

**КОНСОЛИДИРОВАННЫЙ ТЕКСТ
КОНВЕНЦИИ
СОЛАС-74**

**CONSOLIDATED TEXT
OF THE 1974 SOLAS
CONVENTION**

Бюллетень № 42 изменений и дополнений



Санкт-Петербург • АО «ЦНИИМФ» • 2024

Бюллетень № 42 изменений и дополнений к консолидированному тексту Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г. с поправками. — СПб.: АО «ЦНИИМФ», 2024. — 68 с.

В настоящем издании приводится очередной комплект поправок к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г. с поправками (СОЛАС-74). Поправки приняты 108-й (13–24 мая 2024 г.) сессией Комитета по безопасности на море ИМО.

Поправки следует внести в Консолидированный текст Конвенции СОЛАС-74 издания 2024 г., опубликованный АО «ЦНИИМФ».

Английский язык является одним из официальных и, в отличие от русского, рабочим языком ИМО. По этой причине, в случаях каких-либо разночтений положений документов, приведенных в Бюллетене, предпочтение должно отдаваться тексту на английском языке.

Ответственный за выпуск — *Проняшкин А. А.*, зам. ген. директора

Перевод и редактирование — *Лапченков С. И.*

Оригинал-макет — *Рогова И. Ю.*

© Составление, перевод на русский язык
оформление.
АО «ЦНИИМФ», 2024

Вниманию пользователей!

Комитет по безопасности мореплавания на своей 93 сессии одобрил «Руководство по вступлению в силу поправок к Конвенции СОЛАС 1974 года и относящимся к ней документам, имеющим обязательную силу (Руководство)»*.

В соответствии с этим циркуляром устанавливается 4-годовой цикл вступления в силу поправок к СОЛАС и связанных с ней инструментов. Первый 4-годовой цикл начался 1 января 2016 г. с соответствующей датой вступления в силу поправок 1 января 2020 г.

В исключительных обстоятельствах сроки вступления в силу поправки могут быть изменены. Такими обстоятельствами могут быть:

- 1) серьезная авария или предаварийная ситуация или
- 2) разработки или изменения в нормативных базах, принятых другими международными организациями.

На прошедшей сессии MSC-108 резолюциями MSC.549(108) и MSC.550(108) Комитет принял очередные комплекты поправок к Приложению к Конвенции СОЛАС-74 (главы II-1, II-2, V).

Публикуемые в Бюллетене поправки **вступают в силу с 1 января 2026** (MSC.550(108)) и **1 января 2028** (MSC.549(108)) годов.

В бюллетень также внесена корректура, появившаяся после выхода книги из печати.

От составителей

* См. MSC.1/Circ.1481 (опубликован ЦНИИМФ в Сб. № 51 резолюций ИМО) и MSC.1/Circ.1500/Rev.3.

РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.549(108)

Принята 23 мая 2024 г.

**ПОПРАВКИ К ГЛАВЕ II-1 МЕЖДУНАРОДНОЙ
КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ
НА МОРЕ 1974 ГОДА С ПОПРАВКАМИ**

* * *

ПРИЛОЖЕНИЕ

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

ГЛАВА II-1

**КОНСТРУКЦИЯ — УСТРОЙСТВО, ДЕЛЕНИЕ НА ОТСЕКИ
И ОСТОЙЧИВОСТЬ, МЕХАНИЧЕСКИЕ
И ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ УСТАНОВКИ**

Часть А-1 — Устройство судов

**Правило 3-4 — *Устройства аварийной буксировки
и процедуры***

1 После существующего раздела 1 добавляется следующий новый раздел 2, а последующий раздел и пункты в нем соответственно перенумеровываются:

**«2 Устройство аварийной буксировки на судах,
иных чем танкеры**

2.1 Устройства аварийной буксировки должны быть установлены на судах, иных чем танкеры, валовой вместимостью не менее 20000, построенных 1 января 2028 г. и после этой даты.

2.2 На судах, иных чем танкеры, построенных 1 января 2028 г. и после этой даты:

- .1 устройства должны в любое время иметь возможность за-действия при отсутствии питания от основного источника электроэнергии на судне, подлежащем буксировке, и посредством простого соединения с буксирующим судном; и

RESOLUTION MSC.549(108)
Adopted on 23 May 2024

**AMENDMENTS TO CHAPTER II-1
OF THE INTERNATIONAL CONVENTION
OR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED**

* * *

ANNEX

**AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION
FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED**

CHAPTER II-1

**CONSTRUCTION — STRUCTURE, SUBDIVISION
AND STABILITY, MACHINERY AND ELECTRICAL
INSTALLATIONS**

Part A-1 — Structure of ships

Regulation 3-4 — *Emergency towing arrangements and procedures*

1 The following new section 2 is added after existing section 1 (***Emergency towing arrangements on tankers***) and the subsequent section and paragraphs therein are renumbered accordingly:

«2 Emergency towing arrangements on ships other than tankers

2.1 Emergency towing arrangements shall be fitted on ships, other than tankers, of not less than 20,000 gross tonnage, constructed on or after 1 January 2028.

2.2 For ships, other than tankers, constructed on or after 1 January 2028:

- .1** the arrangements shall, at all times, be capable of rapid deployment in the absence of main power on the ship to be towed and easy connection to the towing ship; and

- .2 устройства аварийной буксировки должны иметь достаточную прочность, принимая во внимание размеры судна, а также силы, ожидаемые в условиях плохой погоды. Проект и конструкция, а также испытание прототипа устройств аварийной буксировки должны одобряться Администрацией, основываясь на руководстве, разработанном Организацией.

- .2 emergency towing arrangements shall be of adequate strength taking into account the size of the ship, and the expected forces during bad weather conditions. The design and construction and prototype testing of emergency towing arrangements shall be approved by the Administration, based on the guidelines developed by the Organization.
-

РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.550(108)
Принята 23 мая 2024 г.

**ПОПРАВКИ К ГЛАВАМ II-2 И V МЕЖДУНАРОДНОЙ
КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ
НА МОРЕ 1974 ГОДА С ПОПРАВКАМИ**

* * *

ПРИЛОЖЕНИЕ

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

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 «.» заменяется на «; и».

2 После существующего пункта 2.1.8 добавляется следующий новый подпункт:

«9 жидкое топливо, доставляемое и используемое на судах, не должно ставить под угрозу их безопасность или отрицательно влиять на работу механизмов или быть вредным для персонала.»

RESOLUTION MSC.550(108)
Adopted on 23 May 2024

AMENDMENTS TO CHAPTERS II-2 AND V
OF THE INTERNATIONAL CONVENTION
FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED

* * *

ANNEX

AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION
FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED

CHAPTER II-2

CONSTRUCTION — FIRE PROTECTION, FIRE DETECTION
AND FIRE EXTINCTION

Part B — Prevention of fire and explosion

Regulation 4 — *Probability of ignition*

1 At the end of paragraph 2.1.7, the word «and» is deleted and at the end of paragraph 2.1.8, «.» is replaced by «; and».

2 The following new sub-paragraph is added after existing paragraph 2.1.8:

«.9 oil fuel delivered to and used on board ships shall not jeopardize the safety of ships or adversely affect the performance of the machinery or be harmful to personnel.»

Часть С — Подавление пожара

Правило 7 — *Обнаружение пожара и аварийно-предупредительная сигнализация о пожаре*

5 *Защита жилых и служебных помещений и постов управления*

3 Пункт 5.2 изменяется следующим образом:

«5.2 Требования к пассажирским судам, перевозящим более 36 пассажиров

Стационарная система сигнализации обнаружения пожара должна устанавливаться и устраиваться так, чтобы обеспечить обнаружение дыма в служебных помещениях, постах управления и жилых помещениях, включая коридоры, междупалубные сообщения и пути выхода наружу внутри жилых помещений. Нет необходимости устанавливать дымовые извещатели в индивидуальных ваннах комнатах и камбузах. Нет необходимости в установке стационарной системы сигнализации обнаружения пожара в помещениях малой пожароопасности или непожароопасных, таких как пустые пространства, общественные туалеты, кладовые углекислого газа и подобные помещения. Автоматические извещатели, установленные в каютах, при срабатывании должны также издавать или приводить в действие звуковой сигнал аварийно-предупредительной сигнализации в помещении, где они расположены.»

4 Раздел 5.5 (*Грузовые суда*) изменяется следующим образом:

«5.5 Грузовые суда

(Требования пункта 5.5 должны применяться к судам, построенным 1 января 2026 г. и после этой даты. Суда, построенные до 1 января 2026 г., должны соответствовать ранее применявшимся требованиям пункта 5.5)

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

5.5.1 *Метод IC*

Стационарная система сигнализации обнаружения пожара устанавливается и устраивается так, чтобы обеспечивать обнаружение дыма во всех коридорах, междупалубных сообщениях и путях выхода наружу внутри жилых помещений, а также на всех постах управления и постах управления грузовыми операциями.

Part C — Suppression of fire

Regulation 7 — *Detection and alarm*

5 *Protection of accommodation and service spaces and control stations*

3 Paragraph 5.2 is replaced by the following:

«5.2 Requirements for passenger ships carrying more than 36 passengers

A fixed fire detection and fire alarm system shall be so installed and arranged as to provide smoke detection in service spaces, control stations and accommodation spaces, including corridors, stairways and escape routes within accommodation spaces. Smoke detectors need not be fitted in private bathrooms and galleys. Spaces having little or no fire risk such as voids, public toilets, carbon dioxide rooms and similar spaces need not be fitted with a fixed fire detection and fire alarm system. Detectors fitted in cabins, when activated, shall also be capable of emitting, or cause to be emitted, an audible alarm within the space where they are located.»

4 Section 5.5 (*Cargo ships*) is replaced by the following:

«5.5 Cargo ships

(The requirements of paragraph 5.5 shall apply to ships constructed on or after 1 January 2026. Ships constructed before 1 January 2026 shall comply with the previously applicable requirements of paragraph 5.5)

Accommodation and service spaces and control stations of cargo ships shall be protected by a fixed fire detection and fire alarm system and/or an automatic sprinkler, fire detection and fire alarm system as follows depending on a protection method adopted in accordance with regulation 9.2.3.1.

5.5.1 Method IC

A fixed fire detection and fire alarm system shall be so installed and arranged as to provide smoke detection in all corridors, stairways and escape routes within accommodation spaces and in all control stations and cargo control rooms.

5.5.2 *Метод IIC*

Автоматическая спринклерная система пожаротушения и сигнализации обнаружения пожара одобренного типа, отвечающая соответствующим требованиям Кодекса по системам пожарной безопасности, устанавливается и устраивается так, чтобы защищать жилые помещения, камбузы и иные служебные помещения, за исключением помещений, которые не представляют значительной пожароопасности, таких как пустые помещения, санитарные помещения и т. д. Кроме того, стационарная система сигнализации обнаружения пожара устанавливается и устраивается так, чтобы обеспечить обнаружение дыма во всех коридорах, междупалубных сообщениях и путях выхода наружу внутри жилых помещений, а также на всех постах управления и постах управления грузовыми операциями.

5.5.3 *Method IIIC*

Стационарная система сигнализации обнаружения пожара устанавливается и устраивается так, чтобы обнаруживать наличие пожара во всех жилых помещениях и служебных помещениях путем обнаружения дыма в коридорах, междупалубных сообщениях и путях выхода наружу внутри жилых помещений, за исключением помещений, которые не представляют значительной пожароопасности, таких как пустые помещения, санитарные помещения и т. д. Кроме того, стационарная система сигнализации обнаружения пожара устанавливается и устраивается так, чтобы обеспечить обнаружение дыма во всех коридорах, междупалубных сообщениях и путях выхода наружу внутри жилых помещений, а также на всех постах управления и постах управления грузовыми операциями.»

Правило 9 — Локализация пожара

6 *Защита ограничивающих конструкций грузовых помещений*

5 Пункт 6.1 удаляется, а последующие пункты соответственно перенумеровываются.

5.5.2 *Method IIC*

An automatic sprinkler, fire detection and fire alarm system of an approved type complying with the relevant requirements of the Fire Safety Systems Code shall be so installed and arranged as to protect accommodation spaces, galleys and other service spaces, except spaces which afford no substantial fire risk such as void spaces, sanitary spaces, etc. In addition, a fixed fire detection and fire alarm system shall be so installed and arranged as to provide smoke detection in all corridors, stairways and escape routes within accommodation spaces and in all control stations and cargo control rooms.

5.5.3 *Method IIIC*

A fixed fire detection and fire alarm system shall be so installed and arranged as to detect the presence of fire in all accommodation spaces and service spaces providing smoke detection in corridors, stairways and escape routes within accommodation spaces, except spaces which afford no substantial fire risk such as void spaces, sanitary spaces, etc. In addition, a fixed fire detection and fire alarm system shall be so installed and arranged as to provide smoke detection in all corridors, stairways and escape routes within accommodation spaces and in all control stations and cargo control rooms.»

Regulation 9 — *Containment of fire*

6 *Protection of cargo space boundaries*

5 Paragraph 6.1 is deleted and the subsequent paragraphs are renumbered accordingly.

Часть G — Специальные требования

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

6 Заголовок правила 20 изменяется следующим образом:

«Правило 20

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

1 Назначение

7 Пункт 1.1 изменяется следующим образом:

«1 обеспечиваются системы противопожарной защиты, которые в достаточной степени защищают судно от опасностей пожара, связанных с помещениями транспортных средств, помещениями специальной категории и помещений ро-ро а также верхних палуб, предназначенных для перевозки транспортных средств;»

2 Требования общего характера

2.1 Применение

8 После существующего пункта 2.1.2 добавляется следующий новый пункт 2.1.3:

«2.1.3 Суда, построенные до 1 января 2026 г., включая построенные до 1 июля 2012 г. должны также отвечать требованиям правил 20.4.1.6, 20.4.4 и 20.6.2.3, принятым резолюцией MSC.550(108).»

3 Меры предосторожности, принимаемые против воспламенения воспламеняющихся паров в закрытых помещениях транспортных средств, закрытых помещениях ро-ро и помещениях специальной категории

9 Пункт 3.1.5 изменяется следующим образом:

«3.1.5 Постоянные отверстия

На грузовых судах постоянные отверстия в обшивке борта, оконечностях или подволоках помещения не должны располагаться так, чтобы пожар в грузовом помещении не угрожал местам

Part G — Special requirements

Regulation 20 — *Protection of vehicle, special category and ro-ro spaces*

6 The title of regulation 20 is replaced by the following:

«Regulation 20

Protection of vehicle, special category, open and closed ro-ro spaces, and weather decks intended for the carriage of vehicles»

1 Purpose

7 Paragraph 1.1 is replaced by the following:

«1 fire protection systems shall be provided to adequately protect the ship from the fire hazards associated with vehicle, special category and ro-ro spaces, and weather deck intended for the carriage of vehicles;»

2 General requirements

2.1 Application

8 The following new paragraph 2.1.3 is added after existing paragraph 2.1.2:

«2.1.3 Passenger ships constructed before 1 January 2026, including those constructed before 1 July 2012, shall also comply with regulations 20.4.1.6, 20.4.4 and 20.6.2.3, as adopted by resolution MSC.550(108).»

3 *Precaution against ignition of flammable vapours in closed vehicle spaces, closed ro-ro spaces and special category spaces*

9 Paragraph 3.1.5 is replaced by the following:

«3.1.5 Permanent openings

In cargo ships, permanent openings in the side plating, the ends or deckhead of the space shall be so situated that a fire in the cargo space does not endanger stowage areas and embarkation stations for survival

установки спасательных шлюпок и плотов, местам посадки в них, и жилым помещениям, служебным помещениям и постам управления в надстройках и рубках, расположенных над грузовыми помещениями.»

4 Обнаружение и сигнализация

10 После существующего заголовка раздела 4 (**Обнаружение и сигнализация**) добавляется следующий новый пункт:

«Пассажирские суда, построенные до 1 января 2026 г., включая построенные до 1 июля 2012 г., должны отвечать требованиям пункта 4.1.6 не позднее первого освидетельствования 1 января 2028 г. и после этой даты.»

4.1 Стационарные системы сигнализации обнаружения пожара

11 Раздел 4.1 (**Стационарные системы сигнализации обнаружения пожара**) изменяется следующим образом:

«4.1 Стационарные системы сигнализации обнаружения пожара

Требования пунктов 4.1.1–4.1.4 применяются только к пассажирским судам, построенным 1 января 2026 г. и после этой даты. Пассажирские суда, построенные до 1 января 2026 г., включая построенные до 1 июля 2012 г., должны отвечать требованиям пункта 4.1.6 и применимым ранее требованиям пункта 4.1. Требования пункта 4.1.5 должны применяться к грузовым судам, построенным 1 января 2026 г. и после этой даты. Грузовые суда, построенные до 1 января 2026 г., должны отвечать применимым ранее требованиям пункта 4.1.

4.1.1 В помещениях для перевозки транспортных средств, помещениях специальной категории и помещениях ро-ро должна быть предусмотрена индивидуально идентифицируемая стационарная система сигнализации обнаружения пожара. Система должна отвечать требованиям Кодекса по системам пожарной безопасности.

4.1.1.1 Стационарная система сигнализации обнаружения пожара должна обеспечивать обнаружение дыма и тепла во всех помещениях транспортных средств, помещениях специальной категории и помещениях ро-ро. Администрация может принять линейные тепловые извещатели в качестве необходимой системы обнаружения тепла. Система должна быть способной быстро обнаруживать возгорания. Расположение автоматических извещателей должно удовлетворять требованиям Администрации, принимая во внимание воздействие вентиляции и других относящихся к делу факторов. После установки система должна пройти испытание при обычных условиях вентиляции и показать время срабатывания, удовлетворяющее требованиям Администрации.

4.1.2 Если для помещений транспортных средств, помещений специальной категории и помещений ро-ро используется стационарная

craft and accommodation spaces, service spaces and control stations in superstructures and deckhouses above the cargo spaces.»

4 Detection and alarm

10 The following new paragraph is added under the existing title of section 4 (***Detection and alarm***):

«Passenger ships constructed before 1 January 2026, including those constructed before 1 July 2012, shall comply with the requirements of paragraph 4.1.6 not later than the first survey on or after 1 January 2028.»

4.1 Fixed fire detection and fire alarm systems

11 Section 4.1 (*Fixed fire detection and fire alarm systems*) is replaced by the following:

«4.1 Fixed fire detection and fire alarm systems

The requirements of paragraphs 4.1.1 through 4.1.4 shall only apply to passenger ships constructed on or after 1 January 2026. Passenger ships constructed before 1 January 2026, including those constructed before 1 July 2012, shall comply with the requirements of paragraph 4.1.6 and the previously applicable requirements of paragraph 4.1. The requirements of paragraph 4.1.5 shall apply to cargo ships constructed on or after 1 January 2026. Cargo ships constructed before 1 January 2026 shall comply with the previously applicable requirements of paragraph 4.1.

4.1.1 In vehicle, special category and ro-ro spaces, there shall be provided an individually identifiable fixed fire detection and fire alarm system. The system shall comply with the requirements of the Fire Safety Systems Code.

4.1.1.1 The fixed fire detection and fire alarm system shall provide smoke and heat detection throughout vehicle, special category and ro-ro spaces. The Administration may accept linear heat detectors as the required system for heat detection. The system shall be capable of rapidly detecting the onset of fire. The location of detectors shall be to the satisfaction of the Administration, taking into account the effects of ventilation and other relevant factors. After being installed, the system shall be tested under normal ventilation conditions and shall give an overall response time to the satisfaction of the Administration.

4.1.2 If a fixed water-based deluge system is used for vehicle, special category and ro-ro spaces, then a fire detection and fire alarm system

водяная дренажная система, то должна быть предусмотрена система сигнализации обнаружения пожара, идентифицируемая с теми же секциями дренажной системы.

4.1.3 Система сигнализации обнаружения пожара должна быть спроектирована с системным интерфейсом, обеспечивающим логичное и однозначное представление информации, позволяющее быстро и правильно ее понять и принять решение. В частности, нумерация секций системы сигнализации должна совпадать с нумерацией секций других систем, например, стационарной системы пожаротушения водой или системы видеонаблюдения, при наличии.

4.1.4 На площади верхней 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 любом месте площади. Тип извещателей, их размещение и местоположение должны удовлетворять Администрацию с учетом воздействия погодных условий, грузовых препятствий и других соответствующих факторов. Для конкретных последовательностей операций могут использоваться различные настройки, например, во время погрузки или выгрузки, а также во время рейса, чтобы уменьшить количество ложных срабатываний.

4.1.5 На грузовых судах помещения транспортных средств, помещения специальной категории и помещения ро-ро должны быть оборудованы стационарной системой сигнализации обнаружения пожара и пожарной сигнализации, соответствующей требованиям Кодекса по системам пожарной безопасности. Стационарная система обнаружения пожара должна быть способна быстро обнаруживать возникновение пожара. Тип детекторов, их размещение и местоположение должны удовлетворять Администрацию с учетом влияния вентиляции и других соответствующих факторов. После установки система должна быть испытана при нормальных условиях вентиляции и должна обеспечивать общее время срабатывания, удовлетворяющее Администрацию.

4.1.6 На пассажирских судах, построенных до 1 января 2026 г., включая построенные до 1 июля 2012 г., в помещениях специальной категории, открытых и закрытых помещениях ро-ро и помещениях транспортных средств должна быть предусмотрена стационарная система сигнализации обнаружения пожара, соответствующая требованиям Кодекса по системам пожарной безопасности. Стационарная система обнаружения пожара должна быть способна быстро обнаруживать возникновение пожара. Стационарная система сигнализации обнаружения пожара должна обеспечивать обнаружение дыма и тепла во всех помещениях транспортных средств, помещениях специальной категории и помещениях ро-ро. В этом контексте тепловые извещатели должны соответствовать требованиям к расположению и зоне покрытия, применимым к дымовым извещателям. Тепловые извещатели требуются только там, где уже есть дымовой извещатель.»

identifiable to the same sections of the deluge system shall be arranged.

4.1.3 The fire detection and fire alarm system shall be designed with a system interface which provides logical and unambiguous presentation of the information, to allow a quick and correct understanding and decision-making. In particular, section numbering of the alarm system shall coincide with that of other systems, such as a fixed water-based fire-extinguishing system or video monitoring system, if available.

4.1.4 There shall be provided a fixed fire detection and fire alarm system for the area on the weather deck intended for the carriage of vehicles. The fixed fire detection system shall be capable of rapidly detecting the onset of the fire anywhere on the area. The type of detectors and their spacing and location shall be to the satisfaction of the Administration, taking into account the effects of weather conditions, cargo obstruction and other relevant factors. Different settings may be used for specific operation sequences, such as during loading or unloading and during voyage, in order to reduce the false alarms.

4.1.5 In cargo ships, vehicle spaces, special category spaces and ro-ro spaces shall be provided with a fixed fire detection and fire alarm system complying with the requirements of the Fire Safety Systems Code. The fixed fire detection system shall be capable of rapidly detecting the onset of fire. The type of detectors and their spacing and location shall be to the satisfaction of the Administration, taking into account the effects of ventilation and other relevant factors. After being installed, the system shall be tested under normal ventilation conditions and shall give an overall response time to the satisfaction of the Administration.

4.1.6 For passenger ships constructed before 1 January 2026, including those constructed before 1 July 2012, a fixed fire detection and fire alarm system complying with the requirements of the Fire Safety Systems Code shall be provided in special category spaces, open and closed ro-ro and vehicle spaces. The fixed fire detection system shall be capable of rapidly detecting the onset of fire. The fixed fire detection and fire alarm system shall provide smoke and heat detection throughout vehicle, special category and ro-ro spaces. In this context, heat detectors shall comply with the spacing and coverage area requirements as applicable for smoke detectors. Heat detectors are only required where there is already a smoke detector.»

4.3 Помещения специальной категории

12 Пункт 4.3.1 изменяется следующим образом:

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

13 После существующего раздела 4.3 (*Помещения специальной категории*) добавляется следующий новый раздел 4.4:

«4.4 Видеонаблюдение

Требования пунктов 4.4.1 и 4.4.2 применяются к судам, построенным 1 января 2026 г. и после этой даты. Пассажирские суда с помещениями транспортных средств, помещениями специальной категории или помещениями ро-ро, построенные до 1 января 2026 г., включая построенные до 1 июля 2012 г., должны соответствовать правилам пунктов 4.4.1 и 4.4.2 не позднее первого освидетельствования после 1 января 2028 г. и после этой даты.

4.4.1 На пассажирских судах в помещениях транспортных средств, помещениях специальной категории и помещениях ро-ро должна быть предусмотрена эффективная система видеонаблюдения для постоянного наблюдения за этими помещениями. Система должна быть обеспечена возможностью немедленного воспроизведения, чтобы обеспечить быстрое определение места пожара, насколько это практически возможно. Камеры должны быть установлены так, чтобы охватить все помещение на достаточной высоте, чтобы можно было осматривать груз и транспортные средства после погрузки.

4.4.2 Видео, записанные этой системой видеонаблюдения, должны быть доступны для воспроизведения на посту управления с постоянным присутствием персонала или в центре безопасности в течение по меньшей мере семи дней на пассажирских судах ро-ро, построенных 1 января 2026 г. и после этой даты, и 24 часов для существующих пассажирских судов ро-ро, построенных до 1 января 2026 г., включая построенные до 1 июля 2012 г. Соответствие между любой видеочастью и секцией стационарной системы пожаротушения водой, которую она охватывает, должно четко отображаться вблизи видеомонитора. Постоянного контроля видеоизображения со стороны экипажа не требуется».

4.3 *Special category spaces*

12 Paragraph 4.3.1 is replaced by the following:

«4.3.1 An efficient fire patrol system shall be maintained in special category spaces.»

13 The following new section 4.4 is added after existing section 4.3 (*Special category spaces*):

«4.4 *Video monitoring*

The requirements of paragraphs 4.4.1 and 4.4.2 apply to ships constructed on or after 1 January 2026. Passenger ships with vehicle, special category or ro-ro spaces constructed before 1 January 2026, including those constructed before 1 July 2012, shall comply with the requirements of paragraphs 4.4.1 and 4.4.2 not later than the first survey on or after 1 January 2028.

4.4.1 For passenger ships, an effective video monitoring system shall be arranged in vehicle, special category and ro-ro spaces for continuous monitoring of these spaces. The system shall be provided with immediate playback capability to allow for quick identification of fire location, as far as practicable. Cameras shall be installed to cover the whole space, high enough to see over cargo and vehicles after loading.

4.4.2 The videos recorded by this monitoring system shall be available for replay at a continuously manned control station or at the safety centre for at least seven days for installation on ro-ro passenger ships constructed on or after 1 January 2026 and 24 hours for existing ro-ro passenger ships constructed before 1 January 2026, including those constructed before 1 July 2012. The correspondence between any one video camera and the section of the fixed water-based fire-extinguishing system protecting the space covered by this camera shall be clearly displayed close to the video monitor. Continuous monitoring of the video image by the crew is not required.»

5.1 Конструкционная противопожарная защита

14 Раздел 5 (**Конструкционная противопожарная защита**) изменяется следующим образом вместе с соответствующей сноской:

«5 Конструкционная противопожарная защита и устройство отверстий»

Данный пункт применяется к пассажирским судам, построенным 1 января 2026 г. и после этой даты. Пассажирские суда, построенные до 1 января 2026 г., должны отвечать применимым ранее требованиям пункта 5.

5.1 Конструкционная противопожарная защита

5.1.1 На пассажирских судах, перевозящих более 36 пассажиров, ограничивающие переборки и палубы помещений специальной категории и помещений ро-ро изолируются по стандарту класса «А-60». Однако, если помещение категорий (5), (9) и (10), как определено в правиле 9.2.2.3, находится на одной стороне перекрытия, стандарт может быть снижен до «А-0». Если танки жидкого топлива располагаются под помещением специальной категории, огнестойкость палубы между такими помещениями может быть снижена до стандарта «А-0».

5.1.2 Если помещение специальной категории или помещение ро-ро разделяется внутренними палубами, класс огнестойкости этих палуб должен определяться на основании производительности и устройства стационарной системы пожаротушения водой. Если стационарная систем пожаротушения водой не может одновременно охватить площадь применения выше и ниже данной палубы, эта палуба должна быть стандарта «А-30», а любые аппарели и двери между палубами должны быть изготовлены из стали и иметь непроницаемую конструкцию, насколько это практически возможно.

5.2 Устройство отверстий в помещениях ро-ро и помещениях специальной категории

5.2.1 Отверстия в обшивке борта, оконечностях или подволоках помещения ро-ро должны располагаться и устраиваться так, чтобы пожар в помещении ро-ро не угрожал:

- .1 местам установки спасательных шлюпок и плотов;
- .2 местам посадки в спасательные средства и местам сбора, включая доступ к ним; и
- .3 жилым помещениям, и обычно занятым служебным помещениям в надстройках и рубках, расположенных над помещением ро-ро.

5 Structural fire protection

14 Section 5 (**Structural fire protection**) is replaced by the following, together with the associated footnote:

«5 Structural fire protection and arrangement of openings

This paragraph applies to passenger ships constructed on or after 1 January 2026. Passenger ships constructed before 1 January 2026 shall comply with the previously applicable requirements of paragraph 5.

5.1 Structural fire protection

5.1.1 In passenger ships carrying more than 36 passengers, the boundary bulkheads and decks of special category and ro-ro spaces shall be insulated to «A-60» class standard. However, where a category (5), (9) and (10) space, as defined in regulation 9.2.2.3, is on one side of the division, the standard may be reduced to «A-0». Where fuel oil tanks are below a special category space, the integrity of the deck between such spaces may be reduced to «A-0» standard.

5.1.2 Where a special category space or ro-ro space is subdivided with internal decks, the fire rating of these decks shall be determined based on the capacity and arrangement of the fixed water-based fire-extinguishing system. If the fixed water-based fire-extinguishing system cannot simultaneously cover the applicable area above and below a given deck, this deck shall be of «A-30» standard while any ramps and doors between decks shall be made of steel and of a design being as tight as practical.

5.2 Arrangement of openings in ro-ro spaces and special category spaces

5.2.1 Openings in the side plating, the ends or deckhead of the ro-ro space shall be situated and arranged so that a fire in the ro-ro space does not endanger:

- .1 stowage areas for survival craft;
- .2 embarkation stations and assembly stations, including access to such stations; and
- .3 accommodation spaces, control stations and normally occupied service spaces in superstructures and deckhouses above the ro-ro space.

Отверстия не допускаются на всех палубах непосредственно под этими объектами и на безопасном расстоянии минимум 6,0 м, измеренном по горизонтали.

5.2.2 Данное требование не применяется к отверстиям, оснащенным устройствами закрытия, такими как рампы и двери. Рампы и двери должны быть стальными для всех палуб, находящихся непосредственно ниже жилых помещений, постов управления и обычно занятых служебных помещений, и иметь «А-0» для всех палуб, находящихся непосредственно ниже спасательных шлюпок и плотов, мест посадки в них и мест сбора.

5.2.3 Однако, отверстия в помещениях ро-ро под жилыми помещениями, постами управления и обычно занятыми служебными помещениями допускаются, когда огнестойкость борта судна, включая окна и двери, соответствует «А-60» на ограничительных конструкциях в прямоугольной площади размером 6,0 м по горизонтали вперед и назад от отверстий и по вертикали минимум на два уровня выше уровня палубы с отверстием. Окна «А-0», защищаемые водной системой с нормой расхода по меньшей мере 5,0 л/мин на квадратный метр, могут считаться равноценными окнам «А-60». Вентиляционные впускные отверстия должны быть спроектированы так, чтобы свести к минимуму риск поражения опасными веществами от пожара*.

5.2.4 Отверстия для механической вентиляции помещений ро-ро и помещений специальной категории допускаются ниже жилых помещений, служебных помещений и постов управления в надстройках, если отверстие защищено запорным устройством, которое маловероятно будет отключено в случае пожара в помещениях ро-ро, и может закрываться из легкодоступного места. Запорное устройство должно быть изготовлено из стали или другого огнестойкого материала. Такие отверстия не допускаются под спасательными шлюпками и плотами, аварийным генератором и воздухозаборниками для машинного отделения(-й).

5.2.5 Несмотря на вышесказанное, воздухозаборники, которые обслуживают механизмы, использующиеся для главной двигательной установки судна, электроснабжения и аварийного электроснабжения, должны находиться в местах, сводящих к минимуму риск загрязнения опасными веществами от пожара в помещении ро-ро или помещении специальной категории.

5.3 Устройство верхней палубы, предназначенной для перевозки транспортных средств

5.3.1 Должны быть приняты соответствующие меры, чтобы полностью разгоревшийся пожар на верхних палубах, предназначенных для перевозки транспортных средств, не создавал опасности:

- .1 местам установки спасательных шлюпок и плотов;

* См. правила 5.2, 8.2, 9.7.1.5 и 20.3.1.4.

Openings are not permitted for all decks directly below these objects and within a safety distance of minimum 6.0 m measured horizontally.

5.2.2 This requirement does not apply to openings fitted with closing arrangements, such as ramps and doors. Ramps and doors shall be of steel for all decks directly below accommodation spaces, control stations and normally occupied service spaces, and minimum «A-0» for all decks directly below survival craft, embarkation stations and assembly stations.

5.2.3 Openings are, however, accepted in ro-ro spaces below accommodation spaces, control stations and normally occupied service spaces, when the fire integrity of the ship's side, including windows and doors, is «A-60» on boundaries in a rectangular area measured 6.0 m horizontally forward and aft of the openings and vertically minimum two deck levels above the deck level with the opening. «A-0» windows protected by a water-based system with an application rate of at least 5.0 l/min per square metre may be accepted as equivalent to «A-60» windows. Ventilation inlets shall be designed to minimize the risk of contamination*.

5.2.4 Openings for mechanical ventilation of ro-ro and special category spaces are permitted below accommodation spaces, service spaces and control stations in superstructures, if the opening is protected by a closing device, with a closing arrangement not likely to be cut off in case of a fire in the ro-ro spaces, capable of being closed from a readily accessible position. The closing device shall be made of steel or other fire-resistant material. Such openings are not permitted below survival craft, the emergency generator and air intakes for the engine-room(s).

5.2.5 Notwithstanding the above, air intakes serving machinery used for the ship's main propulsion, power generation and emergency power generation shall be in a position minimizing the risk of being contaminated by a fire in the ro-ro space or special category space.

5.3 *Arrangement of weather deck intended for the carriage of vehicles*

5.3.1 Appropriate arrangements shall be made so that a fully developed fire on weather decks intended for the carriage of vehicles does not endanger:

- .1 stowage areas for survival craft;

* Refer to regulations 5.2, 8.2, 9.7.1.5 and 20.3.1.4.

- .2 местам посадки в спасательные средства и местам сбора, включая доступ к ним; и
- .3 жилым помещениям, постам управления и обычно занятым служебным помещениям в надстройках и рубках, прилегающих к верхней палубе.

5.3.2 Должны быть приняты соответствующие меры, обеспечивающие безопасное расстояние, измеренное по горизонтали, от выделенных полос движения транспортных средств, более 6,0 м до жилых помещений, постов управления и обычно занятых служебных помещений в надстройках и рубках, прилегающих к верхней палубе.

5.3.3 Безопасное расстояние может быть уменьшено до 3,0 м, если ограничивающее конструкции, включая окна и двери в пределах 6,0 м, имеют огнестойкость «А-60». В качестве альтернативы могут быть применены ограничивающие конструкции, защищаемые водной системой с нормой расхода по меньшей мере 5,0 л/мин на квадратный метр.

5.3.4 Спасательные шлюпки и плоты, места посадки, а также доступ к ним, должны быть защищены безопасным расстоянием более 12,0 м. Безопасные расстояния должны быть измерены горизонтально.

5.3.5 Несмотря на вышесказанное, воздухозаборники, которые обслуживают механизмы, использующиеся для главной двигательной установки судна, электроснабжения и аварийного электроснабжения, должны находиться в местах, сводящих к минимуму риск загрязнения опасными веществами от пожара на верхней палубе, предназначенной для перевозки транспортных средств.»

6 Пожаротушение

6.1 Стационарные системы пожаротушения

15 Пояснительный пункт под заголовком раздела 6.1 (*Стационарные системы пожаротушения*) изменяется следующим образом:

«(Требования пунктов 6.1.1 и 6.1.2 применяются к судам, построенным 1 июля 2014 г. и после этой даты. Суда, построенные до 1 июля 2014 г., должны отвечать ранее применимым требованиям пунктов 6.1.1 и 6.1.2. Требования пунктов 6.2.1 и 6.2.2 применяются к пассажирским судам ро-ро, построенным 1 января 2026 г. и после этой даты. Пассажирские суда с помещениями транспортных средств, помещениями специальной категории или помещениями ро-ро, построенные до 1 января 2026 г., включая построенные до 1 июля 2012 г., должны отвечать требованиям пункта 6.2.3 не позднее первого освидетельствования после 1 января 2028 г.»

- .2 embarkation stations and assembly stations including access to these; and
- .3 accommodation spaces, control stations and normally occupied service spaces in superstructures and deckhouses adjacent to the weather deck.

5.3.2 Appropriate arrangements shall be made providing a safety distance, measured horizontally, from the designated vehicle lanes of more than 6.0 m to accommodation spaces, control stations and normally occupied service spaces in superstructures and deckhouses adjacent to the weather deck.

5.3.3 The safety distance can be reduced to 3.0 m when boundaries, including windows and doors, within 6.0 m are of «A-60» integrity. Alternatively, «A-0» boundaries protected by a water-based system with an application rate of at least 5.0 l/min per square metre may be accepted as equivalent.

5.3.4 Survival craft and embarkation stations, including access to these, shall be protected with a safety distance of more than 12.0 m. Safety distances shall be measured horizontally.

5.3.5 Notwithstanding the above, air intakes serving machinery used for the ship's main propulsion, power generation and emergency power generation shall be in a position minimizing the risk of being contaminated by a fire on the weather deck intended for carriage of vehicles.»

6 Fire extinction

6.1 Fixed fire-extinguishing systems

15 The explanatory paragraph under the title of existing section 6.1 (*Fixed fire-extinguishing systems*) is replaced by the following:

«(The requirements of paragraphs 6.1.1 and 6.1.2 shall apply to ships constructed on or after 1 July 2014. Ships constructed before 1 July 2014 shall comply with the previously applicable requirements of paragraphs 6.1.1 and 6.1.2. The requirements of paragraphs 6.2.1 and 6.2.2 shall apply to ro-ro passenger ships constructed on or after 1 January 2026. Passenger ships with vehicle, special category or ro-ro spaces constructed before 1 January 2026, including those constructed before 1 July 2012, shall comply with the requirements of paragraph 6.2.3 not later than the first survey on or after 1 January 2028.)»

16 После существующего раздела 6.1 (*Стационарные системы пожаротушения*) вставляется следующий новый раздел 6.2, а последующий раздел (*Переносные огнетушители*) и его пункты соответственно переномеровываются:

«6.2 Стационарные системы пожаротушения водой на верхних палубах, предназначенных для перевозки транспортных средств»

6.2.1 На пассажирских судах должна быть установлена стационарная система пожаротушения водой, использующая лафетный ствол(-ы) для охвата верхних палуб, предназначенных для перевозки транспортных средств. Лафетный ствол(ы) должен отвечать положениям Кодекса по системам пожарной безопасности.

6.2.2 На пассажирских судах при установке стационарной системы пожаротушения водой должна быть предусмотрена система стока для охвата верхних палуб, предназначенных для перевозки транспортных средств. Система стока должна иметь способность удаления не менее 125 % общего количества воды, подаваемой лафетным стволом (стволами) и требуемым количеством пожарных стволов.

6.2.3 На пассажирских судах, построенных до 1 января 2026 г., включая построенные до 1 июля 2012 г., должна быть установлена стационарная система пожаротушения водой, использующая лафетный ствол(-ы) для защиты площадей верхних палуб, предназначенных для перевозки транспортных средств. Лафетные стволы должны быть расположены в местах, обеспечивающих беспрепятственную защиту транспортных средств на площади верхней палубы, предназначенной для перевозки транспортных средств, насколько это практически возможно. Работа лафетных стволов должна обеспечиваться безопасными путями доступа или дистанционным управлением, чтобы не быть нарушенной из-за пожара на площади, защищаемой этим лафетным стволом. Производительность каждого лафетного ствола должна быть по меньшей мере 1250 л/мин. Администрация может разрешить меньшую скорость подачи воды, если заданный расход нецелесообразен, учитывая размер и устройство судна. Администрация может также разрешить альтернативные меры для судов, которые уже установили стационарную систему пожаротушения водой, использующую лафетный ствол(-ы), до 1 января 2026 г.».

17 После существующего раздела 6 (*Пожаротушение*) добавляется следующий новый раздел 7 с соответствующей сноской:

«7 Принятие решений»

(Требования пункта 7 должны применяться к пассажирским судам, построенным 1 января 2026 г. и после этой даты)

На пассажирских судах помещения транспортных средств, помещения специальной категории и помещения ро-ро, где установ-

16 The following new section 6.2 is inserted after existing section 6.1 (*Fixed fire-extinguishing systems*) and the subsequent section (*Portable fire extinguishers*) and its paragraphs are renumbered accordingly:

«6.2 *Fixed water-based fire-extinguishing system on weather decks intended for carriage of vehicles*

6.2.1 In passenger ships, a fixed water-based fire-extinguishing system based on monitor(s) shall be installed in order to cover weather decks intended for the carriage of vehicles. The monitor(s) shall comply with the provisions of the Fire Safety Systems Code.

6.2.2 In passenger ships, drainage shall be provided where a fixed water-based fire-extinguishing system is installed to cover weather decks intended for carriage of vehicles. The system shall be sized to remove no less than 125 % of the combined capacity of both the monitor(s) and the required number of fire hose nozzles.

6.2.3 For passenger ships constructed before 1 January 2026, including those constructed before 1 July 2012, a fixed water-based fire-extinguishing system based on monitor(s) shall be installed in order to protect areas on weather decks intended for the carriage of vehicles. Monitors shall be located in positions which ensure unobstructed protection of vehicles in the area on the weather deck intended for carriage for vehicles, as far as practicable. Operation of monitors shall be ensured by safe access ways or remote control not to be impaired by a fire in the area protected by that monitor. Capacity of each monitor shall be at least 1,250 l/min. The Administration may permit lower flow rates when the required rate is not practical given the size and arrangement of the ship. The Administration may also permit alternative arrangements for ships that have already installed a fixed water-based fire-extinguishing system based on monitor(s) prior to 1 January 2026.»

17 The following new section 7 is added after existing section 6 (***Fire extinction***) with the associated footnotes:

«7 ***Decision-making***

(The requirements of paragraph 7 shall apply to passenger ships constructed on or after 1 January 2026)

In passenger ships, vehicle, special category and ro-ro spaces, where fixed pressure water-spraying systems are fitted, shall be

лены стационарные системы пожаротушения водораспылением, должны быть снабжены надлежащими указателями и маркировкой на подволоке и переборке, а также на вертикальных ограничивающих конструкциях, позволяющих легко идентифицировать секции стационарных систем пожаротушения. Надлежащие указатели и маркировка должны быть адаптированы к типичным схемам передвижения экипажа с учетом препятствий со стороны груза или стационарных установок. Знаки номеров секций должны быть изготовлены из фотолюминесцентного материала*. Нумерация секций, указанная внутри помещения, должна быть такой же, как идентификация секционного клапана и идентификация секции в центре безопасности или на посту управления с постоянной вахтой.

* См. главу 11 Кодекса СПБ по оценке и испытаниям фотолюминесцентного материала»

Правило 23 — Центр безопасности на пассажирских судах

6 Управление и мониторинг систем безопасности

18 Пункт 6.10 изменяется следующим образом:

«.10 система сигнализации обнаружения пожара;».

ГЛАВА V

БЕЗОПАНСТЬ МОРЕПЛАВАНИЯ

Правило 31 — Сообщения об опасностях

19 После существующего пункта 1 добавляются следующие новые пункты с соответствующей сноской:

«2.1 Капитан каждого судна, вовлеченного в факт утраты грузового контейнера(-ов), должен незамедлительно и максимально подробно сообщить информацию о таком инциденте соответствующими средствами судам, находящимся поблизости, ближайшему прибрежному государству, а также государству флага.

2.2 В случае оставления судна, упомянутого в пункте 2.1, или в случае, если доклад с такого судна является неполным или недостаточным, компания, как она определена в правиле IX/1.2, должна в максимально возможной степени принять на себя обязательства, возложенные на капитана настоящим правилом.

2.3 Государство флага, проинформированное в соответствии с пунктом 2.1, должно сообщить Организации об утрате грузового контейнера(-ов)*.

provided with suitable signage and marking on deckhead and bulkhead and on the vertical boundaries allowing easy identification of the sections of the fixed fire-extinguishing system. Suitable signage and markings shall be adapted to typical patterns of crew movement taking into consideration obstruction by cargo or fixed installations. Section number signs shall be of photoluminescent material*. The section numbering indicated inside the space shall be same as section valve identification and section identification at the safety centre or continuously manned control station.

* Refer to chapter 11 of the FSS Code for the evaluation and testing of photoluminescent material.»

Regulation 23 — *Safety centre on passenger ships*

6 *Control and monitoring of safety systems*

18 Paragraph 6.10 is replaced by the following:

«.10 fire detection and fire alarm system;»

CHAPTER V

SAFETY OF NAVIGATION

Regulation 31 — *Danger messages*

19 The following new paragraphs are inserted after existing paragraph 1, together with the associated footnote:

«2.1 The master of every ship involved in the loss of freight container(s), shall communicate the particulars of such an incident by appropriate means without delay and to the fullest extent possible to ships in the vicinity, to the nearest coastal State, and also to the flag State.

2.2 In the event of the ship referred to in paragraph 2.1 being abandoned, or in the event of a report from such a ship being incomplete or unobtainable, the company, as defined in regulation IX/1.2, shall, to the fullest extent possible, assume the obligations placed upon the master by this regulation.

2.3 The flag State, once informed in accordance with paragraph 2.1, shall report to the Organization on the loss of freight container(s)*.

2.4 Капитан каждого судна, обнаруживший грузовой контейнер(-ы), дрейфующий в море, должен незамедлительно сообщить подробности своего наблюдения соответствующими средствами в максимально возможной степени судам, находящимся поблизости, и ближайшему прибрежному государству.

* См. Уведомление и распространение сообщений через Глобальную интегрированную систему информации о судоходстве (ГИСИС) (резолюция А.1074(28)).»

20 Пункты 2, 3 и 4 перенумеровываются как пункты 3, 4 и 5, соответственно.

Правило 32 — Информация, передаваемая в сообщениях об опасности

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

«3 Потеря или обнаружение грузового контейнера(-ов)

.1 Потеря грузового контейнера(-ов) с судна

Признается, что во время первоначального доклада не вся информация может быть доступна. Любая последующая и/или дополнительная информация должна сообщаться капитаном при первой же возможности после первоначального доклада. Доклад должен включать:

.1.1 Информация общего характера

- Форма доклада: Потеря грузового контейнера(-ов) с судна
- Время и дата (UTC)
- Идентификатор судна (Номер ИМО/Название судна/Позывной сигнал/ИМПС)
- От: Капитан судна или контактные данные представителя, докладывающего от имени капитана
- Кому: Ближайшее прибрежное государство, где случился инцидент, и государство флага
- Номер сообщения: В хронологическом порядке, если после первого сообщения отправляются другие сообщения о потере грузового контейнера(-ов).

При первой безопасной и практически осуществимой возможности проводится тщательная проверка. Количество или предполагаемое количество потерянных грузовых контейнеров должно быть проверено. Сообщение, содержащее это проверенное количество, должно быть помечено как «окончательное» и отправлено тем же получателям.

2.4 The master of every ship that observes freight container(s) drifting at sea, shall communicate the particulars of such an observation by appropriate means without delay and to the fullest extent possible to ships in the vicinity and to the nearest coastal State.

* Refer to Notification and circulation through the Global Integrated Shipping Information System (GISIS) (resolution A.1074(28)).»

20 Existing paragraphs 2, 3 and 4 are renumbered as paragraphs 3, 4 and 5, respectively.

Regulation 32 — *Information required in danger messages*

21 The following new paragraph is inserted after existing paragraph 2 (Tropical cyclones (storms)):

«3 Loss or observation of freight container(s)

.1 Loss of freight container(s) from a ship

It is recognized that at the time of the initial reporting, not all of the information elements may be available. Any subsequent and/or additional information shall be reported by the master at the earliest opportunity after the initial reporting. The report shall include:

.1.1 General information

- Type of report: Loss of freight container(s) from a ship
- Time (Universal Coordinated Time) and date
- Ship's identity (IMO number/name/call sign/MMSI)
- From: Master of the ship, or contact details of their representative reporting on master's behalf
- To: Nearest coastal State where the incident occurred and flag State
- The message number: In chronological order if other freight container loss messages are sent following the first one.

At the earliest, safe and practicable opportunity, a thorough inspection shall be conducted. The number or estimated number of lost freight container(s) shall be verified. A message containing this verified number shall be marked as «final» and sent to the same recipients.

- .1.2 Доклад о местоположении*
- Местоположение по широте и долготе или истинный пеленг и расстояние в морских милях от четко обозначенного ориентира (если возможно).
- Местоположение судна во время потери грузового контейнера(-ов); или
 - Если местоположение судна во время потери грузового контейнера(-ов) неизвестно, укажите предполагаемое местоположение судна в это время; или
 - Если предполагаемое местоположение судна во время потери грузового контейнера(-ов) неизвестно или не может быть определено, укажите местоположение судна при обнаружении потери.
- .1.3 Общее количество или предполагаемое количество потерянных грузовых контейнеров, соответственно:
- .1.4 Тип груза в грузовом контейнере(-ах):
- Опасный груз: Да/Нет
 - Номер по классификации ООН (если известен)
- .1.5 Описание потерянного грузового контейнера(-ов), насколько это практически возможно:
- Размер грузового контейнера(-ов), (например, 20 футов);
 - Тип(-ы) грузового контейнера(-ов), (например, рефрижератор); и
 - Количество или предполагаемое количество пустых грузовых контейнеров.
- .1.6 Капитан может предоставить дополнительную информацию, насколько это практически возможно, например, помимо прочего:
- Описание груза согласно декларации об опасных грузах (если применимо)
 - Описание любой потери груза
 - Направление и скорость ветра
 - Направление и скорость морского течения
 - Предполагаемое направление и скорость дрейфа потерянного грузового контейнера(-ов)
 - Состояние моря и высота волн

* При наличии можно использовать систему механических, электронных и/или визуальных средств, позволяющую почти в реальном времени сообщать о месте падения грузового контейнера(-ов).

- .1.2 Position reporting*
- Position in latitude and longitude, or true bearing and distance in nautical miles from a clearly identified landmark (where possible)
- Position of the ship when freight container(s) were lost; or
 - If the position of the ship when the freight container(s) were lost is not known, the estimated position of the ship when the freight container(s) were lost; or
 - If an estimated position of the ship when the freight container(s) were lost is not known or cannot be determined, the position of the ship upon discovery of the loss.
- .1.3 Total number or estimated number of freight container(s) lost, as appropriate:
- .1.4 Type of goods in freight container(s):
- Dangerous goods: Yes/No
 - UN number (if known)
- .1.5 Description of freight container(s) lost as far as available and practicable:
- .1.5.1 Dimension of freight container(s) (e. g. 20 foot);
- .1.5.2 Type(s) of freight container(s) (e. g. reefer); and
- .1.5.3 Number or estimated number of empty freight container(s).
- .1.6 The master may provide additional information, if available and practicable, for example but not limited to:
- Cargo description according to the dangerous goods manifest (if applicable)
 - Description of any cargo spill
 - Wind direction and speed
 - Sea current direction and speed
 - Estimated drift direction and speed of lost freight container(s)
 - Sea state and wave height

* Where available, a system of mechanical, electronic and/or visual aids can be used, allowing near real-time reporting of the drop point of the freight container(s).

- .2 Обнаружение грузового контейнера(-ов), дрейфующего(-их) в море
- .2.1 Информация общего характера
- Форма доклада: Обнаружение грузового контейнера(-ов), дрейфующего(-их) в море
 - Время и дата (UTC)
 - Идентификатор судна (Номер ИМО/Название судна/Позывной сигнал/ИМПС)
 - От: Капитан судна
 - Кому: Ближайшее прибрежное государство к месту обнаружения
- .2.2 Доклад о местоположении
- Время (UTC), дата и местоположение обнаруженного грузового контейнера(-ов) по широте и долготе, или истинный пеленг и расстояние в морских милях от четко определенного ориентира (если возможно)
- .2.3 Общее количество обнаруженных грузовых контейнеров
- .2.4 Капитан может предоставить дополнительную информацию, насколько это практически возможно, например, помимо прочего:
- Размер грузового контейнера(-ов), (например, 20 футов);
 - Тип(-ы) грузового контейнера(-ов), (например, рефрижератор);
 - Описание любой потери груза
 - Направление и скорость ветра
 - Направление и скорость морского течения
 - Предполагаемое направление и скорость дрейфа обнаруженного грузового контейнера(-ов)
 - Состояние моря и высота волн.»

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

.2 Observation of freight container(s) drifting at sea

.2.1 General information

- Type of report: Observation of freight container(s) drifting at sea
- Time (Universal Coordinated Time) and date
- Ship's identity (IMO number/name/call sign/MMSI)

- From: Master of the ship
- To: Nearest coastal State to the position of observation

.2.2 Position reporting

Time (Universal Coordinated Time), date and position of the observed freight container(s) in latitude and longitude, or true bearing and distance in nautical miles from a clearly identified landmark (where possible)

.2.3 Total number of freight container(s) observed

.2.4 The master may provide additional information, if available and practicable, for example but not limited to:

- Dimension of freight container(s) (e. g. 20 foot)
- Type(s) of freight container(s) (e.g. reefer)
- Description of any cargo spill
- Wind direction and speed
- Sea current direction and speed
- Estimated drift direction and speed of observed freight container(s)
- Sea state and wave height.»

22 Existing paragraphs 3, 4 and 5 are renumbered as paragraphs 4, 5 and 6, respectively.

КОРРЕКТУРА ИЗДАНИЯ 2024 ГОДА

Корректурa ИМО

книга	стр.	Документ ИМО	что и где сделать
2	110-111	MSC 105/20/Add.1/ Corr.1 от 12.09.2024	уд. сноску к IV/2
2	472-473	NV.059 от 19.07.2024 и MSC 105/20/Add.1/ Corr.1 от 12.09.2024	исправить параграфы в тексте подзаголовка в Форме С на выделенные: Endorsement for annual and periodical surveys relating to life-saving appliances and other equipment referred to in paragraphs 2.4, 2.5, 2.6, 2.9 and 2.10 of this certificate Подтверждение ежегодного и периодического освидетельствований, относящихся к спаса- тельным средствам и прочему оборудованию и снабжению, указанным в пунктах 2.4, 2.5, 2.6, 2.9 и 2.10 настоящего свидетельства
2	474-475	NV.059 от 19.07.2024 и MSC 105/20/Add.1/ Corr.1 от 12.09.2024	исправить параграфы в тексте подзаголовка в Форме С на выделенные: Endorsement for periodical surveys relating to radio installations referred to in paragraphs 2.7 and 2.8 of this certificate Подтверждение периодических освидетельство- ваний, относящихся к радиоустановкам, ука- занным в пунктах 2.7 и 2.8 настоящего свиде- тельства

Подстрочные примечания изд. ЦНИИМФ (носят справочный характер)

книга	стр.	на какой документ ссылка
1	16-17 34-35	MSC.1/Circ.1500/Rev.3
1	44-45	вместо А.1156(32) д. б. А.1186(33)
1	72-73	вместо А.1155(32) д. б. А.1185(33)
1	106-107	MSC.1/Circ.1330/Rev.1
1	110-111 112-113 114-115 116-117 178-179 248-249 250-251 300-301	MSC.1/Circ.1572/Rev.1 и 2

книга	стр.	на какой документ ссылка
1	302-303 304-305 312-313 324-325 328-329	MSC.1/Circ.1572/Rev.1 и 2
1	242-243 244-245 338-339	MSC.188(79)/Rev.1 и 2
1	560-561 562-523 588-589 608-609	MSC.1/Circ.1456/Rev.1
1	582-583	MSC.1/Circ.1276/Rev.1
1	608-609	MSC.1/Circ.1511/Rev.1
1	696-697 698-699	MSC.1/Circ.1430/Rev.1
2	166-167	вместо А.530(13) д. б. MSC.510(105) Пересмотренные эксплуатационные требования к электронным картографическим навигационным информационным системам (ECDIS) Performance standards for electronic chart display and information systems (ECDIS)
2	176-177	вместо А.857(20) д. б. А.1158(32)
2	186-187 204-205 208-209	MSC.263(84)/Rev.1
2	206-207	MSC.1/Circ.1307/Rev.1
2	258-259	MSC.1/Circ.1361/Rev.1
2	260-261	MSC.1/Circ.1353/Rev.2
2	270-271	MSC.1/Circ.1588/Rev.3
2	300-301	вместо А.1118(30) д. б. А.1188(33)
2	310-311	вместо А.1156(32) д. б. А.1186(33)
2	314-315	вместо А.1155(32) д. б. А.1185(33)
2	370-371 372-373	MSC.1/Circ.1572/Rev.1 и 2
2	388-389	MSC.1/Circ.1212/Rev.3

АО «ЦНИИМФ»
191015, Санкт-Петербург, Кавалергардская ул., д. 6, лит. А

Отдел безопасности мореплавания (Отдел № 30)
тел. (812) 271-81-96
тел./факс (812) 274-79-70
www.cniimf.ru/safety.htm
imo@cniimf.ru

Подписано в печать 20.07.2022. Формат 70×100¹/₁₆
Бумага офсетная. Печать офсетная. Печ. л. ...
Тираж ... экз. Заказ № ...

Отпечатано с готовых файлов заказчика
в типографии ООО «Контраст»
192171, Санкт-Петербург, Железнодорожный пр., д. 20, лит. А, пом. 6.
Тел.: (812) 917-17-85
E-mail: ooocontrast@yandex.ru