



Autentiškas vertimas
Vyriausybės kanceliarijos
Dokumentų valdymo skyrius
2018 02 28
Dokumentų valdymo skyriaus
vyriausioji patarėja
D. Čekatauskienė

REZOLIUCIJA MSC.325(90)

Priimta 2012 m. gegužės 24 d.

1974 M. TARPTAUTINĖS KONVENCIJOS DĖL ŽMOGAUS GYVYBĖS APSAUGOS JŪROJE SU PAKEITIMAIS PAKEITIMŲ PRIĖMIMAS

Jūrų saugumo komitetas,

prisimindamas Tarptautinės jūrų organizacijos konvencijos 28 straipsnio b dalį dėl Komiteto funkcijų;

taip pat prisimindamas 1974 m. Tarptautinės konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS) (toliau – Konvencija) VIII straipsnio b dalį dėl Konvencijos priedo pakeitimo tvarkos, išskyrus jo I skyrių;

atsižvelgęs savo devynioliktajame posėdyje į vadovaujantis Konvencijos VIII straipsnio b dalies i punktu pasiūlytus ir išplatintus Konvencijos pakeitimus,

1. *priima*, vadovaudamasis Konvencijos VIII straipsnio b dalies iv punktu, Konvencijos pakeitimus, kurių tekstas pateikiamas šios Rezoliucijos priede;

2. *nustato*, vadovaudamasis Konvencijos VIII straipsnio b dalies vi punkto 2 papunkčio bb įtrauka, kad minėti pakeitimai laikomi priimtais 2013 m. liepos 1 d., nebent iki šios datos daugiau nei trečdalis Konvencijos Susitariančiųjų Vyriausybių ar Susitariančiųjų Vyriausybių, kurių prekybos laivynai kartu sudaro ne mažiau kaip 50 proc. pasaulio prekybos laivyno bendrosios talpos, pareiškia savo prieštaravimus dėl pakeitimų;

3. *ragina* SOLAS konvencijos Susitariančiąsias Vyriausybes atkreipti dėmesį, kad vadovaujantis Konvencijos VIII straipsnio b dalies vii punkto 2 papunkčiu pakeitimai įsigalioja 2014 m. sausio 1 d., priėmus juos pagal pirmiau minėtą 2 pastraipą;

4. *prašo* pagal Konvencijos VIII straipsnio b dalies v punktą Generalinį sekretorių, visoms Konvencijos Susitariančiosioms Vyriausybėms perduoti patvirtintas šios Rezoliucijos ir jos Priede išdėstytų pakeitimų tekstų kopijas;

5. *taip pat prašo* Generalinį sekretorių perduoti šios Rezoliucijos ir jos Priedo kopijas Organizacijos narėms, kurios nėra Konvencijos Susitariančiosios Vyriausybės.

**1974 M. TARPTAUTINĖS KONVENCIJOS DĖL ŽMOGAUS GYVYBĖS APSAUGOS
JŪROJE SU PAKEITIMAIS PAKEITIMŲ PRIĖMIMAS**

II-1 SKYRIUS

**KONSTRUKCIJA. LAIVO SANDARA, SKIRSTYMAS Į SKYRIUS IR STOVUMAS,
MECHANIZMAI IR ELEKTROS ĮRANGA**

B-1 dalis

Stovumas

8-1 taisyklė

Sistemų pajėgumai įvykus užtvindymo avarijai keleiviniuose laivuose

1. Esama II-1 skyriaus 8-1 taisyklė pakeičiama ir išdėstoma taip:

„8-1 taisyklė

Sistemų pajėgumai ir informacija apie galimybę eksploatuoti laivą įvykus užtvindymo avarijai keleiviniuose laivuose

1. Taikymas

Šios taisyklės nuostatos taikomos keleiviniams laivams, kurių ilgis, kaip apibrėžta II-1 skyriaus 2 taisyklės 5 punkte, yra 120 m ar didesnis arba laivams, kuriuose yra trys ar daugiau pagrindinių vertikalių zonų.

2. Galimybė eksploatuoti pagrindines laivo sistemas, kai laivas apgadinamas dėl užtvindymo*

2010 m. liepos 1 d. ar vėliau pastatyti keleiviniai laivai turi būti įrengiami taip, kad II-2 skyriaus 21 taisyklės 4 punkte nurodytų laivų sistemos veiktų, jei užtvindomas bet kuris vienas vandeniui nepralaidus laivo skyrius.

3. Informacija apie galimybę eksploatuoti laivą įvykus užtvindymo avarijai

Siekiant pateikti kapitonui informaciją apie galimybę eksploatuoti laivą, kad laivas galėtų saugiai grįžti į uostą, 2014 m. sausio 1 d. ar vėliau pastatytuose keleiviniuose laivuose turi būti:

3.1. laivo kompiuteris stovumui apskaičiuoti arba

3.2. kranto paramos įranga,

remiantis Organizacijos parengtomis gairėmis**.“

* Žr. Preliminarų aiškinamąjį raštą, skirtą keleivinių laivų sistemų pajėgumams įvertinti įvykus užtvindymo avarijai (Aplinkraštis MSC.1/Circ.1369).

** Žr. Gaires dėl eksploatavimo informacijos, skirtas keleivinių laivų kapitonams, kad laivas savo eiga arba tempiamas galėtų saugiai grįžti į uostą (Aplinkraštis MSC.1/Circ.1400).

III SKYRIUS

GELBĖJIMOSI PRIEMONĖS IR ĮRANGA

B dalis

Laivams ir gelbėjimosi priemonėms taikomi reikalavimai

20 taisyklė

Eksploatacinė parengtis, techninė priežiūra ir patikrinimai

2. 11.2 punkte po esamo 3 papunkčio įterpiamas toks naujas 4 papunktis:

„4. neatsižvelgiant į pirmesnę 3 papunktį, laisvo kritimo gelbėjimosi valčių atkabinimo sistemų veikimo išbandymas turi būti atliekamas laisvo kritimo būdu, kai laive yra tik jo įgula, arba imituojamo nuleidimo, atliekamo remiantis Organizacijos parengtomis gairėmis, būdu*.“

* Žr. Priemonės, skirtas su gelbėjimosi valtimis susijusių avarijų prevencijai (Aplinkraštis MSC.1/Circ.1206/Rev.1).

V SKYRIUS

LAIVYBOS SAUGUMAS

14 taisyklė

Laivų įgulų komplektavimas

3. Esamas 2 punktas pakeičiamas tokiu nauju punktu:

„2. Kiekvienam laivui, kuriam taikomos I dalies nuostatos, Administracija privalo:

2.1. taikydama skaidrią procedūrą ir atsižvelgdama į atitinkamas Organizacijos priimtas gaires, nustatyti tinkamą minimalią saugios įgulos sudėtį*;

2.2. išduoti atitinkamą minimalios saugios įgulos sudėties liudijimą ar jam lygiavertį dokumentą, kuriuo pažymima, kad laive yra minimali saugi įgula, kuri laikoma būtina siekiant atitikties 1 punkto nuostatoms.“

* Žr. Rezoliucija A.1047(27) Organizacijos priimtus Saugaus įgulų komplektavimo principus.

VI SKYRIUS

KROVINIŲ VEŽIMAS

A dalis

Bendrosios nuostatos

4. Po esamos 5-1 taisyklės įterpiama tokia nauja 5-2 taisyklė:

„5-2 taisyklė

Draudimas sumaišyti nesupakuotus skystuosius krovinius ir vykdyti gamybos procesus laivui plaukiojant jūroje

1. Draudžiama fiziškai sumaišyti nesupakuotus skystuosius krovinius laivui plaukiojant jūroje. Fiziniu sumaišymu vadinamas procesas, kai laivo krovininiai siurbliai ir vamzdynas naudojami dviem ar daugiau skirtingų krovinių rūšių cirkuliuoti laivo viduje, siekiant gauti produkto nauju pavadinimu krovinį. Šiuo draudimu kapitonui neužkertamas kelias perkelti krovinius laivo saugumo ar jūrų aplinkos apsaugos tikslais.

2. 1 pastraipoje minimas draudimas netaikomas, kai produktai laivuose sumaišomi jūros dugno mineralinių žaliavų išteklių paieškos ir naudojimo tikslais ir kai tai daroma siekiant palengvinti tokias operacijas.

3. Jūroje plaukiojančiam laivui draudžiama vykdyti bet kokią gamybos procesą. Gamybos procesai reiškia bet kokias apgalvotai atliekamas operacijas, per kurias įvyksta cheminė laivo krovinio ir bet kurios kitos medžiagos ar krovinio tarpusavio reakcija.

4. 3 pastraipoje minimas draudimas netaikomas gamybos procesams laivuose su kroviniais, kai tai daroma jūros dugno mineralinių žaliavų išteklių paieškos ir naudojimo tikslais ir siekiant palengvinti tokius veiksmus*.

* Žr. Gaires, skirtas ribotiems nesupakuotų pavojingų ir kenksmingų skystųjų medžiagų kiekiams vežti ir tvarkyti pakrantės pagalbinuose laivuose (Rezoliucija A.673(16) su pakeitimais).

VII SKYRIUS

PAVOJINGŲ KROVINIŲ VEŽIMAS

A dalis

Supakuotų pavojingų krovinių vežimas

4 taisyklė

Dokumentai

5. Taisyklės tekstas keičiamas taip:

„1. Visi dokumentai, susiję su supakuotų pavojingų krovinių vežimu jūra, ir konteinerio / transporto priemonės pakavimo liudijimas turi atitikti atitinkamas IMDG kodekso nuostatas ir turi būti pateikti uosto valstybės valdžios institucijos paskirtam asmeniui ar organizacijai.

2. Kiekvienas supakuotus pavojingus krovinius vežantis laivas privalo turėti specialų jų sąrašą, deklaraciją arba sandėliavimo planą, kuriuose, laikantis atitinkamų IMDG kodekso nuostatų, nurodyti laive esantys pavojingi kroviniai ir jų išdėstymas. Prieš laivui išplaukiant vieno iš šių dokumentų kopija pateikiama uosto valstybės valdžios institucijos paskirtam asmeniui arba organizacijai.

XI-1 SKYRIUS

SPECIALIOS PRIEMONĖS JŪRŲ LAIVYBOS SAUGUMUI SUSTIPRINTI

2 taisyklė

Sustiprintos apžiūros

6. Žodžiai „Organizacijos Asamblėjos rezoliucija A.744(18) priimtose Rekomendacijose“

keičiami žodžiais „Organizacijos Asamblėjos rezoliucija A.1049(27) priimtame 2011 m. Tarptautiniame sustiprintos patikrinimų programos, vykdomos atliekant balkerių ir naftos tanklaivių apžiūras, kodekse (2011 m. SAP kodeksas)“.