

ИЗМЕНЕНИЯ КЪМ МЕЖДУНАРОДНАТА КОНВЕНЦИЯ ЗА БЕЗОПАСНОСТ НА ЧОВЕШКИЯ ЖИВОТ НА МОРЕ ОТ 1974 Г. С ИЗМЕНЕНИЯТА И ДОПЪЛНЕНИЯТА

**(Приети с Резолюция MSC.134(76) на Комитета по морска безопасност на
Международната морска организация на 12 декември 2002 г. В сила за
Република България от 1 юли 2004 г.)**

*Издадени от Министерството на транспорта, информационните
технологии и съобщенията*

Обн. ДВ. бр.16 от 17 Февруари 2017г.

Комитетът по морска безопасност,

Припомняйки член 28 (б) на Конвенцията за Международната морска организация
относно функциите на Комитета,

Припомняйки още член VIII (б) на Международната конвенция за безопасност на
човешкия живот на море (SOLAS) от 1974 г., наричана по-долу "Конвенцията", относно
процедурите за изменение на Приложението към Конвенцията с изключение на разпоредбите на
глава I от него,

След като разгледа на седемдесет и шестата си сесия измененията към Конвенцията,
предложени и оповестени в съответствие с член VIII (б) (i) от нея,

1. Приема в съответствие с член VIII (б) (iv) от Конвенцията изменения към Конвенцията,
текстът на които е даден в Приложението към настоящата резолюция;

2. Определя в съответствие с член VIII (б) (vi) (2) (бб) от Конвенцията, че измененията се
считат за приети на 1 януари 2004 г., освен ако преди тази дата повече от една трета от
Договарящите се правителства по Конвенцията или Договарящите се правителства, чийто
обединен търговски флот съставлява не по-малко от 50 % от brutния тонаж на световния
търговски флот, не са изразили своите възражения срещу поправките;

3. Приканва Договарящите се правителства да имат предвид, че в съответствие с член
VIII (б) (vii) (2) на Конвенцията измененията влизат в сила на 1 юли 2004 г. с тяхното приемане в
съответствие с параграф 2 по-горе;

4. Изисква Генералният секретар в съответствие с член VIII (б) (v) на Конвенцията да
изпрати заверени копия на настоящата резолюция и текста на измененията, съдържащ се в
Приложението, на всички Договарящи се правителства по Конвенцията;

5. Изисква още Генералният секретар да предаде копия на тази резолюция и нейното
Приложение на Членовете на Организацията, които не са Договарящи се правителства по
Конвенцията.

ПРИЛОЖЕНИЕ

ГЛАВА II-1

**КОНСТРУКЦИЯ - УСТРОЙСТВО, ДЕЛЕНЕ НА ОТСЕЦИ И УСТОЙЧИВОСТ, МАШИНИ И
МЕХАНИЗМИ И ЕЛЕКТРИЧЕСКИ УРЕДБИ**

ЧАСТ А-1

УСТРОЙСТВО НА КОРАБИ

1. Следното ново правило 3-6 се добавя след съществуващото правило 3-5:

"Правило 3-6

Достъп до и във товарните пространства на нефтени танкери и кораби за сухи насипни товари

1. Приложно поле

1.1 С изключение на предвиденото в параграф 1.2 настоящото правило се прилага за нефтени танкери с тонаж 500 БТ и повече и кораби за сухи насипни товари съгласно определението в правило IX/1 с тонаж 20 000 БТ и повече, построени на или след 1 януари 2005 г.

1.2 Нефтени танкери с тонаж 500 БТ и повече, построени на или след 1 октомври 1994 г., но преди 1 януари 2005 г., трябва да спазват разпоредбите на правило II-1/12-2, прието с Резолюция MSC.27(61).

2. Средства за достъп до товарните и други пространства

2.1 Всяко товарно пространство трябва да бъде снабдено с постоянни средства за достъп, за да осигури през цялото време на експлоатация на кораба извършването на цялостни и щателни проверки и измервания на дебелината на корабните конструкции от Администрацията, компанията, съгласно определението в правило IX/1, корабният екипаж и ако се налага, от други лица. Такива средства за достъп трябва да отговарят на изискванията на параграф 5 и на техническите изисквания за средства за достъп за проверки, приети от Комитета по морска безопасност с Резолюция MSC.133(76), с измененията и допълненията към нея, внесени от Организацията, при условие че тези изменения и допълнения са приети и влезли в сила в съответствие с разпоредбите на член VIII от настоящата Конвенция относно процедурите за изменение на Приложението към Конвенцията с изключение на разпоредбите на глава I от него.

2.2 В случай че съществува опасност постоянните средства за достъп да претърпят повреда по време на нормални товарни операции, като товарене и разтоварване, или когато практически е невъзможно да се монтират постоянни средства за достъп, Администрацията може да позволи във връзка с това предоставяне на подвижни или преносими средства за достъп, както е посочено в техническите разпоредби, при условие че средствата за закрепване, такелаж, окачване или укрепване на преносимите средства представляват постоянна част от корабната конструкция. Цялото преносимо оборудване трябва да може лесно да бъде качено на борда и използвано от корабния екипаж.

2.3 Конструкцията и материалите на всички средства за достъп и тяхното закрепване към корабната конструкция трябва да бъдат в съответствие с изискванията на Администрацията. Средствата за достъп подлежат на преглед преди или по време на употребата им при извършването на прегледи в съответствие с правило I/10.

3. Средства за достъп до товарните хамбари, товарните танкове, баластните танкове и други пространства

3.1 Безопасен достъп* до товарните хамбари, кофердамите, товарните танкове, баластните танкове и други товарни пространства трябва да се осъществява непосредствено от откритата палуба и да позволява да им бъде извършена цялостна инспекция. Безопасен достъп* до пространствата в двойното дъно може да се осъществява през помпени помещения, дълбоки кофердами, тунел на тръбопроводи, товарни хамбари, пространство в двойния корпус или подобен отсек, който не е предназначен за превоз на нефт или опасни товари.

3.2 Танкове и танкови отсеци с дължина 35 м или повече трябва да бъдат оборудвани с най-малко два люка и трапа за достъп, максимално отдалечени един от друг. Танкове с дължина, по-малка от 35 м, се обслужват от най-малко един люк и трап за достъп. Когато даден танк е разделен от една или повече отбойни прегради или подобни препятствия, които не позволяват достъп до останалите части на танка, трябва да се монтират най-малко два люка и трапа за достъп.

3.3 Всеки товарен хамбар трябва да бъде оборудван с най-малко две средства за достъп, максимално отдалечени едно от друго. Като цяло тези средства за достъп трябва да бъдат разположени по диагонал, например едното от тях в близост до носовата преграда на левия борд, а другото - в близост до кърмовата преграда на десния борд.

4. Ръководство за достъп до корабната конструкция

4.1 Средствата за достъп за извършване на цялостни и щателни проверки и измервания на дебелината на корабните конструкции са описани в Ръководство за достъп до корабната конструкция, одобрено от Администрацията, актуализирано копие от което се съхранява на борда. Ръководството за достъп до корабната конструкция трябва да включва следната информация за всяко пространство в товарните отсеци:

1. планове, показващи средствата за достъп до пространството, със съответните технически спецификации и размери;

2. планове, показващи средствата за достъп във вътрешността на всяко пространство, които позволяват извършване на цялостна проверка, със съответните технически спецификации и размери; планове трябва да показват мястото на достъп за проверка на пространството;

3. планове, показващи средствата за достъп във вътрешността на пространството, които позволяват извършване на щателна проверка, със съответните технически спецификации и размери; планове трябва да показват местата с критичните конструкции, дали средствата на достъп са постоянни, или преносими и мястото на достъп за проверка на пространството;

4. инструкции за проверка и поддръжка на здравината на конструкцията на всички средства за достъп и средства за закрепване, отчитайки наличието на корозивна атмосфера във вътрешността на пространството;

5. инструкции за безопасни насоки при използване на плотове за извършване на щателна проверка и измервания на дебелината;

6. инструкции за такелаж и безопасно използване на преносими средства за достъп;

7. инвентар на всички преносими средства за достъп; и

8. отчет на периодичните инспекции и поддръжка на корабните средства за достъп.

4.2 За целите на настоящото правило места с критични конструкции са местата, които според направени изчисления изискват специален контрол или за които въз основа на предишен опит с подобни кораби е доказано, че са уязвими към сцепване, огъване, деформации или корозия, което би довело до нарушаване на структурната цялост на кораба.

5. Общи технически спецификации

5.1 За достъп през хоризонтални отвори, люкове или гърловини размерите им трябва да бъдат достатъчни, за да позволяват на човек, оборудван с автономен въздушно-дихателен апарат и предпазна екипировка, да се качва или слиза безпроблемно по всеки трап, както и да осигуряват достатъчен просвет, през който да е възможно да се извади пострадал човек от дъното на пространството. Минималните размери на просвета трябва да бъдат не по-малки от 600 мм x 600 мм. Когато достъпът до товарен хамбар се извършва през товарния люк, горната част на трапа трябва да бъде поставена възможно най-близо до комингса на люка. Комингсите на люковете, през които се извършва достъп, с височина, по-голяма от 900 мм, трябва също да са снабдени със стъпала от външната страна, свързани с трапа.

5.2 За достъп през вертикални отвори или гърловини в отбойни прегради, флори, подпорни греди и рамови ребра, осигуряващи преминаване по дължина и ширина на

помещението, минималният размер на просвета трябва да бъде не по-малък от 600 мм x 800 мм на височина не по-голяма от 600 мм от най-долната обшивка, освен ако не са предвидени решетки или други опори за стъпване.

5.3 За нефтени танкери с тонаж, по-малък от 5000 БТ, Администрацията може в особени случаи да одобри по-малки размери на отворите, посочени в параграфи 5.1 и 5.2, ако в съответствие с изискванията на Администрацията може да бъде доказано, че е възможно преминаване през такива отвори или изваждане на пострадал човек през тях."

^{_____}
*Вж. Препоръките за влизане в затворени пространства на борда на кораби, приети от Организацията с Резолюция А.864(20).

ЧАСТ В

ДЕЛЕНЕ НА ОТСЕЦИ И УСТОЙЧИВОСТ

Правило 12-2 - Достъп до помещения в товарното пространство на нефтени танкери

2. Съществуващото правило 12-2 се заличава.

ЧАСТ С

МАШИНИ И МЕХАНИЗМИ

Правило 31 - Средства за управление на механизми

3. Следната нова точка 10 се добавя към параграф 2 на правилото:

"10. автоматизираните системи трябва да бъдат проектирани по начин, който гарантира, че вахтеният офицер ще получи своевременно предупреждение за предстоящо забавяне или спиране на двигателната уредба, за да прецени навигационните обстоятелства в случай на авария. В частност системите трябва да бъдат проектирани за контрол, управление, сигнализиране и предприемане на безопасни действия за забавяне или спиране на задвижването, давайки възможност на офицера, който носи навигационна вахта, да превключи на ръчно управление с изключение на случаите, когато ръчното управление води до пълен отказ на двигателя и/или двигателната уредба за кратък период от време, например в случай на превишаване на скоростта."

ГЛАВА II-2

КОНСТРУКЦИЯ - ПРОТИВОПОЖАРНА ЗАЩИТА, ОТКРИВАНЕ И ГАСЕНЕ НА ПОЖАРИ

Правило 3 - Определения

4. В параграф 20 думите "правило VII/2" се заменят с "Международния кодекс за превоз

на опасни товари по море съгласно определението в правило VII/1.1".

Правило 19 - Превоз на опасни товари

5. В таблица 19.3, във вертикалните колони 7 и 8 (относно температурите на възпламеняване на клас 3) номерата 3.1, 3.2 и 3.3 съответно се заменят с номер 3.

6. В таблица 19.3, във вертикална колона 13 (относно клас 5.2) знакът "X" на 15 ред (относно параграф 3.10.1) и 16 ред (относно параграф 3.10.2) се заменя със знака "X16" и под черта се добавя следната нова точка 16:

"16. Съгласно разпоредбите на Международния кодекс за превоз на опасни товари по море, както е изменен, се забранява поддръждането на опасни товари клас 5.2 под палубата или в затворени ро-ро пространства."

ГЛАВА III

СПАСИТЕЛНИ СРЕДСТВА И УСТРОЙСТВА

Правило 26 - Допълнителни изисквания към пътническите кораби тип ро-ро

7. Следната нова точка 4 се добавя в края на параграф 1:

"4. преди 1 юли 2004 г. трябва да отговарят на изискванията на параграф 2.5 не по-късно от първия преглед на или след тази дата."

8. Следната нова точка 5 се добавя в края на параграф 2:

"5. Спасителните плотове на борда на пътнически кораб тип ро-ро трябва да са оборудвани с радарен транспондер* в съотношение един транспондер на всеки четири спасителни плота. Транспондерът се монтира вътре в спасителния плот така, че антената му да е на повече от един метър над морското равнище, когато спасителният плот е разгърнат; освен това в закритите преобръщащи се спасителни плотове транспондерът трябва да се намира на достъпно място, за да се вдига бързо от оцелелите. Всеки транспондер трябва да се вдига ръчно при разгръщане на спасителния плот. Контейнери на спасителни плотове, оборудвани с транспондери, трябва да бъдат ясно обозначени.

*Вж. Стандартите за опериране на радарни транспондери за спасителни средства при използването им в операции по търсене и спасяване, приети от Организацията с Резолюция А.802(19)."

ГЛАВА XII

ДОПЪЛНИТЕЛНИ МЕРКИ ЗА СИГУРНОСТ ЗА СУХОТОВАРНИТЕ КОРАБИ

9. Следните нови правила 12 и 13 се добавят след съществуващото правило 11:

"Правило 12

Датчици за нивото на водата в товарните хамбари, баластни танкове и сухи пространства

(Настоящото правило се прилага за кораби за сухи насипни товари независимо от датата на построяването им)

1. Корабите за сухи насипни товари трябва да бъдат снабдени с датчици за нивото на водата:

1. във всеки товарен хамбар, които произвеждат звукови и визуални алармени сигнали, както следва: един, когато нивото на водата над дъното на който и да е хамбар достигне височина 0,5 м, и друг, когато нивото на водата достигне височина не по-малка от 15 % от дълбочината на товарния хамбар, но не по-голяма от 2 м. На кораби за сухи насипни товари, за които се прилага правило 9.2, се монтират датчици, които произвеждат само втория вид алармен сигнал. Датчиците за нивото на водата се монтират в дъното на товарните хамбари. В товарните хамбари, които се използват за воден баласт, се монтира устройство за деактивиране на алармата. Визуалните алармени сигнали трябва ясно да разграничават двете различни нива, засечени във всеки хамбар;

2. във всеки баластен танк пред таранната преграда съгласно правило II-1/11, които произвеждат звукови и визуални алармени сигнали, когато течността в танка достигне ниво, непревишаващо 10 % от обема на танка. Може да се монтира устройство за деактивиране на алармата, което да се включи при използването на танка; и

3. във всяко сухо и празно пространство с изключение на верижния сандък, части от което се простират пред най-предния товарен хамбар, които произвеждат звукови и визуални алармени сигнали, когато нивото на водата достигне 0,1 м над палубата. Такива аларми не се монтират в затворени пространства, чийто обем не превишава 0,1 % от максималната водоизместимост на кораба.

2. Контролните панели на звуковите и визуалните алармени сигнали, упоменати в параграф 1, се намират на навигационния мостик.

3. Кораби за сухи насипни товари, построени преди 1 юли 2004 г., трябва да отговорят на изискванията на това правило не по-късно от датата на годишния, междинния или подновителния преглед на кораба, който трябва да бъде извършен след 1 юли 2004 г., в зависимост от това кое събитие настъпи първо.

Правило 13

Помпени системи на борда

(Настоящото правило се прилага за кораби за сухи насипни товари независимо от датата на построяването им)

1. Системите за осушаване и изпомпване на баластните танкове на борда на кораби за сухи насипни товари, разположени пред таранната преграда и сантините на сухите пространства, части от които се простират пред предния товарен хамбар, трябва да могат да се пускат в експлоатация от леснодостъпно затворено пространство, до което се стига от навигационния мостик или поста за управление на задвижващите механизми, без да се преминава през откритите палуби на надводния борд или надстройката. Когато тръбите, обслужващи танковете и сантините, преминават през таранната преграда, клапаните могат да се управляват и дистанционно освен чрез средствата за управление, упоменати в правило II-1/11.4, при условие че мястото на тези средства съответства на разпоредбите на настоящото правило.

2. Кораби за сухи насипни товари, построени преди 1 юли 2004 г., трябва да отговорят на изискванията на това правило не по-късно от датата на първия междинен или подновителен преглед на кораба, който трябва да бъде извършен след 1 юли 2004 г., но в никакъв случай

по-късно от 1 юли 2007 г."