеки или в непосредственной близости от таких переборок, то они должны иметь водонепроницаемое соединение с наружной обшивкой и палубой переборок, чтобы ограничить распространение воды по палубе, когда судно имеет крен в поврежденном состоянии. Если водонепроницаемая полупереборка не совпадает с расположенной ниже переборкой, то участок палубы переборок между ними должен быть водонепроницаемым. Если отверстия, трубы, шпигаты, электрические кабели и т. п. проходят через водонепроницаемые полупереборки или палубы в пределах вошедшей в воду части палубы переборок, должны быть приняты меры и предусмотрены устройства по обеспечению водонепроницаемости надстройки, расположенной выше палубы переборок».

11 После нового пункта 1 включаются новые пункты 2 и 3 следующего содержания:

«2 Для судов, находящихся на этапе постройки 1 января 2024 года или после этой даты, внутреннее водонепроницаемое деление на отсеки для ограничения поступления и распространения воды выше палубы переборок должно

отвечать конструкционным мерам, необходимым для соблюдения требований остойчивости в частях В-1 и В-2, как применимо. Если трубы, шпигаты, электрокабели и т. д. проходят через внутренние водонепроницаемые ограничивающие конструкции, которые погружены в воду на какой-либо промежуточной или финальной стадии затопления в случаях повреждения, которые повышают достижимый индекс деления на отсеки А, должны быть приняты меры для обеспечения их водонепроницаемости.

3 Для судов, находящихся на этапе постройки 1 января 2024 года или после этой даты, двери во внутренних водонепроницаемых конструкциях деления на отсеки выше палубы переборок и также выше ватерлинии при наихудшей промежуточной или финальной стадии затопления должны быть в состоянии предотвратить поступление воды, если они погружены в требуемых пределах положительной остойчивости в любых случаях повреждения, которые повышают достижимый индекс деления на отсеки А. Такие двери могут оставаться открытыми при условии, что они могут быть закрыты дистанционно с ходового мостика. Они всегда должны быть готовы к немедленному закрытию».

Последующие пункты перенумеровываются соответствующим образом.

Правило 17-1 – Водонепроницаемость корпуса и надстроек, борьба за живучесть судна на пассажирских судах ро-ро

12 Пункты 1.1–1.3 заменяются следующим текстом:

«1.1 Самая нижняя точка всех проходов с палубы ро-ро в помещения, расположенные ниже палубы переборок, должна быть не менее чем на 2,5 м выше палубы переборок, за исключением случаев, когда к такому доступу применяются положения пунктов 1.2 или 1.3.

1.2 Если аппарели для колесной техники установлены таким образом, что имеется доступ в помещения, расположенные ниже палубы переборок, такой доступ должен иметь непроницаемое при воздействии моря закрытие, чтобы предотвратить поступление воды в нижние помещения, и иметь звуковую и световую сигнализацию, выведенную на ходовой мостик, иметь сигнализацию и индикаторы положения «открыто/закрыто» на ходовом мостике. Средства закрытия должны быть водонепроницаемыми, если согласно правилу 7-2.6 палуба рассматривается как водонепроницаемая горизонтальная ограничивающая конструкция.

1.3 С соблюдением правил 23.3 и 23.6 Администрация может разрешить устройство конкретных проходов в помещения, расположенные ниже палубы переборок, если они необходимы для важнейших работ судна, например, перемещения механизмов и запасных частей, и при условии что такие проходы будут водонепроницаемыми и будут иметь звуковую и световую сигнализацию, а также иметь сигнализацию и индикаторы положения «открыто/закрыто» на ходовом мостике».

Часть В-4 Поддержание остойчивости

Правило 19 – Информация по борьбе за живучесть

13 После существующего пункта 4 включается новый пункт 5 следующего содержания:

«5 Для пассажирских судов, находящихся на этапе постройки 1 января 2024 года или после этой даты, к которым применяется правило 8-1.3, информация по борьбе за живучесть должна включать ссылку на получение поддержки для аварийной остойчивости от судового компьютера для расчета остойчивости, если имеется, и на береговую поддержку, когда она предусмотрена».

Правило 21 – Периодическое приведение в действие и проверка водонепроницаемых дверей и т. д. на пассажирских судах

14 Пункт 1 заменяется следующим текстом:

«1 Еженедельно должны проводиться эксплуатационные проверки водонепроницаемых дверей, иллюминаторов, клапанов и механизмов закрытия шпигатов. На судах, совершающих рейсы продолжительностью более одной недели, несколько эксплуатационных испытаний в полном объеме должны проводиться до выхода в рейс, а последующие – не реже одного раза в неделю в течение рейса».

Правило 22 – Предотвращение и предупреждение поступления воды и т. д.

15 В пунктах 1 и 4 существующая ссылка на правило 13.10 заменяется ссылкой на правило 13.9.

16 Пункты 5 и 6 заменяются следующим текстом:

«5 Водонепроницаемые двери, установленные в соответствии с правилом 13.8.1 в водонепроницаемых переборках, разделяющих грузовые междупалубные помещения в твиндеках, должны закрываться перед выходом в рейс и оставаться закрытыми в течение плавания. Время, когда такие двери открываются или закрываются, должно заноситься в судовой журнал, как может быть предписано Администрацией.

6 На судах, на которые распространяются положения правила 1.1.1.1 и которые находятся на этапе постройки до 1 января 2024 года, лацпорты, грузовые и бункерные порты, расположенные ниже палубы переборок на пассажирских судах и палубы надводного борта на грузовых судах, должны быть надежно закрыты и задраены водонепроницаемо до выхода в рейс и оставаться закрытыми по время плавания».

17 После существующего пункта 6 включается новый пункт 7:

«7 На судах, находящихся на этапе постройки 1 января 2024 года или после этой даты, лацпорты, грузовые и бункерные порты, расположенные ниже палубы переборок на пассажирских судах и палубы надводного борта на грузовых судах, а также все водонепроницаемые люки должны быть надежно закрыты и задраены водонепроницаемо до выхода в рейс и оставаться закрытыми во время плавания. Однако капитан может разрешить открытие водонепроницаемого люка во время плавания в течение ограниченного времени с тем, чтобы обеспечить проход или доступ. Затем он должен быть закрыт».

Последующие пункты перенумеровываются соответствующим образом.

18 В перенумерованном пункте 8.2 существующая ссылка на пункт 7.1 заменяется ссылкой на пункт 8.1.

19 В перенумерованном пункте 8.4 существующая ссылка на пункты 7.1–7.3 заменяется ссылкой на пункты 8.1–8.3.

20 В перенумерованном пункте 10 существующий текст «пункты 7.1 и 7.4» заменяется текстом «пункты 8.1 и 8.4».

21 В перенумерованном пункте 11 существующая ссылка на пункт 7 заменяется ссылкой на пункт 8.

22 В перенумерованном пункте 12 существующая ссылка на пункт 12 заменяется ссылкой на пункт 13, а существующая ссылка на пункт 13 заменяется ссылкой на пункт 14.

23 Перенумерованный пункт 14.2 заменяется следующим текстом:

«.2 Применительно к любому судну, у которого один или более иллюминаторов расположены так, что, когда судно загружено по осадку при самой высокой ватерлинии деления на отсеки, к ним применимы требования пункта 14, Администрация может указать ограничительную среднюю осадку, при которой нижние кромки этих иллюминаторов находились бы выше линии, проведенной параллельно палубе переборок у борта пассажирских судов и палубе надводного борта у борта грузовых судов и имеющей свою самую нижнюю точку на расстоянии 1,4 м плюс 2,5% ширины судна выше ватерлинии, соответствующей ограничительной средней осадке, при которой разрешается начало рейса без предварительного закрытия и запираения иллюминаторов, а также разрешается открывать их во время плавания под ответственность капитана. В тропических зонах, определение которых дано в действующей Международной конвенции о грузовой марке 1966 года, эта ограничительная осадка может быть увеличена на 0,3 м».

24 Перенумерованный пункт 17 удаляется.

Правило 23 – Специальные требования для пассажирских судов ро-ро

25 В пункте 5 существующая ссылка на правило 22.12 заменяется ссылкой на правило 22.13.

Часть D Электрические установки

Правило 42 – Аварийный источник электроэнергии на пассажирских судах

26 В пункте 4.2 существующая ссылка на правило 13.7.3.3 заменяется ссылкой на правило 13.6.3.3, а существующая ссылка на правило 13.7.2 заменяется ссылкой на правило 13.6.2.
