

О внесении изменений в некоторые приказы Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан и Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан

Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 28 марта 2018 года № 198. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 21 апреля 2018 года № 16789

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Утвердить прилагаемый перечень некоторых приказов Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан и Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан, в которые вносятся изменения.

2. Комитету транспорта Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан обеспечить:

1) государственную регистрацию настоящего приказа в Министерстве юстиции Республики Казахстан;

2) в течение десяти календарных дней со дня государственной регистрации настоящего приказа направление его копии на бумажном носителе и в электронной форме на казахском и русском языках в Республиканское государственное предприятие на праве хозяйственного ведения "Республиканский центр правовой информации" для официального опубликования и включения в Эталонный контрольный банк нормативных правовых актов Республики Казахстан;

3) в течение десяти календарных дней после государственной регистрации настоящего приказа направление его копии на официальное опубликование в периодические печатные издания;

4) размещение настоящего приказа на интернет-ресурсе Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан;

5) в течение десяти рабочих дней после государственной регистрации настоящего приказа в Министерстве юстиции Республики Казахстан представление в Юридический департамент Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан сведений об исполнении мероприятий, согласно подпунктам 1), 2), 3) и 4) настоящего пункта.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на курирующего вице-министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан.

4. Настоящий приказ вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования.

"СОГЛАСОВАН"

Министр труда и социальной защиты
населения
Республики Казахстан

_____ М. Абылкасымова

2 апреля 2018 года

"СОГЛАСОВАН"

Министр иностранных дел
Республики Казахстан

_____ К. Абдрахманов

5 апреля 2018 года

Утвержден
приказом Министра
по инвестициям и развитию
Республики Казахстан
от 28 марта 2018 года
№ 198

Перечень

некоторых приказов Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан и Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан, в которые вносятся изменения

1. В приказе Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 17 июля 2002 года № 251-І "Об утверждении Правил выдачи Свидетельства о страховании или ином финансовом обеспечении гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 1956):

в заголовок вносится изменение на казахском языке, текст на русском языке не меняется;

в пункт 1 вносится изменение на казахском языке, текст на русском языке не меняется;

в название Правил вносится изменение на казахском языке, текст на русском языке не меняется;

в Правилах выдачи Свидетельства о страховании или ином финансовом обеспечении гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью, утвержденных указанным приказом:

пункт 1 изложить в следующей редакции:

"1. Настоящие Правила выдачи Свидетельства о страховании или ином финансовом обеспечении гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью (далее -

Правила) разработаны в соответствии с Международной конвенцией о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года с поправками (далее - Конвенция) и Законом Республики Казахстан от 17 января 2002 года "О торговом мореплавании".

2. В приказе Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 14 марта 2011 года № 137 "Об утверждении Правил постройки судов смешанного "река-море" плавания" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 6883, опубликован 2011 года в Собрание актов центральных исполнительных и иных центральных государственных органов Республики Казахстан № 5):

в Правилах постройки судов смешанного "река-море" плавания, утвержденных указанным приказом:

пункт 39 изложить в следующей редакции:

"39. Конструктивная противопожарная защита пассажирских судов, независимо от их класса и характера совершаемых рейсов, должна соответствовать требованиям Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года с поправками (далее – СОЛАС-74).";

часть вторую пункта 77 изложить в следующей редакции:

"Для судов, совершающих международные рейсы, обязательными для выполнения являются также требования СОЛАС-74 и Международного кодекса остойчивости судов в неповрежденном состоянии 2008 года, принятым резолюцией MSC (267(85), с поправками.";

часть первую пункта 106 изложить в следующей редакции:

"106. Требования настоящего раздела являются обязательными для выполнения на судах, осуществляющих каботажные и международные рейсы. Для судов, совершающих международные рейсы, обязательными для выполнения являются также требования СОЛАС-74.";

часть вторую пункта 135 изложить в следующей редакции:

"Для судов, совершающих международные рейсы, применяются соответствующие требования Международной конвенции о грузовой марке 1966 года, измененной Протоколом 1988 года, с поправками (далее – КГМ 66/88).";

пункт 231 изложить в следующей редакции:

"231. Требования настоящей главы являются обязательными для выполнения на судах, осуществляющих каботажные рейсы. Для судов, совершающих международные рейсы, а также для пассажирских судов класса "М-СП", независимо от характера совершаемых ими рейсов обязательными для выполнения являются требования СОЛАС-74 и Международного кодекса по спасательным средствам, принятого резолюцией MSC 48(66) Комитета по безопасности на море ИМО (далее – МКСС).";

пункт 254 изложить в следующей редакции:

"254. Суда смешанного плавания снабжают сигнальными средствами, требуемыми при плавании по внутренним водным путям, и сигнальными средствами, требуемыми при плавании в морских районах в соответствии с положениями Конвенции о международных правилах предупреждения столкновений судов в море 1972 года с поправками (далее – МППСС-72), независимо от характера совершаемого рейса (каботажного или международного).";

пункт 297 изложить в следующей редакции:

"297. Требования настоящего раздела предъявляются для выполнения на судах, совершающих каботажные рейсы. Для судов, совершающих международные рейсы, обязательными для выполнения являются требования СОЛАС-74.";

подпункт 4) пункта 307 изложить в следующей редакции:

"4) глобальная морская система связи при бедствии и для обеспечения безопасности (далее – ГМССБ) – международная система радиосвязи, разработанная Международной морской организацией, требования к которой предусмотрены в главе IV "Радиосвязь" СОЛАС-74 и в настоящую часть Правил";

пункт 351 изложить в следующей редакции:

"351. Вблизи места установки каждого аварийного радиобуя предусматривают хорошо видимый символ радиобуя в соответствии с требованиями СОЛАС-74.";

пункт 356 изложить в следующей редакции:

"356. Вблизи мест хранения и размещения УКВ-аппаратуры двусторонней радиотелефонной связи предусматривают хорошо видимые символы в соответствии с требованиями СОЛАС-74.".

3. В приказе исполняющего обязанности Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 21 апреля 2011 года № 214 "Об утверждении Правил о грузовой марке морских судов" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 6967, опубликован 30 июня 2011 года в газете "Юридическая газета" № 92 (2082):

в Правилах о грузовой марке морских судов, утвержденных указанным приказом:

пункт 1 изложить в следующей редакции:

"1. Настоящие Правила о грузовой марке морских судов (далее – Правила) разработаны в соответствии с подпунктом 49) пункта 3 статьи 4 Закона Республики Казахстан от 17 января 2002 года "О торговом мореплавании" и Международной конвенции о грузовой марке 1966 года, измененной Протоколом 1988 года, с поправками (далее – Международная конвенция о грузовой марке) и определяют порядок назначения судну надводного борта, освидетельствования и нанесения, грузовых марок на борта, подлежащих техническому наблюдению Регистром судоходства.".

4. В приказе исполняющего обязанности Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 12 мая 2011 года № 273 "Об утверждении Правил

классификации и постройки морских судов" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 6982, опубликован 2013 года в Бюллетене нормативных правовых актов центральных исполнительных и иных государственных органов Республики Казахстан, № 8, ст. 49):

в Правилах классификации и постройки морских судов, утвержденных указанным приказом:

в пункте 6:

подпункты 325), 326) и 327) изложить в следующей редакции:

"325) груз ОЯТ – отработавшее ядерное топливо, плутоний и высокорadioактивные отходы в упаковке, перевозимые в качестве груза в соответствии с классом 7 МКМПОГ ;

326) МКМПОГ – Международный кодекс морской перевозки опасных грузов, принятый резолюцией MSC. 122(75) Комитета по безопасности на море ИМО, с поправками;

327) МКМПНГ – Международный кодекс морской перевозки навалочных грузов, принятый MSC. 268(85) Комитета по безопасности на море ИМО, с поправками;"

подпункты 329) и 330) изложить в следующей редакции:

"329) опасные грузы – вещества, материалы и изделия, охватываемые МКМПОГ;

330) опасные грузы навалом - любые материалы, иные, чем жидкость или газ, состоящий из смеси частиц, гранул или более крупных кусков материала, как правило, однородный по составу, на который распространяется МКМПОГ и который грузиться непосредственно в грузовые помещения судна без использования какой-либо промежуточной тары, в том числе такие же материалы, загруженные в судовые баржи;" ;

подпункт 333) изложить в следующей редакции:

"333) упаковка – грузовая емкость, установленная МКМПОГ.

диагностирование технического состояния - процесс определения причин отклонения диагностических параметров при проведении мониторинга технического состояния и/или установления неисправностей, как правило, безразборными методами, с целью осуществления технического обслуживания и ремонта по фактическому состоянию;" ;

подпункт 7) пункта 82 изложить в следующей редакции:

"7) чертеж размещения на судне опознавательного номера ИМО в соответствии с требованиями Правил XI-1/3 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года с поправками (далее – СОЛАС-74) (для всех пассажирских судов валовой вместимостью 100 и более и для всех грузовых судов валовой вместимостью 300 и более).";

подпункт 3) пункта 100 изложить в следующей редакции:

"3) чертеж размещения на судне опознавательного номера ИМО в соответствии с требованиями Правил XI-1/3 СОЛАС-74 (для всех пассажирских судов валовой вместимостью 100 и более и для всех грузовых судов валовой вместимостью 300 и более).";

подпункт 1) пункта 665 изложить в следующей редакции:

"1) суда имеют в носовой части бак, расположенный выше палубы надводного борта. В случае если вышеуказанное требование ограничивает грузовые операции, то кормовую переборку бака возможно сместить в нос от носовой переборки носового грузового трюма при условии, что длина бака составляет не менее 7 % длины судна в корму от носового перпендикуляра, где длина судна предусмотрена подпунктом 12) пункта 4 Правил о грузовой марке. Высота бака не менее стандартной высоты, определенной согласно Международной конвенции о грузовой марке 1966 года с учетом Протокола к данной конвенции 1988 года, с поправками, или на 0,5 м выше поперечного носового комингса люка носового трюма № 1 в зависимости от того, что больше. При этом расстояние между кормовой кромкой палубы бака и поперечным носовым комингсом люка носового трюма № 1 по всей ширине корпуса судна не превышает величину, м, определяемую по формуле:

$$l_F = \sqrt{H_F - H_C}$$

, (209)

где H_F – высота бака, м;

H_C – высота поперечного носового комингса люка носового трюма № 1, м.

Установка волнореза на палубе бака для защиты поперечного носового комингса и люковых крышек носового трюма № 1 не допускается. При необходимости установки волнореза для иных целей, отстояние волнореза в диаметральной плоскости от кормовой кромки палубы бака не менее 2,75 его высоты;";

подпункт 1) пункта 1890 изложить в следующей редакции:

"1) у нефтеналивных судов:

при длине $L_1 > 225$ м – в любом месте по длине судна;

при длине L_1 более 150, но не более 225 м – в любом месте по длине судна, за исключением машинного отделения, когда оно расположено в корме. Такое машинное отделение рассматривается как отдельный затапливаемый отсек;

при длине $L_1 < 150$ м – в любом месте по длине судна между соседними поперечными переборками, за исключением машинного отделения;

в случае перевозки веществ категории Y, подпадающих под положения приложения 2 к Конвенции МАРПОЛ-73/78 с поправками, как у химовозов типа 3;"

подпункт 1) пункта 2062 изложить в следующей редакции:

"1) у нефтеналивных судов:

при длине $L_1 > 225$ м – в любом месте по длине судна;

при длине L_1 более 150, но не более 225 м – в любом месте по длине судна, за исключением машинного отделения, когда оно расположено в корме. Такое машинное отделение рассматривается как отдельный затапливаемый отсек;

при длине $L_1 < 150$ м – в любом месте по длине судна между соседними поперечными переборками, за исключением машинного отделения;

в случае перевозки веществ категории Y, подпадающих под положения приложения II к Конвенции МАРПОЛ-73/78 с поправками, как у химовозов типа 3;"

пункт 2626 изложить в следующей редакции:

"2626. В дополнение к требованиям настоящей главы необходимо выполнение применимых положений МКМПОГ и МКМПНГ. Перевозка опасных грузов на всех судах без соблюдения положений МКМПОГ запрещается.";

подпункт 1) пункта 2633 изложить в следующей редакции:

"1) четыре полных комплекта защитной одежды, стойкой к химическому воздействию и предназначенной для использования в аварийных ситуациях. Защитная одежда закрывает весь кожный покров так, чтобы никакая часть тела не оставалась незащищенной, и, в зависимости от свойств грузов, соответствовать рекомендациям МКМПОГ или МКМПНГ;"

пункт 2643 изложить в следующей редакции:

"2643. В дополнение к требованиям настоящей главы выполняются применимые положения МКМПОГ.";

пункт 3420 изложить в следующей редакции:

"3420. Каждый танкер для перевозки сырой нефти дедвейтом 20000 т и более, оборудуют системой мойки сырой нефтью. Эта система должна полностью отвечать требованиям правила 33 Приложения 1 к МАРПОЛ 73/78 с поправками. Если судно оборудовано системой мойки сырой нефтью, соответствующей требованиям указанного правила, то вне зависимости от дедвейта к основному символу класса судна добавляется знак COW (параграф 10 главы 2 настоящих Правил). При наличии системы мойки сырой нефтью, судно оборудуется системой инертных газов, отвечающей требованиям главы 282 настоящих Правил. Система трубопроводов мойки сырой нефтью, связанное с ней оборудование и устройства (трубопроводы, моечные машинки, насосы, зачистная система) должны соответствовать Техническим требованиям к конструкции, эксплуатации и проверке систем мойки сырой нефтью в соответствии с положениями Резолюции ИМО А.446(XI), измененной Резолюциями А.497(XII) и А

.897(21). Система мойки танков сырой нефтью должна состоять из стационарных трубопроводов и должна быть независимой от других систем. Участки грузовой системы могут входить в систему мойки танков сырой нефтью при условии, что они удовлетворяют требованиям, предъявляемым к трубопроводам системы мойки танков сырой нефтью.";

пункт 5121 изложить в следующей редакции:

"5121. Необходимо чтобы системы сигнализации обнаружения пожара, устанавливаемые на суда, были одобренного Регистром судоходства типа и, кроме требований настоящей главы, отвечали требованиям параграфа 1 главы 161 настоящих Правил и требованиям Международного кодекса по системам пожарной безопасности, принятый резолюцией MSC. 98(73) Комитета по безопасности на море ИМО, с поправками (главы 138 настоящих Правил).";

часть третью пункта 5335 изложить в следующей редакции:

"Основные данные журнала батарей включаются в судовые документы системы управления безопасной эксплуатацией судов, регламентированные главой IX СОЛАС-74.".

5. В приказе Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 января 2015 года № 73 "Об утверждении Устава службы на судах морского транспорта Республики Казахстан" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 11114, опубликован 25 июня 2015 года в информационно-правовой системе "Әділет"):

в Уставе службы на судах морского транспорта Республики Казахстан, утвержденном указанным приказом:

часть первую пункта 144 изложить в следующей редакции:

"144. Радиотехническая служба обеспечивает бесперебойную работу аппаратуры глобальной морской системы связи при бедствии (далее – ГМССБ) в соответствии с требованиями Международной Конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года с поправками (далее – СОЛАС-74), безопасность мореплавания судна, оперативно-диспетчерскую радиосвязь по деятельности морского транспорта. В радиотехническую службу входит весь штурманский состав судна в качестве операторов ГМССБ.";

часть третью пункта 255 изложить в следующей редакции:

"Учения по судовым тревогам проводятся не реже, чем это предписано СОЛАС-74."