

РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.550(108)
(принята 23 мая 2024 года)

**ПОПРАВКИ К ГЛАВАМ II-2 И V 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 изменений, применимой к Приложению к Конвенции, за исключением положений главы I,

РАССМОТРЕВ на своей 108-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 приведен в приложении к настоящей резолюции;

2 ПОСТАНОВЛЯЕТ в соответствии со статьей VIII b) vi) 2) bb) Конвенции, что вышеупомянутые поправки считаются принятыми 1 июля 2025 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 2026 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-2

КОНСТРУКЦИЯ – ПРОТИВОПОЖАРНАЯ ЗАЩИТА, ОБНАРУЖЕНИЕ И ТУШЕНИЕ ПОЖАРА

Часть В

Предотвращение пожара и взрыва

Правило 4

Вероятность воспламенения

1 В конце пункта 2.1.7 слово «и» удаляется, а в конце пункта 2.1.8 знак «.» заменяется на «; и».

2 После существующего пункта 2.1.8 добавляется новый подпункт следующего содержания:

«.9 жидкое топливо, поставляемое на суда и используемое на судах, не должно ставить под угрозу безопасность судов, оказывать отрицательное воздействие на функционирование механизмов и причинять вред персоналу».

Часть С

Борьба с пожаром

Правило 7

Обнаружение и сигнализация

5 Защита жилых и служебных помещений и постов управления

3 Существующий раздел 5.5 (Грузовые суда) заменяется следующим:

«5.5 Грузовые суда

(Требования пункта 5.5 применяются к судам, находящимся на этапе постройки 1 января 2026 года или после этой даты. Суда, находящиеся на этапе постройки до 1 января 2026 года, должны отвечать ранее применявшимся требованиям пункта 5.5).

Жилые и служебные помещения и посты управления грузовых судов должны быть защищены стационарной системой сигнализации обнаружения пожара и/или автоматической спринклерной системой пожаротушения и сигнализации обнаружения пожара в зависимости от метода защиты, принятого в соответствии с правилом 9.2.3.1, следующим образом.

5.5.1 Способ IC

Стационарная система сигнализации обнаружения пожара должна быть установлена и устроена так, чтобы обеспечивать обнаружение дыма во всех коридорах, на всех трапах и на всех путях эвакуации в пределах жилых помещений, а также на всех постах управления, включая посты управления грузовыми операциями.

5.5.2 Способ IIС

Автоматическая спринклерная система пожаротушения и сигнализации обнаружения пожара одобренного типа, отвечающая соответствующим требованиям Кодекса по системам пожарной безопасности, должна быть установлена и устроена так, чтобы защищать жилые помещения, камбузы и другие служебные помещения, за исключением помещений, которые не представляют значительной пожароопасности, таких как пустые пространства, санитарные помещения и т. д. Кроме того, должна быть установлена стационарная система сигнализации обнаружения пожара, устроенная так, чтобы обеспечивать обнаружение дыма во всех коридорах, на всех трапах и всех путях эвакуации в пределах жилых помещений, а также на всех постах управления, включая посты управления грузовыми операциями.

5.5.3 Способ IIIC

Стационарная система сигнализации обнаружения пожара должна быть установлена и устроена так, чтобы обнаруживать наличие пожара во всех жилых и служебных помещениях путем обнаружения дыма в коридорах, на трапах и путях эвакуации в пределах жилых помещений, за исключением помещений, которые не представляют значительной пожароопасности, таких как пустые пространства, санитарные помещения и т. д. Кроме того, должна быть установлена стационарная система сигнализации обнаружения пожара, устроенная так, чтобы обеспечивать обнаружение дыма во всех коридорах, на всех трапах и всех путях эвакуации в пределах жилых помещений, а также на всех постах управления, включая посты управления грузовыми операциями».

Правило 9

Локализация пожара

6 Защита ограничивающих конструкций грузовых помещений

4 Существующий пункт 6.1 исключается, и последующие пункты перенумеровываются соответствующим образом.

Часть G

Специальные требования

Правило 20

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

5 Название правила 20 заменяется следующим:

«Правило 20 Защита помещений для перевозки транспортных средств, помещений специальной категории, открытых и закрытых помещений с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, а также открытых палуб, предназначенных для перевозки транспортных средств»

1 Цель

6 Пункт 1.1 заменяется следующим:

«.1 должны быть предусмотрены системы противопожарной защиты, обеспечивающие достаточную защиту судна от пожарной опасности,

связанной с помещениями для перевозки транспортных средств, помещениями специальной категории и помещениями с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, а также открытой палубой, предназначенной для перевозки транспортных средств;»

2 Общие требования

2.1 Применение

7 После существующего пункта 2.1.2 добавляется новый пункт 2.1.3 следующего содержания:

«2.1.3 Пассажирские суда, находящиеся на этапе постройки до 1 января 2026 года, включая суда, находившиеся на этапе постройки до 1 июля 2012 года, должны также соответствовать правилам 20.4.1.6, 20.4.4 и 20.6.2.3, принятым резолюцией MSC.550(108)».

3 Меры предосторожности против воспламенения легковоспламеняющихся паров в закрытых помещениях для перевозки транспортных средств, в закрытых помещениях с горизонтальным способом погрузки и выгрузки и в помещениях специальной категории

8 Пункт 3.1.5 заменяется следующим:

«3.1.5 Постоянные отверстия

На грузовых судах постоянные отверстия в бортовой обшивке, оконечностях или подволоке помещения должны быть расположены так, чтобы пожар в грузовом помещении не создавал угрозы для мест размещения спасательных шлюпок и плотов и мест посадки в них, а также жилых помещений, служебных помещений и постов управления в надстройках и рубках, расположенных над грузовыми помещениями».

4 Обнаружение и сигнализация

9 Под заголовком существующего раздела 4 (Обнаружение и сигнализация) добавляется следующий новый абзац:

«Пассажирские суда, находящиеся на этапе постройки до 1 января 2026 года, включая суда, находившиеся на этапе постройки до 1 июля 2012 года, должны отвечать требованиям пункта 4.1.6 не позднее первого освидетельствования 1 января 2028 года или после этой даты».

4.1 Стационарная система сигнализации обнаружения пожара

10 Существующий раздел 4.1 (Стационарная система сигнализации обнаружения пожара) заменяется следующим:

«4.1 Стационарная система сигнализации обнаружения пожара

Требования пунктов 4.1.1–4.1.4 применяются только к пассажирским судам, находящимся на этапе постройки 1 января 2026 года или после этой даты. Пассажирские суда, находящиеся на этапе постройки до 1 января 2026 года, включая суда, находившиеся на этапе постройки до 1 июля 2012 года, должны отвечать требованиям пункта 4.1.6 и ранее применявшимся требованиям пунк-

та 4.1. Требования пункта 4.1.5 применяются к грузовым судам, находящимся на этапе постройки 1 января 2026 года или после этой даты. Грузовые суда, находящиеся на этапе постройки до 1 января 2026 года, должны отвечать ранее применявшимся требованиям пункта 4.1.

4.1.1 В помещениях для перевозки транспортных средств, помещениях специальной категории и помещениях с горизонтальным способом погрузки и выгрузки должна быть предусмотрена стационарная система сигнализации обнаружения пожара с индивидуально идентифицируемыми извещателями. Система должна отвечать требованиям Международного кодекса по системам пожарной безопасности.

4.1.1.1 Стационарная система сигнализации обнаружения пожара должна обеспечивать обнаружение дыма и тепла во всех помещениях для перевозки транспортных средств, помещениях специальной категории и помещениях с горизонтальным способом погрузки и выгрузки. Администрация может счесть приемлемым использование линейных тепловых извещателей в качестве требуемой системы обнаружения тепла. Стационарная система сигнализации обнаружения пожара должна быть способна быстро обнаруживать возникновение пожара. Размещение автоматических извещателей должно удовлетворять требованиям Администрации с учетом влияния вентиляции и других соответствующих факторов. После установки система должна пройти испытания при обычных условиях вентиляции и продемонстрировать среднее время реагирования, удовлетворяющее требованиям Администрации.

4.1.2 Если в помещениях для перевозки транспортных средств, помещениях специальной категории и помещениях с горизонтальным способом погрузки и выгрузки используется стационарная система затопления водой, то должна быть предусмотрена система сигнализации обнаружения пожара, разделенная на те же поддающиеся идентификации зоны, что и система затопления водой.

4.1.3 Система сигнализации обнаружения пожара должна быть оснащена системным интерфейсом, обеспечивающим логичное и однозначное представление информации, что необходимо для ее быстрого и правильного понимания и принятия соответствующих решений. В частности, нумерация зон системы сигнализации должна совпадать с нумерацией зон других систем, таких как стационарная система водяного пожаротушения и система видеонаблюдения, если таковые имеются.

4.1.4 Для зоны открытой палубы, предназначенной для перевозки транспортных средств, должна быть предусмотрена стационарная система сигнализации обнаружения пожара. Стационарная система обнаружения пожара должна быть способна быстро обнаруживать возникновение пожара в любой точке этой зоны. Типы автоматических извещателей, а также их размещение и местонахождение должны удовлетворять требованиям Администрации с учетом влияния погодных условий, препятствий, создаваемых расположением груза, и других соответствующих факторов. В целях уменьшения количества ложных срабатываний при выполнении определенных последовательностей операций, в частности во время погрузки или разгрузки и во время рейса, могут использоваться различные настройки системы.

4.1.5 На грузовых судах помещения для перевозки транспортных средств, помещения специальной категории и помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки должны быть оборудованы стационарной системой сигнализации обнаружения пожара в соответствии с требованиями Международного

кодекса по системам пожарной безопасности. Стационарная система сигнализации обнаружения пожара должна быть способна быстро обнаруживать возникновение пожара. Типы автоматических извещателей, а также их размещение и местонахождение должны удовлетворять требованиям Администрации с учетом влияния вентиляции и других соответствующих факторов. После установки система должна пройти испытания при обычных условиях вентиляции и продемонстрировать среднее время реагирования, удовлетворяющее требованиям Администрации.

4.1.6 На пассажирских судах, находящихся на этапе постройки до 1 января 2026 года, включая суда, находившиеся на этапе постройки до 1 июля 2012 года, в помещениях специальной категории, помещениях с горизонтальным способом погрузки и выгрузки и помещениях для перевозки транспортных средств должна быть предусмотрена стационарная система сигнализации обнаружения пожара, соответствующая требованиям Международного кодекса по системам пожарной безопасности. Стационарная система сигнализации обнаружения пожара должна быть способна быстро обнаруживать возникновение пожара. Стационарная система сигнализации обнаружения пожара должна обеспечивать обнаружение дыма и тепла во всех помещениях для перевозки транспортных средств, помещениях специальной категории и помещениях с горизонтальным способом погрузки и выгрузки. В этом отношении тепловые извещатели должны соответствовать требованиям по расположению и зоне действия, которые применяются к дымовым извещателям. Установка тепловых извещателей требуется только в тех местах, где уже имеется дымовой извещатель».

4.3 Помещения специальной категории

11 Пункт 4.3.1 заменяется следующим:

«4.3.1 В помещениях специальной категории должна нестись эффективная дозорная служба».

12 После существующего раздела 4.3 (Помещения специальной категории) добавляется новый раздел 4.4 следующего содержания:

«4.4 Видеонаблюдение

Требования пунктов 4.4.1 и 4.4.2 применяются к судам, находящимся на этапе постройки 1 января 2026 года или после этой даты. Пассажирские суда с помещениями для перевозки транспортных средств, помещениями специальной категории или помещениями с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, находящиеся на этапе постройки до 1 января 2026 года, включая суда, находившиеся на этапе постройки до 1 июля 2012 года, должны отвечать требованиям пунктов 4.4.1 и 4.4.2 не позднее первого освидетельствования 1 января 2028 года или после этой даты.

4.4.1 На пассажирских судах в помещениях для перевозки транспортных средств, помещениях специальной категории и помещениях с горизонтальным способом погрузки должна быть предусмотрена эффективная система видеонаблюдения для постоянного контроля за этими помещениями. Система должна быть оснащена функцией немедленного воспроизведения для быстрого определения места пожара, насколько это практически возможно. Камеры должны быть установлены так, чтобы в зоне видимости находилось все помещение; они должны быть смонтированы на достаточной высоте, для того чтобы

после погрузки в поле зрения попадало пространство над грузом и транспортными средствами.

4.4.2 Видеозаписи, сделанные этой системой мониторинга, должны быть доступны для воспроизведения на посту управления с постоянной вахтой или в центре безопасности в течение не менее семи суток для систем, установленных на пассажирских судах ро-ро, находящихся на этапе постройки 1 января 2026 года или после этой даты, и не менее 24 часов для существующих пассажирских судов ро-ро, находящихся на этапе постройки до 1 января 2026 года, включая суда, находившиеся на этапе постройки до 1 июля 2012 года; при этом в непосредственной близости от видеомонитора на видном месте должна быть размещена информация о том, какой из секций стационарной системы водяного пожаротушения соответствует зона охвата каждой из видеокамер. Постоянный контроль видеоизображения со стороны экипажа не требуется».

5 Конструктивная защита

13 Существующий раздел 5 (Конструктивная защита) заменяется следующим текстом:

«5 Конструктивная защита и расположение отверстий

Настоящий пункт применяется к судам, находящимся на этапе постройки 1 января 2026 года или после этой даты. Пассажирские суда, находящиеся на этапе постройки до 1 января 2026 года, должны отвечать ранее применявшимся требованиям пункта 5.

5.1 Конструктивная противопожарная защита

5.1.1 На пассажирских судах, перевозящих более 36 пассажиров, ограничивающие переборки и палубы помещений специальной категории и помещений с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, должны соответствовать классу огнестойкости А-60. Однако если с одной из сторон переборки находится помещение категории (5), (9) и (10), как определено в правиле 9.2.2.3, класс огнестойкости может быть снижен до А-0. Если топливные танки находятся под помещением специальной категории, класс огнестойкости палубы между такими помещениями может быть снижен до А-0.

5.1.2 Если помещение специальной категории или помещение с горизонтальным способом погрузки и выгрузки разделено внутренними палубами, класс огнестойкости этих палуб должен определяться исходя из производительности и расположения стационарной системы водяного пожаротушения. Если стационарная система водяного пожаротушения не может одновременно охватить соответствующую площадь над и под данной палубой, эта палуба должна соответствовать классу А-30, а все аппарели и двери между палубами должны быть изготовлены из стали и иметь конструкцию, обеспечивающую максимально возможную с практической точки зрения непроницаемость.

5.2 Расположение отверстий в помещениях с горизонтальным способом погрузки и выгрузки и в помещениях специальной категории

5.2.1 Отверстия в бортовой обшивке, оконечностях или подволоке помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки должны быть расположены и устроены таким образом, чтобы пожар в помещении с горизонтальным способом погрузки и выгрузки не создавал угрозы для:

- .1 мест размещения спасательных шлюпок и плотов;
- .2 мест посадки и мест сбора, включая пути подхода к ним; и
- .3 жилых помещений, постов управления и служебных помещений, в которых обычно находятся люди, в надстройках и рубках, расположенных над помещениями с горизонтальным способом погрузки и выгрузки.

Наличие отверстий не допускается на всех палубах непосредственно под этими объектами и в пределах безопасного расстояния, которое должно составлять не менее 6,0 м при измерении по горизонтали.

5.2.2 Это требование не распространяется на отверстия, оборудованные средствами закрытия, такие как аппарели и двери. Аппарели и двери на всех палубах, расположенных непосредственно под жилыми помещениями, постами управления и служебными помещениями, в которых обычно находятся люди, должны быть изготовлены из стали, а на всех палубах, расположенных непосредственно под местами размещения спасательных шлюпок и плотов, местами посадки в них, а также местами сбора, они должны соответствовать классу огнестойкости не ниже А-0.

5.2.3 При этом наличие отверстий допускается в помещениях с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, расположенных под жилыми помещениями, постами управления и служебными помещениями, в которых обычно находятся люди, если огнестойкость бортов судна, включая окна и двери, соответствует классу А-60 по границам прямоугольной зоны, простирающейся на 6,0 м по горизонтали в нос и в корму от отверстий и не менее чем на две палубы вверх от уровня палубы, имеющей отверстия. Окна класса А-0, защищенные водяной системой пожаротушения с интенсивностью подачи не менее 5,0 л/мин на квадратный метр, могут считаться равноценными окнам класса А-60. Конструкция приемных вентиляционных отверстий должна обеспечивать сведение риска загрязнения к минимуму.

5.2.4 Наличие отверстий для механической вентиляции помещений с горизонтальным способом погрузки и выгрузки и помещений специальной категории допускается под жилыми помещениями, служебными помещениями и постами управления в надстройках, если отверстие защищено средством закрытия, которое с высокой вероятностью не будет отрезано в случае пожара в помещениях с горизонтальным способом погрузки и выгрузки и которое должно обеспечивать возможность закрытия из легкодоступного места. Средство закрытия должно быть изготовлено из стали или другого огнестойкого материала. Наличие таких отверстий не допускается под местами расположения спасательных шлюпок и плотов, аварийного генератора и воздухозаборников машинного отделения (отделений).

5.2.5 Несмотря на изложенное выше, расположение воздухозаборников, обслуживающих главную двигательную установку судна, а также основные и аварийные электрогенераторы, должно обеспечивать сведение к минимуму риска загрязнения в результате пожара, возникшего в помещении с горизонтальным способом погрузки и выгрузки или в помещении специальной категории.

5.3 Устройство открытой палубы, предназначенной для перевозки транспортных средств

5.3.1 Должны быть приняты соответствующие меры, чтобы полностью развившийся пожар на открытых палубах, предназначенных для перевозки транспортных средств, не создавал угрозы для:

- .1 мест размещения спасательных шлюпок и плотов;
- .2 мест посадки и мест сбора, включая пути подхода к ним; и
- .3 жилых помещений, постов управления и служебных помещений, в которых обычно находятся люди, в надстройках и рубках, примыкающих к открытой палубе.

5.3.2 Должны быть приняты соответствующие меры, обеспечивающие безопасное расстояние – более 6,0 м по горизонтали – от выделенных полос для транспортных средств до жилых помещений, постов управления и служебных помещений, в которых обычно находятся люди, в надстройках и рубках, примыкающих к открытой палубе.

5.3.3 Безопасное расстояние может быть уменьшено до 3,0 м, если ограничивающие конструкции, включая окна и двери, находящиеся в пределах 6,0 м, имеют класс огнестойкости А-60. Равноценными им могут считаться ограничивающие конструкции класса А-0, защищенные системой водяного пожаротушения с интенсивностью подачи не менее 5,0 л/мин на квадратный метр.

5.3.4 Места расположения спасательных шлюпок и плотов и места посадки, включая пути доступа к ним, должны находиться на безопасном расстоянии, составляющем более 12,0 м. Безопасные расстояния измеряются по горизонтали.

5.3.5 Несмотря на изложенное выше, расположение воздухозаборников, обслуживающих главную двигательную установку судна, а также основные и аварийные электрогенераторы, должно обеспечивать сведение к минимуму риска загрязнения в результате пожара, возникшего на открытой палубе, предназначенной для перевозки транспортных средств».

6 Пожаротушение

6.1 Стационарные системы пожаротушения

14 Пояснительный текст под заголовком существующего раздела 6.1 (Стационарные системы пожаротушения) заменяется следующим:

«(Требования пунктов 6.1.1 и 6.1.2 применяются к судам, находившимся на этапе постройки 1 июля 2014 года или после этой даты. Суда, находившиеся на этапе постройки до 1 июля 2014 года, должны отвечать ранее применявшимся требованиям пунктов 6.1.1 и 6.1.2. Требования пунктов 6.2.1 и 6.2.2 применяются к пассажирским судам ро-ро, находящимся на этапе постройки 1 января 2026 года или после этой даты. Пассажирские суда с помещениями для перевозки транспортных средств, помещениями специальной категории или помещениями с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, находящиеся на этапе постройки до 1 января 2026 года, включая суда, находившиеся на этапе постройки до 1 июля 2012 года, должны отвечать требованиям пункта 6.2.3 не позднее первого освидетельствования 1 января 2028 года или после этой даты.)».

15 После существующего раздела 6.1 (Стационарные системы пожаротушения) добавляется следующий новый раздел 6.2, а последующий раздел (Переносные огнетушители) и его пункты перенумеровываются соответствующим образом:

«6.2 Стационарные системы водяного пожаротушения на открытых палубах, предназначенных для перевозки транспортных средств

6.2.1 На пассажирских судах должна быть установлена стационарная система водяного пожаротушения с лафетным стволом (стволами), обеспечивающим(и) покрытие открытых палуб, предназначенных для перевозки транспортных средств. Лафетные стволы должны отвечать требованиям Международного кодекса по системам пожарной безопасности.

6.2.2 На пассажирских судах, на которых для защиты палуб, предназначенных для перевозки транспортных средств, используется стационарная система водяного пожаротушения, должна быть предусмотрена система осушения. Эта система должна быть рассчитана на удаление не менее 125% общего количества воды, подаваемой лафетным стволом (стволами) и требуемым количеством ручных стволов.

6.2.3 На пассажирских судах, находящихся на этапе постройки до 1 января 2026 года, включая суда, находившиеся на этапе постройки до 1 июля 2012 года, должна быть установлена стационарная система водяного пожаротушения с лафетным стволом (стволами) для защиты открытых палуб, предназначенных для перевозки транспортных средств. Лафетные стволы должны располагаться в местах, обеспечивающих, насколько это практически возможно, беспрепятственное покрытие транспортных средств, находящихся в зоне открытой палубы, предназначенной для их перевозки. Работоспособность лафетного ствола должна обеспечиваться наличием безопасных путей доступа или средств дистанционного управления, которые не могут быть выведены из строя пожаром в зоне, защищаемой этим лафетным стволом. Производительность каждого лафетного ствола должна составлять не менее 1250 л/мин. Администрация может разрешить использование стволов с меньшим расходом, если применение ствола с требуемым расходом нецелесообразно, исходя из размеров и устройства судна. Администрация может также допустить применение альтернативных решений для судов, на которых до 1 января 2026 года уже была установлена стационарная система водяного пожаротушения с лафетным стволом (стволами)».

16 В перенумерованном разделе 6.3 (Переносные огнетушители) во вступительной части перенумерованного пункта 6.3.2 ссылка на пункт «6.2.1» заменяется соответственно ссылкой на пункт «6.3.1» следующим образом:

«6.3 Переносные огнетушители

6.3.2 В дополнение к положениям пункта 6.3.1 должны быть предусмотрены следующие средства пожаротушения в помещениях для перевозки транспортных средств, помещениях с горизонтальным способом погрузки и выгрузки и помещениях специальной категории, предназначенных для перевозки автотранспорта с топливом в баках для передвижения своим ходом:»

17 После существующего раздела 6 (Пожаротушение) добавляется следующий новый раздел 7:

«7 Принятие решений

(Требования пункта 7 применяются к судам, находящимся на этапе постройки 1 января 2026 года или после этой даты.)

На пассажирских судах в помещениях для перевозки транспортных средств, помещениях специальной категории и помещениях с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, в которых установлены стационарные системы пожаротушения водораспылением, должны быть предусмотрены соответствующие информационные указатели и маркировочные знаки на подволоках, переборках и вертикальных ограничивающих конструкциях, ясно идентифицирующие секции стационарной системы пожаротушения. При установке соответствующих информационных указателей и нанесении маркировочных знаков следует принимать во внимание обычные маршруты передвижения экипажа с учетом препятствий, создаваемых грузом и стационарными объектами. Указатели с номерами секций должны быть выполнены из фотолюминесцентного материала. Нумерация секций, указанная в помещении, должна совпадать с обозначениями на клапанах секций и идентификаторами секций, используемыми в центре безопасности или на посту управления с постоянной вахтой».

ГЛАВА V БЕЗОПАСНОСТЬ МОРЕПЛАВАНИЯ

Правило 31

Сообщения об опасностях

18 После существующего пункта 1 добавляются следующие новые пункты:

«2.1 Капитан каждого судна, вовлеченного в инцидент с потерей грузового контейнера (контейнеров), должен незамедлительно с помощью надлежащих средств направить максимально подробные сведения о таком инциденте судам, находящимся поблизости, ближайшему прибрежному государству, а также государству флага.

2.2 Если указанное в пункте 2.1 судно оставлено или если сообщение, направленное таким судном, является неполным или его невозможно получить, обязанности, возложенные на капитана судна настоящим правилом, должны в максимально возможной степени быть выполнены компанией, как она определена в правиле IX/1.2.

2.3 Государство флага, получив информацию в соответствии с пунктом 2.1, должно сообщить Организации о потере грузового контейнера (контейнеров).

2.4 Капитан каждого судна, с которого замечен дрейфующий в море грузовой контейнер (контейнеры), должен незамедлительно с помощью надлежащих средств направить максимально подробные сведения о таких наблюдениях судам, находящимся поблизости, а также ближайшему прибрежному государству».

19 Существующие пункты 2, 3 и 4 перенумеровываются в пункты 3, 4 и 5 соответственно.

Правило 32

Информация, передаваемая в сообщениях об опасностях

20 После существующего пункта 2 (О тропических циклонах (штормах)) добавляется следующий новый пункт:

«3 О потере или обнаружении грузового контейнера (контейнеров):

.1 Потеря грузового контейнера (контейнеров) с судна

Следует иметь в виду, что на момент передачи первоначального сообщения может быть доступна не вся информация. Любая полученная впоследствии и/или дополнительная информация должна быть сообщена капитаном при первой же возможности после передачи первоначального сообщения. Такое сообщение должно включать следующие сведения:

.1 общая информация:

- тип сообщения: потеря грузового контейнера (контейнеров) с судна;
- время (по всемирному координированному времени) и дата;
- идентификационные данные судна (номер ИМО/название/позывной сигнал/MMSI);
- от: капитан судна или контактная информация его представителя, направляющего сообщение от имени капитана;
- кому: ближайшее от места инцидента прибрежное государство и государство флага;
- номер сообщения: в хронологическом порядке, если после первого сообщения о потере грузового контейнера направляются другие сообщения.

Как только это станет безопасно и практически возможно, следует провести тщательную проверку. Количество или предполагаемое количество потерянных грузовых контейнеров должно быть подтверждено. Сообщение, содержащее это проверенное количество, должно быть помечено как «окончательное» и направлено тем же получателям.

.2 информация о местоположении:

местоположение по широте и долготе или истинный пеленг и расстояние в морских милях до легко различимого берегового ориентира (по возможности):

- местоположение судна на момент потери грузового контейнера (контейнеров); или

- если местоположение судна на момент потери грузового контейнера (контейнеров) неизвестно, – предполагаемое местоположение судна на момент потери грузового контейнера (контейнеров); или
 - если предполагаемое местоположение судна на момент потери грузового контейнера (контейнеров) неизвестно или не может быть определено, – местоположение судна на момент обнаружения потери.
- .3 общее количество или предполагаемое количество потерянных грузовых контейнеров (в зависимости от ситуации):
- .4 тип груза, находящегося в грузовом контейнере (контейнерах):
- опасные грузы: да/нет;
 - номер ООН (если известен).
- .5 описание потерянного грузового контейнера (контейнеров), насколько это позволяют имеющиеся данные:
- .1 размер грузового контейнера (контейнеров) (например, 20-футовый);
 - .2 тип грузового контейнера (контейнеров) (например, рефрижераторный); и
 - .3 количество или предполагаемое количество пустых грузовых контейнеров.
- .6 капитан может по мере возможности предоставить дополнительную информацию, если она доступна, включая среди прочего следующие сведения:
- описание груза в соответствии с манифестом опасных грузов (если это применимо);
 - описание разливов груза, если таковые имели место;
 - направление и скорость ветра;
 - направление и скорость морского течения;
 - предполагаемое направление дрейфа и скорость движения потерянного грузового контейнера (контейнеров);
 - состояние моря и высота волн.
- .2 Обнаружение дрейфующего в море грузового контейнера (контейнеров)
- .1 общая информация:

- тип сообщения: обнаружение дрейфующего в море грузового контейнера (контейнеров)
- время (по всемирному координированному времени) и дата
- идентификационные данные судна (номер ИМО/название/позывной сигнал/ MMSI)
- от: капитан судна
- кому: ближайшее от места обнаружения прибрежное государство

.2 информация о местоположении:

Время (по всемирному координированному времени), дата и местоположение наблюдаемого грузового контейнера (контейнеров) по широте и долготе или истинный пеленг и расстояние в морских милях легко различимого берегового ориентира (по возможности)

.3 общее количество наблюдаемых грузовых контейнеров

.4 капитан может по мере возможности предоставить дополнительную информацию, если она доступна, включая среди прочего следующие сведения:

- размер грузового контейнера (контейнеров) (например, 20-футовый);
- тип грузового контейнера (контейнеров) (например, рефрижераторный);
- описание разливов груза, если таковые имели место;
- направление и скорость ветра;
- направление и скорость морского течения;
- предполагаемое направление дрейфа и скорость движения наблюдаемого грузового контейнера (контейнеров);
- состояние моря и высота волн».

21 Существующие пункты 3, 4 и 5 перенумеровываются в пункты 4, 5 и 6 соответственно.