МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ
по охране человеческой жизни на море 1974 года
СОЛАС 74

текст, измененный Протоколом 1988 года к ней, с поправками
(с изменениями на 1 января 2016 года)
(редакция, действующая с 1 января 2017 года)

---

Документ с изменениями, внесенными:

резолюцией КБМ от 21 ноября 2014 года N MSC.386(94) (Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (Полярный кодекс). Серия "Судовладельцам и капитанам", Выпуск 37 - СПб.: АО ЦНИИМФ, 2016 год);

резолюцией КБМ от 11 июня 2015 года N MSC.395(95) (Бюллетень N 36 изменений и дополнений к консолидированному тексту Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года с поправками. - СПб.: АО "ЦНИИМФ", 2016 год);

резолюцией КБМ от 11 июня 2015 года N MSC.392(95) (Бюллетень N 36 изменений и дополнений к консолидированному тексту Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года с поправками. - СПб.: АО "ЦНИИМФ", 2016 год).

---

## Предисловие

1 Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года (СОЛАС-74) была принята 1 ноября 1974 года на Международной конференции по охране человеческой жизни на море, а Протокол к ней 1988 года (Протокол-88) - 10 ноября 1988 года на Международной конференции по гармонизированной системе освидетельствований и оформления свидетельств.

2 Комитет по безопасности на море (КБМ) Международной морской организации (ИМО) принял ряд поправок к Приложению к Конвенции СОЛАС-74. Ряд поправок был также принят Международными конференциями Договаривающихся правительств Конвенции. Настоящая публикация содержит сводный текст Конвенции СОЛАС-74, Протокола-88 к ней и тексты всех поправок, принятых конференциями и Комитетом по безопасности на море и опубликованных ранее в Бюллетенях N 1-35* изменений и дополнений. Сводный текст объединяет в одном документе все требования СОЛАС, применяемые с 1 июля 1986 года.

---

* В текст также внесены поправки принятые, но еще не вступившие в силу. Они выделены следующим образом: еще не действующий текст светлее уже действующего; вступающие в силу с 1 января 2016 года - сплошной линией на полях; вступающие в силу с 1 июля 2016 года - штриховой линией на полях; дата вступления новых глав указана в начале главы (*примеч. сост.*).

3 Как правило, содержащиеся в сводном тексте требования к конструкции, оборудованию и снабжению применимы к судам, построенным на дату и после даты вступления в силу соответствующих поправок. Эти даты и исключения из этого правила указываются в конкретных правилах Приложения к Конвенции. Для определения требований, применимых к судну, построенному до дат, указанных в Приложении, следует обращаться к предыдущим текстам Конвенции СОЛАС с соответствующими поправками. По этой причине, рекомендуется сохранять Консолидированный текст Конвенции СОЛАС-74 издания ЦНИИ морского флота 1993 года с Бюллетенями N 1-16 к нему, Консолидированный текст Конвенции СОЛАС-74 издания 2002 года с бюллетенями N 17-26 и Консолидированный текст Конвенции СОЛАС-74 издания 2008 года с бюллетенями N 27-29, Консолидированный текст Конвенции СОЛАС-74 издания 2010 года с бюллетенями N 27-35. Последовательная нумерация Бюллетеней изменений и дополнений к Конвенции будет продолжена.

Следует обратить особое внимание на то, что поправки к требованиям Конвенции, измененной положениями Протокола-88 и последующими поправками, отражаются в соответствующих судовых свидетельствах. По этой причине, содержание свидетельств конкретного судна может отличаться от приведенных в настоящем издании форм - в зависимости от применимости конкретных требований к конкретному судну, построенному на конкретную дату.

Требования эксплуатационного характера (правила перевозки грузов, ведение записей, проведение учебных тревог и т.п.) распространяются на все суда, независимо от даты постройки. Исключения оговорены в тексте самих правил.

4 Сноски и примечания, приводимые в данном сводном тексте, отсылают к кодексам, руководствам и рекомендациям и могут приводиться на уровень современности с одобрением новых документов ИМО. Как правило, все эти документы публикуются в Сборниках резолюций ИМО или в отдельных изданиях ЗАО "ЦНИИМФ".

5 При подготовке настоящего издания использованы аутентичные тексты соответствующих документов ИМО, в которые были внесены незначительные редакционные поправки. Это редактирование было ограничено следующим:

.1 в главе I выражения "настоящая Конвенция" и "настоящая Конвенция и настоящие правила" заменены термином "настоящие правила"; и

.2 исправлены ошибки, обнаруженные в текстах на момент издания, независимо от корректуры, опубликованной ИМО.

6 С другой стороны, обращаем внимание на следующее:

.1 десятичная система нумерации использована во всех главах, которые были полностью заменены в процессе внесения в них поправок; существовавшая ранее система нумерации сохранена в главах I и VIII;

.2 в ссылках на правила, пункты и главы использована сокращенная форма, например: "правило II-2/23.3" (пункт 3, правила 23, главы II-2), тогда как существовавшая ранее система сохранена в правилах, которые не подверглись изменениям, например: "правило 8 главы I" или "пункт (a) этого правила";

.3 набранный курсивом текст правила I/10(a)(v) - поправка, принятая резолюцией MSC.204(81); о ее вступлении в силу будет объявлено особо.

7 Английский язык приводится в качестве одного из официальных языков текста. Он является основным рабочим языком ИМО и, по этой причине, в случае каких-либо разночтений положений текста, предпочтение должно отдаваться тексту на английском языке.

8 Поправки к данному изданию, по мере их принятия ИМО, будут доводиться ЗАО "ЦНИИМФ" до сведения всех пользователей в Бюллетенях изменений и дополнений, начиная с Бюллетеня N 36.

## Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года

ДОГОВАРИВАЮЩИЕСЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА,

ЖЕЛАЯ содействовать усилению охраны человеческой жизни на море установлением, с общего согласия, единообразных принципов и правил, направленных на достижение этой цели,

СЧИТАЯ, что лучший способ достижения этой цели - заключение Конвенции, заменяющей Международную конвенцию по охране человеческой жизни на море 1960 года, с учетом прогресса, достигнутого со времени заключения этой Конвенции,

ДОГОВОРИЛИСЬ о нижеследующем:

### Статья I. Общие обязательства по Конвенции

Общие обязательства по Конвенции

a) Договаривающиеся правительства обязуются выполнять положения настоящей Конвенции и ее Приложения, которое составляет неотъемлемую часть настоящей Конвенции. Всякая ссылка на настоящую Конвенцию означает одновременно ссылку и на ее Приложение.

b) Договаривающиеся правительства обязуются издавать законы, декреты, приказы и правила и принимать все другие меры, необходимые для полного осуществления положений настоящей Конвенции, в целях обеспечения того что, с точки зрения охраны человеческой жизни на море, судно пригодно для того вида эксплуатации, для которого оно предназначено.

### Статья II. Применение

Применение

Настоящая Конвенция применяется к судам, имеющим право плавания под флагом государства, правительство которого является Договаривающимся правительством.

### Статья III. Законы, правила

Законы, правила

Договаривающиеся правительства обязуются сообщать и передавать на хранение Генеральному секретарю Межправительственной морской консультативной организации* (далее - *Организация*):

_____

* В настоящее время - Международная морская организация.

a) список неправительственных организаций, которые уполномочены от их имени осуществлять административные меры по обеспечению охраны человеческой жизни на море для рассылки Договаривающимся правительствам с целью уведомления их должностных лиц;

b) тексты законов, декретов, приказов и правил, которые будут изданы по различным вопросам, затрагиваемым настоящей Конвенцией;

c) достаточное количество образцов свидетельств, выдаваемых ими согласно положениям настоящей Конвенции для рассылки Договаривающимся правительствам с целью уведомления их должностных лиц.

### Статья IV. Случаи непреодолимой силы

Случаи непреодолимой силы

a) На судно, не подпадающее под положения настоящей Конвенции в момент своего отправления в какой-либо рейс, не распространяются положения настоящей Конвенции в случае любого его отклонения от маршрута следования, если это отклонение произошло вследствие наступления непогоды или любых других случаев непреодолимой силы.

b) При проверке правильности применения к судну каких-либо положений настоящей Конвенции в расчет не принимаются лица, находящиеся на судне вследствие непреодолимой силы или вследствие возложенной на капитана обязанности перевозить лиц, потерпевших кораблекрушение, или иных лиц.

### Статья V. Перевозка лиц при чрезвычайных обстоятельствах

Перевозка лиц при чрезвычайных обстоятельствах

a) Для обеспечения эвакуации лиц с целью избавления их от грозящей их жизни опасности, Договаривающееся правительство может разрешить перевозку на своих судах большего количества лиц, чем это допускается положениями настоящей Конвенции.

b) Такое разрешение не лишает другие Договаривающиеся правительства права контроля, осуществляемого ими согласно настоящей Конвенции, над такими судами при заходе их в порты.

c) Договаривающееся правительство, выдавшее такое разрешение, посылает Генеральному секретарю Организации извещение о любом таком разрешении вместе с изложением мотивов выдачи такого разрешения.

**Статья VI. Предыдущие договоры и конвенции**

Предыдущие договоры и конвенции

a) Настоящая Конвенция в отношениях между Договаривающимися правительствами заменяет и отменяет Международную конвенцию по охране человеческой жизни на море, подписанную в Лондоне 17 июня 1960 года.

b) Все другие ныне действующие между правительствами - участниками настоящей Конвенции договоры, конвенции и соглашения, касающиеся охраны человеческой жизни на море или вопросов, затрагивающих такую охрану, продолжают сохранять в течение своего срока действия полную силу в отношении:

i) судов, к которым настоящая Конвенция не применяется;

ii) судов, к которым настоящая Конвенция применяется, но по вопросам, которые специально не предусмотрены настоящей Конвенцией.

c) Однако, когда положения таких договоров, конвенций или соглашений противоречат положениям настоящей Конвенции, предпочтение отдается положениям настоящей Конвенции.

d) Все вопросы, которые специально не предусмотрены настоящей Конвенцией, остаются предметом законодательства Договаривающихся правительств.

**Статья VII. Особые правила, установленные по соглашению**

Особые правила, установленные по соглашению

Когда в соответствии с настоящей Конвенцией, по соглашению между всеми или некоторыми Договаривающимися правительствами, устанавливаются особые правила, такие правила направляются Генеральному секретарю Организации для рассылки всем Договаривающимся правительствам.

**Статья VIII. Поправки**

Поправки

a) В настоящую Конвенцию могут быть внесены поправки посредством одной из двух процедур, предусмотренных в следующих пунктах.

b) Поправки после рассмотрения в Организации:

i) предлагаемая Договаривающимся правительством поправка представляется Генеральному секретарю Организации, который рассылает ее членам Организации и всем Договаривающимся правительствам не менее чем за шесть месяцев до ее рассмотрения;

ii) представленная и разосланная таким образом поправка передается на рассмотрение Комитету по безопасности на море Организации;

iii) Договаривающиеся правительства государств, независимо от того являются они членами Организации или нет, имеют право на участие в работе Комитета по безопасности на море при рассмотрении и одобрении им поправок;

iv) поправки одобряются большинством в две трети голосов Договаривающихся правительств, присутствующих и голосующих в Комитете по безопасности на море, состав которого расширен, как это предусмотрено подпунктом (iii) настоящего пункта (далее - *Комитет по безопасности на море расширенного состава*), при условии, что в момент голосования присутствует не менее одной трети Договаривающихся правительств;

v) одобренные в соответствии с подпунктом (iv) настоящего пункта поправки направляются Генеральным секретарем Организации всем Договаривающимся правительствам для их принятия;

vi) (1) поправка к статье Конвенции или к главе I Приложения считается принятой на дату, на которую она принята двумя третями Договаривающихся правительств;

2) поправка к Приложению, за исключением его главы I, считается принятой:

aa) по истечении двух лет с даты ее направления Договаривающимся правительствам для принятия; или

bb) по истечении иного срока, который не должен быть менее одного года, если он устанавливается во время ее одобрения большинством в две трети Договаривающихся правительств, присутствующих и голосующих в Комитете по безопасности на море расширенного состава.

Однако поправка считается не принятой, если в течение установленного срока более одной трети Договаривающихся правительств или Договаривающиеся правительства государств, общий торговый флот которых по валовой вместимости составляет не менее 50% мирового торгового флота, заявят Генеральному секретарю Организации, что они возражают против такой поправки;

vii) (1) поправка к статье Конвенции или к главе I ее Приложения вступает в силу для тех Договаривающихся правительств, которые ее приняли, по истечении шести месяцев с даты, на которую она считалась принятой, а для Договаривающегося правительства, которое примет ее после этой даты, - по истечении шести месяцев с даты ее принятия таким Договаривающимся правительством;

2) поправка к Приложению, за исключением его главы I, вступает в силу по истечении шести месяцев с даты, на которую она считается принятой для всех Договаривающихся правительств, за исключением тех, которые сделали заявление, согласно подпункту (vi)(2) настоящего пункта, о том, что они возражают против поправки и не отозвали такого заявления. Однако до установленной даты вступления в силу поправки Договаривающееся правительство может сделать уведомление Генеральному секретарю Организации, о том, что оно освобождает себя от введения в действие положений такой поправки на срок, не превышающий одного года, начиная с даты ее вступления в силу, или на такой больший срок, который может быть установлен большинством в две трети Договаривающихся правительств, присутствующих и голосующих в Комитете по безопасности на море расширенного состава во время одобрения поправки.

c) Поправка путем созыва Конференции:

i) по просьбе Договаривающегося правительства, поддержанной не менее одной трети Договаривающихся правительств, Организация созывает Конференцию Договаривающихся правительств для рассмотрения поправок к настоящей Конвенции;

ii) поправка, одобренная такой Конференцией большинством в две трети голосов присутствующих и голосующих Договаривающихся правительств, направляется генеральным секретарем Организации всем Договаривающимся правительствам для ее принятия;

iii) если Конференция не примет иного решения, поправка считается принятой и вступает в силу в соответствии с условиями процедуры, предусмотренными для этой цели соответственно в подпунктах (vi) и (vii) пункта (b) настоящей статьи, причем ссылки в этих подпунктах на Комитет по безопасности на море расширенного состава означают ссылки на Конференцию;

d) (i) Договаривающееся правительство, которое приняло вступившую в силу поправку к Приложению, не обязано распространять преимущества по настоящей Конвенции на свидетельства, выданные судну, имеющему право плавания под флагом государства, Договаривающееся правительство которого, в соответствии с положениями подпункта (vi)(2) пункта (b) настоящей статьи, возразило против такой поправки и не отозвало своего возражения против нее, но лишь в той части, в которой такие свидетельства затрагиваются положениями упомянутой поправки;

ii) Договаривающееся правительство, которое приняло вступившую в силу поправку к Приложению, распространяет преимущества по настоящей Конвенции на свидетельства, выданные судну, имеющему право плавания под флагом государства, правительство которого, в соответствии с положениями подпункта (vii)(2) пункта (b) настоящей статьи, уведомило генерального секретаря Организации о том, что оно освобождает себя от введения в действие положений такой поправки.

e) Если специально не предусмотрено иное, поправка к настоящей Конвенции, сделанная в соответствии с настоящей статьей и относящаяся к конструкции судна, применяется лишь к судам, кили которых заложены или которые находятся в подобной стадии постройки на дату или после даты вступления в силу такой поправки.

f) Заявление о принятии поправки или о возражении против нее, либо уведомление, сделанное согласно подпункту (vii)(2) пункта (b) настоящей статьи, представляется в письменном виде генеральному секретарю Организации, который информирует все Договаривающиеся правительства о наличии таких документов и о дате их получения.

g) Генеральный секретарь Организации информирует все Договаривающиеся правительства о вступающих в силу согласно настоящей статье поправках и о дате вступления в силу каждой из таких поправок.

**Статья IX. Подписание, ратификация, принятие, утверждение и присоединение**

Подписание, ратификация, принятие, утверждение и присоединение

a) Настоящая Конвенция открыта для подписания в штаб-квартире Организации с 1 ноября 1974 года до 1 июля 1975 года, а после этой даты - для присоединения. Государства могут стать участниками настоящей Конвенции путем:

i) подписания без оговорки о ратификации, принятии или утверждении;

ii) подписания с оговоркой о ратификации, принятии или утверждении с последующей ратификацией, принятием или утверждением; или

iii) присоединения.

b) Ратификация, принятие, утверждение или присоединение осуществляется путем сдачи на хранение соответствующего документа Генеральному секретарю Организации.

c) Генеральный секретарь Организации информирует правительства всех государств, которые подписали настоящую Конвенцию или присоединились к ней, о любом подписании или о сдаче на хранение документа о ратификации, принятии, утверждении или присоединении и о дате его сдачи на хранение.

**Статья X. Вступление в силу**

Вступление в силу

a) Настоящая Конвенция вступает в силу по истечении двенадцати месяцев с даты, на которую ее участниками, в соответствии со статьей IX, станут не менее двадцати пяти государств, общий торговый флот которых по валовой вместимости составляет не менее 50% мирового торгового флота.

b) Документ о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, сданный на хранение после даты вступления в силу настоящей Конвенции, вступает в силу по истечении трех месяцев с даты его сдачи на хранение.

c) Документ о ратификации, принятии, утверждении, или присоединении, сданный на хранение после даты, на которую, в соответствии со статьей VIII, поправка к Конвенции считается принятой, относится к Конвенции с такой поправкой.

**Статья XI. Денонсация**

Денонсация

a) Настоящая Конвенция может быть денонсирована любым Договаривающимся правительством в любое время по истечении пяти лет с даты вступления в силу Конвенции для такого правительства.

b) Денонсация осуществляется путем сдачи на хранение документа о денонсации Генеральному секретарю Организации, который уведомляет все другие Договаривающиеся правительства о любом полученном документе о денонсации и о дате его получения, а также о дате вступления в силу такой денонсации.

c) Денонсация вступает в силу по истечении одного года с даты получения генеральным секретарем Организации документа о денонсации или по истечении большего срока, который может быть указан в таком документе.

**Статья XII. Сдача на хранение и регистрация**

Сдача на хранение и регистрация

a) Настоящая Конвенция сдается на хранение Генеральному секретарю Организации, который направляет ее заверенные копии правительствам всех государств, подписавшим ее или присоединившимся к ней.

b) Как только настоящая Конвенция вступит в силу, Генеральный секретарь Организации передаст ее текст Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций для регистрации и опубликования в соответствии со статьей 102 Устава Организации Объединенных Наций.

**Статья XIII. Языки**

Языки

Настоящая Конвенция составлена в одном экземпляре на английском, испанском, китайском, русском и французском языках, причем все тексты являются равно аутентичными. Официальные переводы на арабский, итальянский и немецкий языки будут подготовлены и сданы на хранение вместе с подписанным оригиналом.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся, должным образом на то уполномоченные своими соответствующими правительствами, подписали настоящую Конвенцию.

СОВЕРШЕНО В ЛОНДОНЕ 1 ноября 1974 года.

(Подписи опущены)

## Протокол 1988 года к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года

(с изменениями на 1 января 2016 года)

СТОРОНЫ НАСТОЯЩЕГО ПРОТОКОЛА,

ЯВЛЯЯСЬ СТОРОНАМИ Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, совершенной в Лондоне 1 ноября 1974 года,

ПРИЗНАВАЯ необходимость введения в упомянутую выше Конвенцию положений об освидетельствовании и оформлении свидетельств, гармонизированных с соответствующими положениями других международных документов,

СЧИТАЯ, что лучшим способом для достижения этой цели является заключение Протокола к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года,

СОГЛАСИЛИСЬ о нижеследующем:

**Статья I. Общие обязательства**

Общие обязательства

1 Стороны настоящего Протокола обязуются выполнять положения настоящего Протокола и Приложения к нему, которое составляет неотъемлемую часть настоящего Протокола. Каждая ссылка на настоящий Протокол означает одновременно ссылку на Приложение к нему.

2 В отношениях между Сторонами настоящего Протокола положения Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года с поправками (именуемой далее *Конвенция*) применяются с учетом изменений и дополнений, представленных в настоящем Протоколе.

3 В отношении судов, имеющих право плавать под флагом государства, которое не является Стороной Конвенции и настоящего Протокола, Стороны настоящего Протокола применяют требования Конвенции и настоящего Протокола - насколько это необходимо, чтобы таким судам не предоставлялся более благоприятный режим.

**Статья II. Предыдущие договоры**

Предыдущие договоры

1 Настоящий Протокол, в отношениях между Сторонами настоящего Протокола, заменяет и отменяет Протокол 1978 года к Конвенции.

2 Несмотря на любые другие положения настоящего Протокола, любое свидетельство, выданное на основании и в соответствии с положениями Конвенции, и любое дополнение к такому свидетельству, выданное на основании и в соответствии с положениями Протокола 1978 года к Конвенции, действительные при вступлении в силу настоящего Протокола в отношении выдавшей это свидетельство или дополнение Стороны, остаются в силе до истечения срока его действия, в соответствии с условиями Конвенции или Протокола 1978 года к Конвенции - в зависимости от случая.

3 Сторона настоящего Протокола не выдает свидетельства, на основании и в соответствии с положениями Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, принятой 1 ноября 1974 года.

**Статья III. Направление информации**

Направление информации

Стороны настоящего Протокола обязуются направлять и сдавать на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации (именуемой далее *Организация*):

a) тексты законов, постановлений, предписаний, правил и других документов, которые были опубликованы по различным вопросам, затрагиваемым настоящим Протоколом;

b) список назначенных инспекторов или признанных организаций, которые уполномочены от их имени осуществлять принятие мер по обеспечению охраны человеческой жизни на море, для рассылки Сторонам с целью информирования их должностных лиц и уведомления о конкретных обязанностях и условиях полномочий, предоставленных этим назначенным инспекторам или признанным организациям;

c) достаточное количество образцов их свидетельств, выдаваемых на основании положений настоящего Протокола.

**Статья IV. Подписание, ратификация, принятие, утверждение и присоединение**

Подписание, ратификация, принятие, утверждение и присоединение

1 Настоящий Протокол открыт для подписания в штаб-квартире Организации с 1 марта 1989 года по 28 февраля 1990 года, а затем остается открытым для присоединения. С учетом положений пункта (3), государства могут выражать свое согласие соблюдать положения настоящего Протокола путем:

a) подписания без оговорки о ратификации, принятии или утверждении; или

b) подписания с условием относительно ратификации, принятия или утверждения с последующей ратификацией, принятием или утверждением; или

c) присоединения.

2 Ратификация, принятие, утверждение или присоединение осуществляется путем сдачи на хранение документа об этом Генеральному секретарю Организации.

3 Только государства, которые подписали без оговорки, ратифицировали, приняли, утвердили Конвенцию или присоединились к ней, могут подписать без оговорки, ратифицировать, принять, утвердить настоящий Протокол или присоединиться к нему.

**Статья V. Вступление в силу**

Вступление в силу

1 Настоящий Протокол вступает в силу по истечении двенадцати месяцев с даты, на которую выполнены оба следующих условия:

a) не менее пятнадцати государств, общая валовая вместимость торговых судов которых составляет не менее 50% валовой вместимости судов мирового торгового флота, выразили свое согласие соблюдать положения Протокола в соответствии со статьей IV, и

b) выполнены условия для вступления в силу Протокола 1988 года к Международной конвенции о грузовой марке 1966 года,

при условии что настоящий Протокол не вступит в силу до 1 февраля 1992 года.

2 Для государств, которые сдали на хранение документ о ратификации, принятии, утверждении настоящего Протокола или присоединении к нему после того как были выполнены условия для вступления его в силу, но до даты вступления в силу, ратификация, принятие, утверждение или присоединение вступят в силу на дату вступления в силу настоящего Протокола или по истечении трех месяцев после даты сдачи на хранение документа, смотря по тому, что наступит позднее.

3 Любой документ о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, сданный на хранение после даты, на которую настоящий Протокол вступает в силу, вступит в силу по истечении трех месяцев после даты сдачи на хранение документа.

4 После даты, на которую поправка к настоящему Протоколу считается принятой согласно статье VI, любой сданный на хранение документ о ратификации, принятии, утверждении или присоединении относится к настоящему Протоколу с внесенными в него поправками.

**Статья VI. Поправки**

Поправки

Процедуры, изложенные в статье VIII Конвенции, применяются к поправкам к настоящему Протоколу при условии, что

a) ссылки в статье на Конвенцию и Договаривающиеся правительства означают ссылки на настоящий Протокол и Стороны настоящего Протокола соответственно;

b) поправки к статьям настоящего Протокола и Приложению к нему должны быть одобрены и вступить в силу в соответствии с процедурой, применяемой к поправкам к статьям Конвенции или главе I Приложения к ней; и

c) поправки к дополнению к Приложению к настоящему Протоколу могут быть одобрены и вступить в силу в соответствии с процедурой, применяемой к поправкам к Приложению к Конвенции, за исключением главы I.

**Статья VII. Денонсация**

Денонсация

1 Настоящий Протокол может быть денонсирован любой Стороной в любое время по истечении пяти лет с даты вступления в силу настоящего Протокола для этой Стороны.

2 Денонсация осуществляется путем сдачи на хранение документа о денонсации Генеральному секретарю Организации.

3 Денонсация вступает в силу по истечении одного года с даты получения Генеральным секретарем Организации документа о денонсации или по истечении такого более продолжительного периода, который может быть указан в этом документе.

4 Денонсация Конвенции какой-либо Стороной считается денонсацией этой Стороной настоящего Протокола. Такая денонсация вступает в силу с той же даты, что и денонсация Конвенции, в соответствии со статьей XI, пункт (c) Конвенции.

**Статья VIII. Депозитарий**

Депозитарий

1 Настоящий Протокол сдается на хранение Генеральному секретарю Организации (именуемому далее *Депозитарий*).

2 Депозитарий должен:

a) информировать правительства всех государств, подписавших настоящий Протокол или присоединившихся к нему:

i) о каждом новом подписании или сдаче на хранение документа о ратификации, принятии, утверждении или присоединении с указанием их даты;

ii) о дате вступления в силу настоящего Протокола;

iii) о сдаче на хранение любого документа о денонсации настоящего Протокола с указанием даты его получения и даты вступления денонсации в силу;

b) направлять заверенные копии подлинного текста настоящего Протокола правительствам всех государств, которые подписали настоящий Протокол или присоединились к нему.

3 Как только настоящий Протокол вступит в силу, заверенная копия с ее подлинного текста направляется депозитарием в Секретариат Организации Объединенных Наций для регистрации и опубликования в соответствии со статьей 102 Устава Организации Объединенных Наций.

**Статья IX. Языки**

Языки

Настоящий Протокол составлен в одном подлинном экземпляре на английском, арабском, испанском, китайском, русском и французском языках, причем все тексты являются аутентичными. Официальный перевод на итальянский язык будет подготовлен и сдан на хранение вместе с подписанным подлинником.

СОВЕРШЕНО В ЛОНДОНЕ одиннадцатого ноября одна тысяча девятьсот восемьдесят восьмого года.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся, должным образом на то уполномоченные своими правительствами, подписали настоящий Протокол.

(Подписи опущены)

## Сводный текст приложения к Конвенции СОЛАС-74 и Протоколу-88 к ней, включающий поправки

### Глава I - Общие положения

#### Часть A - Применение, оределения и т.д.

ЧАСТЬ A - ПРИМЕНЕНИЕ, ОПРЕДЕЛЕНИЯ И Т.Д.

##### Правило 1. Применение

Применение*

* См. MSC-MEPC.5/Circ.8 - "Унифицированная интерпретация применения правил конвенций СОЛАС и МАРПОЛ, применение которых основывается на дате заключения контракта, дате закладки киля и дате поставки судна".

a) Настоящие правила, если специально не предусмотрено иное, применяются только к судам, совершающим международные рейсы.

b) В каждой главе более точно определено, к каким судам и в какой мере применяются эти правила.

##### Правило 2. Определения

Определения

В настоящих правилах, если специально не предусмотрено иное:

a ) *Правила* означают правила, содержащиеся в Приложении к настоящей Конвенции;

b) *Администрация* означает правительство государства, под флагом которого судно имеет право плавания;

c) *Одобрено* означает одобрено Администрацией;

d ) *Международный рейс* означает рейс из страны, к которой применяется настоящая Конвенция, до порта за пределами этой страны или наоборот;

e) *Пассажир* означает всякое лицо, за исключением:

i) капитана и членов экипажа или иных лиц, работающих или выполняющих на судне какие-либо обязанности, связанные с деятельностью этого судна; и

ii) ребенка не старше одного года;

f ) *Пассажирское судно* означает судно, перевозящее более двенадцати пассажиров;

g) *Грузовое судно* означает судно, не являющееся пассажирским;

h ) *Танкер* означает грузовое судно, построенное или приспособленное для перевозки наливом воспламеняющихся** жидких грузов;

* В английском тексте *inflammable* равнозначно *flammable.*

i ) *Рыболовное судно* означает судно, используемое для промысла рыбы, китов, тюленей, моржей или иных живых ресурсов моря;

j) *Ядерное судно* означает судно, оборудованное ядерной силовой установкой;

k) *Новое судно* означает судно, киль которого заложен или которое находится в подобной стадии постройки на 25 мая 1980 года или после этой даты;

l) *Существующее судно* означает судно, не являющееся новым;

m) Одна *миля* равна 1852 м (6080 футам);

n ) *Ежегодная дата* означает день и месяц каждого года, которые будут соответствовать дате истечения срока действия соответствующего свидетельства.

**Правило 3. Исключения**

Исключения

a) Настоящие правила, если специально не предусмотрено иное, не применяются к:

i) военным кораблям и военным транспортам;

ii) грузовым судам валовой вместимостью менее 500 рег.т;

iii) судам, не имеющим механических средств движения;

iv) деревянным судам примитивной конструкции;

v) прогулочным яхтам, не занимающимся коммерческими перевозками;

vi) рыболовным судам.

b) Положения настоящих правил, за исключением специально предусмотренных главой V, не применяются к судам, плавающим только по Великим озерам Северной Америки и по реке Святого Лаврентия на восток до прямой линии, проведенной от мыса Розье до мыса Вест-Пойнт острова Антикости, и севернее острова Антикости - до меридиана 63°.

**Правило 4. Изъятия**

Изъятия

a) Если при исключительных обстоятельствах судну, обычно не совершающему международных рейсов, потребуется выполнить разовый международный рейс, то оно может быть освобождено Администрацией от выполнения любого требования настоящих правил, при условии что оно отвечает требованиям безопасности, которые, по мнению Администрации, являются достаточными для совершения такого разового рейса.

b) Администрация может освободить любое судно, имеющее особенности нового типа, от выполнения любых положений глав II-1, II-2, III и IV настоящих правил, применение которых могло бы серьезно затруднить исследования в области улучшения таких особенностей и их внедрение на судах, совершающих международные рейсы. Однако такое судно должно отвечать требованиям безопасности, которые, по мнению Администрации, соответствуют тому виду эксплуатации, для которого оно предназначено, и обеспечивают его общую безопасность, а также являются приемлемыми для правительств государств, в порты которых предполагается заход судна. Предоставляющая любое такое изъятие Администрация сообщает Организации данные о нем и его мотивы, а Организация рассылает их Договаривающимся правительствам для сведения.

**Правило 5. Равноценные замены**

Равноценные замены

a) Когда настоящими правилами предписывается применение на судне оборудования, материалов, средств, приборов какого-либо типа или выполнение какого-либо определенного положения, Администрация может разрешить взамен этого либо применение на этом судне иного оборудования, материала, средства, прибора или какого-либо их типа, либо выполнение иного положения, если она с помощью испытаний или иным путем убеждена, что применение такого оборудования, материала, средства, прибора или какого-либо их типа или выполнение такого положения является, по меньшей мере, таким же эффективным, как и то, которое предписывается настоящими правилами.

b) Администрация, которая разрешает либо применение заменяющего оборудования, материала, средства, прибора или какого-либо их типа, либо выполнение заменяющего положения, сообщает Организации данные о такой замене вместе с отчетом об испытаниях. Организация рассылает эти данные другим Договаривающимся правительствам с целью уведомления их должностных лиц.

**Часть B - Освидетельствования и свидетельства**

* Здесь и далее в квадратных скобках - дополнительные к имеющимся ссылки на связанные с Конвенцией документы; см. стр. 1080 (*примеч. сост.*).

**Правило 6. Проверка и освидетельствование**

Проверка и освидетельствование

a) Проверка и освидетельствование судов в той мере, в какой они касаются применения положений настоящих правил и предоставления изъятия из них, осуществляются должностными лицами Администрации. Администрация, однако, может поручить проверки и освидетельствования либо назначенным для этой цели инспекторам, либо признанным ею организациям.

b) Администрация, назначающая инспекторов или признающая организации для проведения проверок и освидетельствований, как это предусмотрено в пункте (a), как минимум уполномочивает любого назначенного инспектора или признанную организацию:

i) требовать ремонта судна;

ii) выполнять проверки и освидетельствования по просьбе соответствующих властей государства порта.

Администрация уведомляет Организацию о конкретных обязанностях и условиях полномочий, предоставляемых назначенным инспекторам или признанным организациям.

c) Если назначенный инспектор или признанная организация устанавливает, что состояние судна или его оборудования не соответствует в значительной степени данным свидетельства или что судно не пригодно для выхода в море без опасности для судна или людей на борту, этот инспектор или организация немедленно обеспечивает принятие мер по устранению недостатков и надлежащим образом уведомляет Администрацию. Если меры по устранению недостатков не приняты, соответствующее свидетельство должно быть изъято, а Администрация немедленно уведомлена; и если судно находится в порту другой Стороны, соответствующие власти государства порта также немедленно уведомляются. Если должностное лицо этой Администрации, назначенный инспектор или признанная организация уведомили соответствующие власти государства порта, то правительство заинтересованного государства порта предоставляет любую необходимую помощь такому должностному лицу, инспектору или организации в выполнении их обязанностей согласно настоящему правилу. Когда это применимо, правительство заинтересованного государства порта должно обеспечить, чтобы судно не вышло в плавание до тех пор, пока оно не сможет выйти в море или покинуть порт для перехода до соответствующего судоремонтного завода без опасности для судна или людей на борту.

d) В каждом случае Администрация полностью гарантирует полноту и эффективность проверки и освидетельствования и предпринимает действия по обеспечению необходимых мер для выполнения этого обязательства.

**Правило 7. Освидетельствования пассажирских судов**

Освидетельствования пассажирских судов

a) Пассажирское судно подлежит освидетельствованиям, указанным ниже:

i) первоначальное освидетельствование до ввода судна в эксплуатацию;

ii) освидетельствование для возобновления свидетельства один раз в двенадцать месяцев, за исключением случаев, когда применяется правило 14(b), (e), (f) и (g);

iii) дополнительные освидетельствования по мере необходимости.

b) Вышеупомянутые освидетельствования проводятся следующим образом:

i) первоначальное освидетельствование включает полную проверку конструкции, механизмов, оборудования и снабжения судна, а также его подводной части, внутренний и наружный осмотр котлов. Это освидетельствование должно удостоверять, что устройства, материалы и размеры элементов конструкции, котлы и другие сосуды под давлением и их арматура, главные и вспомогательные механизмы, электрическое оборудование, радиоустановки, включая радиоустановки, используемые в спасательных средствах, противопожарная защита, противопожарные системы и средства, спасательные средства и устройства, судовое навигационное оборудование, навигационные издания, средства для посадки лоцманов и иное оборудование и снабжение судна полностью отвечают требованиям настоящих правил, а также законов, постановлений, предписаний и правил, изданных Администрацией исходя из настоящих правил, для судов того вида эксплуатации, для которого они предназначены. Это освидетельствование также должно удостоверять, что качество изготовления всех частей судна и его оборудования и снабжение во всех отношениях удовлетворительны и что судно обеспечено сигнально-отличительными огнями, сигнальными знаками и средствами подачи звуковых сигналов и сигналов бедствия, предписанными положениями настоящих правил и действующих Международных правил предупреждения столкновений судов в море.

ii) освидетельствование для возобновления свидетельства включает проверку конструкции, котлов, других сосудов под давлением, механизмов, оборудования и снабжения, а также подводной части судна. Это освидетельствование должно удостоверять, что судно в отношении конструкции, котлов и других сосудов под давлением и их арматуры, главных и вспомогательных механизмов, электрического оборудования, радиоустановок, включая радиоустановки, используемые в спасательных средствах, противопожарной защиты, противопожарных систем и средств, спасательных средств и устройств, судового навигационного оборудования, навигационных изданий, средств для посадки лоцманов и иного оборудования и снабжения находится в удовлетворительном состоянии и пригодно для того вида эксплуатации, для которого оно предназначено, что оно отвечает требованиям настоящих правил, а также законов, постановлений, предписаний и правил, изданных Администрацией, исходя из настоящих правил. Имеющиеся на судне сигнально-отличительные огни, сигнальные знаки и средства подачи звуковых сигналов и сигналов бедствия подлежат также вышеупомянутому освидетельствованию, чтобы удостовериться, что они отвечают требованиям настоящих правил и действующих Международных правил предупреждения столкновений судов в море;

iii) дополнительное освидетельствование, общее или частичное, в зависимости от обстоятельств, производится после ремонта, являющегося следствием обследования, указанного в правиле 11, или во всех иных случаях после производства любого значительного ремонта или восстановительных работ. Освидетельствование должно удостоверять, что такой ремонт или восстановительные работы были произведены качественно, что материал и качество такого ремонта или восстановительных работ во всех отношениях удовлетворительны и что судно во всех отношениях отвечает положениям настоящих правил и действующих Международных правил предупреждения столкновений судов в море, а также законов, постановлений, предписаний и правил, изданных Администрацией, исходя из этих правил;

c) (i) упомянутые в пункте (b) настоящего правила законы, постановления, предписания и правила должны быть во всех отношениях таковы, чтобы обеспечивать, с точки зрения охраны человеческой жизни, пригодность судна для того вида эксплуатации, для которого оно предназначено;

ii) они должны содержать, среди прочего, требования, подлежащие выполнению при гидравлических или иных приемлемых испытаниях, проводимых до ввода в эксплуатацию и в последующем, которым должны быть подвергнуты главные и вспомогательные котлы, соединения, паропроводы, баллоны высокого давления и топливные цистерны для двигателей внутреннего сгорания. Эти требования должны предусматривать также порядок проведения испытаний и устанавливать периодичность двух последовательных испытаний.

**Правило 8. Освидетельствования спасательных средств и другого оборудования и снабжения грузовых судов**

Освидетельствования спасательных средств и другого оборудования и снабжения грузовых судов

a) Спасательные средства и другое оборудование и снабжение грузовых судов валовой вместимостью 500 рег.т и более, как указано в пункте (b)(i), подлежат освидетельствованиям, указанным ниже:

i) первоначальное освидетельствование до ввода судна в эксплуатацию;

ii) освидетельствование для возобновления свидетельства с периодичностью, установленной Администрацией, но не превышающей 5 лет, за исключением случаев, когда применяется правило 14(b), (e), (f) и (g);

iii) периодическое освидетельствование в пределах трех месяцев до или после второй или в пределах трех месяцев до и после третьей ежегодной даты Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению, которое может проводиться вместо одного из ежегодных освидетельствований, указанных в пункте (a)(iv);

iv) ежегодное освидетельствование в пределах трех месяцев до или после каждой ежегодной даты Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению;

v) дополнительное освидетельствование, как предписано для пассажирских судов в правиле 7(b)(iii).

b) Освидетельствования, упомянутые в пункте (a), проводятся следующим образом:

i) первоначальное освидетельствование включает полную проверку противопожарных систем и средств, спасательных средств и устройств, за исключением радиоустановок, судового навигационного оборудования, средств для посадки лоцманов и иного оборудования и снабжения, к которым применяются главы II-1, II-2, III и V, чтобы удостовериться, что они отвечают требованиям настоящих правил, находятся в удовлетворительном состоянии и пригодны для того вида эксплуатации, для которого предназначено судно. Схемы противопожарной защиты, навигационные издания, сигнально-отличительные огни, сигнальные знаки и средства подачи звуковых сигналов и сигналов бедствия подлежат также вышеупомянутому освидетельствованию, чтобы удостовериться, что они отвечают требованиям настоящих правил и там, где это применимо, - требованиям действующих Международных правил предупреждения столкновений судов в море;

ii) освидетельствование для возобновления свидетельства и периодическое освидетельствование включают проверку оборудования и снабжения, указанных в пункте (b)(i), чтобы удостовериться, что они отвечают соответствующим требованиям настоящих правил и действующих Международных правил предупреждения столкновений судов в море, находятся в удовлетворительном состоянии и пригодны для того вида эксплуатации, для которого предназначено судно;

iii) ежегодное освидетельствование включает общую проверку оборудования и снабжения, указанных в пункте (b)(i), чтобы удостовериться, что они содержатся в соответствии с правилом 11(a) и остаются пригодными для того вида эксплуатации, для которого предназначено судно.

c) Проведение периодических и ежегодных освидетельствований, упомянутых в пунктах (a)(iii) и (a)(iv), должно быть подтверждено в Свидетельстве о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению.

**Правило 9. Освидетельствования радиоустановок грузовых судов**

Освидетельствования радиоустановок грузовых судов

a) Радиоустановки грузовых судов, включая радиоустановки, используемые в спасательных средствах, к которым применяются главы III и IV, подлежат освидетельствованиям, указанным ниже:

i) первоначальное освидетельствование до ввода судна в эксплуатацию;

ii) освидетельствование для возобновления свидетельства с периодичностью, установленной Администрацией, но не превышающей пяти лет, за исключением случаев, когда применяется правило 14(b), (e), (f) и (g);

iii) периодическое освидетельствование в пределах трех месяцев до или после каждой ежегодной даты Свидетельства о безопасности грузового судна по радиооборудованию;

iv) дополнительное освидетельствование, как предписано для пассажирских судов в правиле 7(b)(iii).

b) Освидетельствования, упомянутые в пункте (a), проводятся следующим образом:

i) первоначальное освидетельствование включает полную проверку радиоустановок грузовых судов, включая радиоустановки, используемые в спасательных средствах, чтобы удостовериться, что они отвечают требованиям настоящих правил;

ii) освидетельствование для возобновления свидетельства и периодическое освидетельствование включают проверку радиоустановок грузовых судов, включая радиоустановки, используемые в спасательных средствах, чтобы удостовериться, что они отвечают требованиям настоящих правил.

c) Проведение периодических освидетельствований, упомянутых в пункте (a)(iii), должно быть подтверждено в Свидетельстве о безопасности грузового судна по радиооборудованию.

**Правило 10. Освидетельствования конструкции, механизмов, оборудования и снабжения грузовых судов**

Освидетельствования конструкции, механизмов, оборудования и снабжения грузовых судов

a) Конструкция, механизмы, оборудование и снабжение грузового судна (кроме оборудования и снабжения, в отношении которых выдаются Свидетельство о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению и Свидетельство о безопасности грузового судна по радиооборудованию), как указано в пункте (b)(i), подлежат освидетельствованиям и проверкам, указанным ниже:

i) первоначальное освидетельствование, включающее проверку подводной части судна до ввода его в эксплуатацию;

ii) освидетельствование для возобновления свидетельства через периоды, установленные Администрацией, но не превышающие 5 лет, за исключением случаев, когда применяется правило 14(b), (e), (f) и (g);

iii) промежуточное освидетельствование в пределах 3 месяцев до или после второй, или в пределах 3 месяцев до или после третьей ежегодной даты выдачи Свидетельства о безопасности грузового судна по конструкции, которое должно проводиться вместо одного из ежегодных освидетельствований, указанных в пункте (a)(iv);

iv) ежегодное освидетельствование в пределах 3 месяцев до и после каждой ежегодной даты Свидетельства о безопасности грузового судна по конструкции;

v) минимум две проверки подводной части судна в течение любого пятилетнего периода, за исключением случаев, когда применяется правило 14(e) или (f). В случае когда применяется правило 14(e) или (f), этот пятилетний период может быть увеличен до срока, совпадающего с продленным сроком действия свидетельства. Во всех случаях промежуток между любыми двумя такими проверками не должен превышать 36 месяцев;

*v) минимум две проверки подводной части судна в течение пятилетнего периода действительности Свидетельства о безопасности грузового судна по конструкции или Свидетельства о безопасности грузового судна, за исключением случаев, когда применяется* правило 14(e) *или* (f)*. В случае когда применяется* правило 14(e) *или* (f)*, этот пятилетний период может быть увеличен до срока, совпадающего с продленным сроком действия свидетельства. Во всех случаях промежуток между любыми двумя такими проверками не должен превышать 36 месяцев*;

vi) дополнительное освидетельствование, как предписано для пассажирских судов в правиле 7(b)(iii).

b) Освидетельствования и проверки, упомянутые в пункте (a), проводятся следующим образом:

i) первоначальное освидетельствование включает полную проверку конструкции, механизмов, оборудования и снабжения. Это освидетельствование должно удостоверять, что устройства, материалы, размеры элементов конструкции и качество их изготовления, котлы и другие сосуды под давлением и их арматура, главные и вспомогательные механизмы, включая рулевой привод и связанные с ним системы управления, электрическое оборудование и другое оборудование отвечают требованиям настоящих правил, находятся в удовлетворительном состоянии и пригодны для того вида эксплуатации, для которого предназначено судно, и что предусмотрена требуемая информация об остойчивости. Для танкеров такое освидетельствование также включает проверку насосных отделений, грузовых, топливных и вентиляционных систем трубопроводов и связанных с ними предохранительных устройств;

ii) освидетельствование для возобновления Свидетельства включает проверку конструкции, механизмов, оборудования и снабжения, как указано в пункте (b)(i), чтобы удостовериться, что они отвечают требованиям настоящих правил, находятся в удовлетворительном состоянии и пригодны для того вида эксплуатации, для которого предназначено судно;

iii) промежуточное освидетельствование включает проверку конструкции, котлов и других сосудов под давлением, механизмов, оборудования и снабжения, рулевого привода и связанных с ним систем управления и электрического оборудования, чтобы удостовериться, что они остаются в удовлетворительном состоянии для того вида эксплуатации, для которого предназначено судно. Для танкеров освидетельствование включает также проверку насосных отделений, грузовых, топливных и вентиляционных систем трубопроводов, газоотводных труб и связанных с ними предохранительных устройств, испытание сопротивления изоляции электрического оборудования в опасных зонах;

iv) ежегодное освидетельствование включает общую проверку конструкции, механизмов, оборудования и снабжения, упомянутых в пункте (b)(i), чтобы удостовериться, что они содержатся в соответствии с правилом 11(a) и остаются пригодными для того вида эксплуатации, для которого предназначено судно;

v) проверка подводной части судна и освидетельствование связанных с нею объектов, проверяемых в то же самое время, должны удостоверить, что они остаются пригодными для того вида эксплуатации, для которого предназначено судно.

c) Проведение промежуточных и ежегодных освидетельствований и проверок подводной части судна, упомянутых в пунктах (a)(iii), (iv) и (v), должно быть подтверждено в Свидетельстве о безопасности грузового судна по конструкции.

**Правило 11. Поддержание состояния судна после освидетельствования**

Поддержание состояния судна после освидетельствования

a) Судно и его оборудование поддерживаются в состоянии, отвечающем положениям настоящих правил, для обеспечения того чтобы судно во всех отношениях оставалось годным для выхода в море без опасности для судна или людей на борту.

b) После завершения любого освидетельствования судна в соответствии с правилами 7, 8, 9 или 10, без разрешения Администрации не должно производиться каких-либо изменений в конструкционных устройствах, механизмах, оборудовании и других объектах, подвергшихся освидетельствованию.

c). Всякий раз, когда с судном происходит происшествие или обнаруживается неисправность, которые влияют на безопасность судна, эффективность или комплектность его спасательных средств или другого оборудования, капитан или владелец судна при первой возможности сообщает об этом Администрации, назначенному инспектору или признанной организации, ответственным за выдачу соответствующего свидетельства, которые добиваются проведения расследования с целью определения, является ли необходимым освидетельствование, требуемое правилами 7, 8, 9 и л и 10. Если судно находится в порту другого Договаривающегося правительства, капитан или владелец судна также немедленно сообщает соответствующим властям государства порта, и назначенный инспектор или признанная организация должны удостовериться, что такое сообщение было сделано.

**Правило 12. Выдача или подтверждение свидетельств**

Выдача или подтверждение свидетельств

a) (i) свидетельство, называемое Свидетельством о безопасности пассажирского судна, выдается пассажирскому судну, которое отвечает соответствующим требованиям глав II-1, II-2, III, IV и V и любым другим соответствующим требованиям первоначального освидетельствования или освидетельствования для возобновления свидетельства;

ii) свидетельство, называемое Свидетельством о безопасности грузового судна по конструкции, выдается грузовому судну, которое отвечает соответствующим требованиям глав II-1 и II-2 (за исключением требований, относящихся к противопожарным системам и средствам и схемам противопожарной защиты) и любым другим соответствующим требованиям настоящих правил, после первоначального освидетельствования или освидетельствования для возобновления свидетельства;

iii) свидетельство, называемое Свидетельством о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению, выдается грузовому судну, которое отвечает соответствующим требованиям глав II-1, II-2, III и V и любым другим соответствующим требованиям настоящих правил, после первоначального освидетельствования или освидетельствования для возобновления свидетельства;

iv) свидетельство, называемое Свидетельством о безопасности грузового судна по радиооборудованию, выдается грузовому судну, которое отвечает соответствующим требованиям главы IV и любым другим соответствующим требованиям настоящих правил, после первоначального освидетельствования или освидетельствования для возобновления свидетельства;

v) (1) свидетельство, называемое Свидетельством о безопасности грузового судна, может быть выдано грузовому судну, которое отвечает соответствующим требованиям глав II-1, II-2, III, IV и V и любым другим соответствующим требованиям настоящих правил, взамен свидетельств, упомянутых в пунктах (a)(ii), (a)(iii) и (a)(iv), после первоначального освидетельствования или освидетельствования для возобновления свидетельства;

2) всякий раз, когда в данной главе делается ссылка на Свидетельство о безопасности грузового судна по конструкции, Свидетельство о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению или Свидетельство о безопасности грузового судна по радиооборудованию, она применяется к Свидетельству о безопасности грузового судна, если оно используется как замена этим свидетельствам.

vi) Свидетельство о безопасности пассажирского судна, Свидетельство о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению, Свидетельство о безопасности грузового судна по радиооборудованию и Свидетельство о безопасности грузового судна, упомянутые в подпунктах (i), (iii), (iv) и (v), должны быть дополнены Перечнем оборудования;

vii) если судну, на основании положений настоящих правил и в соответствии с ними, предоставляется изъятие, то в дополнение к свидетельствам, предписываемым настоящим пунктом, выдается свидетельство, называемое *Свидетельством об изъятии*;

viii) свидетельства, упомянутые в данном правиле, выдаются или подтверждаются либо Администрацией, либо уполномоченным ею на то лицом или организацией. В каждом случае Администрация несет полную ответственность за свидетельства.

b) Договаривающееся правительство не выдает свидетельств на основании положений Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1960 года, 1948 года или 1929 года и, в соответствии с ними, - после даты вступления в силу настоящей Конвенции для этого правительства.

**Правило 13. Выдача или подтверждение свидетельств другим правительством**

Выдача или подтверждение свидетельств другим правительством

Договаривающееся правительство, по просьбе Администрации, может подвергнуть судно освидетельствованию и, убедившись, что судно отвечает требованиям настоящих правил, выдать свидетельства или уполномочить их выдачу судну и, где это применимо, подтверждает или уполномочивает подтверждение свидетельств судну в соответствии с настоящими правилами. Выданное таким образом свидетельство должно содержать запись о том, что оно выдано по просьбе правительства государства, под флагом которого судно имеет право плавать. Это свидетельство имеет такую же силу и получает такое же признание, как и свидетельство, выданное на основании правила 12.

**Правило 14. Срок действия и действительность свидетельств**

Срок действия и действительность свидетельств

a) Свидетельство о безопасности пассажирского судна должно выдаваться на срок, не превышающий 12 месяцев. Свидетельство о безопасности грузового судна по конструкции, Свидетельство о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению и Свидетельство о безопасности грузового судна по радиооборудованию выдаются на срок, установленный Администрацией, но не превышающий 5 лет. Свидетельство об изъятии действует не дольше, чем свидетельство, к которому оно относится.

b) (i) независимо от требований пункта (a), когда освидетельствование для возобновления свидетельства закончено в пределах трех месяцев до даты истечения срока действия существующего свидетельства, новое свидетельство действительно с даты окончания освидетельствования для возобновления свидетельства до:

1) даты, не превышающей 12 месяцев с даты истечения срока действия существующего свидетельства, - для пассажирского судна;

2) даты, не превышающей 5 лет с даты истечения срока действия существующего свидетельства, - для грузового судна;

ii) если освидетельствование для возобновления свидетельства закончено после даты истечения срока действия существующего свидетельства, новое свидетельство действительно с даты окончания освидетельствования для возобновления свидетельства до:

1) даты, не превышающей 12 месяцев с даты истечения срока действия существующего свидетельства - для пассажирского судна;

2) даты, не превышающей 5 лет с даты истечения срока действия существующего свидетельства - для грузового судна;

iii) если освидетельствование для возобновления свидетельства закончено более чем за 3 месяца до даты истечения срока действия существующего свидетельства, новое свидетельство действительно с даты окончания освидетельствования для возобновления свидетельства до:

1) даты, не превышающей 12 месяцев с даты окончания освидетельствования для возобновления свидетельства - для пассажирского судна;

2) даты, не превышающей пяти лет с даты окончания освидетельствования для возобновления свидетельства - для грузового судна;

c) Если свидетельство, иное чем Свидетельство о безопасности пассажирского судна, выдается на срок менее 5 лет, Администрация может продлить действие свидетельства с даты истечения срока его действия до максимального срока, установленного в пункте (a), при условии что проведены соответствующие освидетельствования, упомянутые в правилах 8, 9 и 10, применяемые, когда свидетельство выдается на пятилетний период.

d) Если освидетельствование для возобновления свидетельства было закончено, а новое свидетельство не может быть выдано или передано на судно до даты истечения срока действия существующего свидетельства, лицо или организация, уполномоченные Администрацией, могут подтвердить существующее свидетельство, и такое свидетельство должно признаваться действительным на дальнейший срок, который не должен превышать 5 месяцев с даты истечения указанного в нем срока действия.

e) Если в момент истечения срока действия свидетельства судно не находится в порту, в котором оно должно быть освидетельствовано, срок действия свидетельства может быть продлен Администрацией, но такое продление предоставляется только для того, чтобы дать возможность судну закончить свой рейс в порт, в котором оно должно быть освидетельствовано, и только в тех случаях, когда такое продление окажется необходимым и целесообразным. Никакое свидетельство не должно продлеваться на срок, превышающий 3 месяца, и судно, которому предоставляется такое продление, не имеет права по прибытии в порт, в котором оно должно быть освидетельствовано, покинуть этот порт, в силу этого продления, без нового свидетельства. Когда закончено освидетельствование для возобновления свидетельства, новое свидетельство действительно до:

i) даты, не превышающей 12 месяцев с даты истечения срока действия существующего свидетельства, установленной до предоставления продления, - для пассажирского судна;

ii) даты, не превышающей пяти лет с даты истечения срока действия существующего свидетельства, установленной до предоставления продления, - для грузового судна.

f) Свидетельство, выданное судну, совершающему короткие рейсы, которое не было продлено в соответствии с вышеупомянутыми положениями данного правила, может быть продлено Администрацией на льготный срок до одного месяца с даты истечения указанного в нем срока действия. Когда произведено освидетельствование для возобновления свидетельства, новое свидетельство действительно до:

i) даты, не превышающей 12 месяцев с даты истечения срока действия существующего свидетельства, установленной до предоставления продления, - для пассажирского судна;

ii) даты, не превышающей 5 лет с даты истечения срока действия существующего свидетельства, установленной до предоставления продления, - для грузового судна.

g) В особых случаях, определенных Администрацией, новое свидетельство может не выдаваться с даты истечения срока действия существующего свидетельства, как требуется пунктами (b)(ii), (e) или (f). В этих особых случаях новое свидетельство действительно до:

i) даты, не превышающей 12 месяцев с даты окончания освидетельствования для возобновления свидетельства, - для пассажирского судна;

ii) даты, не превышающей пяти лет с даты окончания освидетельствования для возобновления свидетельства, - для грузового судна.

h) Если ежегодное, промежуточное или периодическое освидетельствование закончено до срока, установленного в соответствующих правилах, то:

i) ежегодная дата, указанная в соответствующем свидетельстве, должна быть изменена внесением записи на дату, которая должна быть не позднее трех месяцев после даты, на которую было закончено освидетельствование;

ii) последующее ежегодное, промежуточное или периодическое освидетельствование, требуемое соответствующими правилами, должно быть закончено в периоды, предписываемые данными правилами, используя новую ежегодную дату;

iii) дата истечения срока действия свидетельства может оставаться без изменения, при условии что одно или более ежегодное, промежуточное или периодическое освидетельствования, в зависимости от случая, проводятся в сроки, не превышающие максимальные периоды между освидетельствованиями, предписанными соответствующими правилами.

i) Свидетельство, выданное на основании правила 12 или 13, теряет силу в любом из следующих случаев:

i) если соответствующие освидетельствования и проверки не закончены в сроки, указанные в правилах 7(a), 8(a), 9(a) и 10(a);

ii) если свидетельство не подтверждено в соответствии с настоящими правилами;

iii) при передаче судна под флаг другого государства. Новое свидетельство выдается только тогда, когда правительство, выдающее новое свидетельство, полностью удовлетворено тем, что судно соответствует требованиям правила 11(a) и (b). В случае передачи судна между Договаривающимися правительствами, если в пределах трех месяцев после передачи будет сделан запрос, правительство государства, под флагом которого это судно ранее имело право плавать, в возможно короткий срок передает Администрации копии свидетельств, имевшихся на судне до его передачи, и, если имеются, две копии соответствующих актов об освидетельствовании.

**Правило 15. Форма свидетельств и перечней оборудования**

Форма свидетельств и перечней оборудования

Свидетельства и перечни оборудования составляются по форме, соответствующей образцам, приведенным в Дополнении к Приложению к настоящей Конвенции. Если используемый в свидетельстве язык не является английским или французским, то его текст должен включать перевод на один из этих языков*.

* См. A.561(14) - "Перевод текста свидетельств".

**Правило 16. Доступность свидетельств**

Доступность свидетельств

Свидетельства, выданные на основании правил 12 и 13, должны быть легко доступны на судне для проверки в любое время.

**Правило 17. Признание свидетельств**

Признание свидетельств

Свидетельства, выданные по уполномочию Договаривающегося правительства, признаются другими Договаривающимися правительствами для всех целей, предусмотренных настоящей Конвенцией. Они рассматриваются другими Договаривающимися правительствами как имеющие такую же силу, что и свидетельства, выданные ими самими.

**Правило 18. Приложение к свидетельству**

Приложение к свидетельству

a) Если при совершении какого-либо определенного рейса судно имеет на борту меньшее число лиц, чем общее их число, указанное в Свидетельстве о безопасности пассажирского судна, и, следовательно, вправе иметь на борту меньшее количество спасательных шлюпок и иных спасательных средств, чем указано в Свидетельстве в соответствии с положениями настоящих правил; правительство, лицо или организация, упомянутые в правиле 12 или 13 данной главы, могут выдать приложение к Свидетельству.

b) В этом приложении указывается, что при данных обстоятельствах нет нарушения положения настоящих правил. Оно прилагается к Свидетельству и заменяет его в части, касающейся спасательных средств. Оно действительно только на тот определенный рейс, на который оно выдано.

**Правило 19. Контроль**

Контроль*

* См. A.1052(27) - "Процедуры контроля судов государством порта 2011 года".

a) Каждое судно, находящееся в порту другого Договаривающегося правительства, подлежит контролю должностными лицами, надлежащим образом уполномоченными этим правительством, в той мере, в которой этот контроль имеет целью проверить, что свидетельства, выданные на основании правила 12 или 13, являются действительными.

b) Такие свидетельства, если они действительны, должны признаваться, если нет явных оснований полагать, что имеется существенное несоответствие между состоянием судна или его оборудованием и снабжением и данными любого из свидетельств, или что судно или его оборудование и снабжение не отвечают положениям правила 11(a) и (b).

c) При обстоятельствах, указанных в пункте (b), или если срок действия свидетельства истек или оно потеряло силу, должностное лицо, осуществляющее контроль, принимает меры, обеспечивающие, чтобы судно не вышло в плавание до тех пор, пока оно не сможет выйти в море или покинуть порт для перехода до соответствующего судоремонтного завода без опасности для судна или людей на борту.

d) В случае когда этот контроль дает основания для вмешательства любого рода, должностное лицо, осуществляющее контроль, немедленно письменно уведомляет консула или, в его отсутствии, ближайшего дипломатического представителя государства, под флагом которого судно имеет право плавать, о всех обстоятельствах, в силу которых вмешательство считалось необходимым. Кроме того, извещаются назначенные инспекторы или признанные организации, ответственные за выдачу свидетельств. Факты относительно такого вмешательства сообщаются Организации.

e) Заинтересованные власти государства порта предоставляют всю относящуюся к делу информацию о судне властям следующего порта захода, а также сторонам, указанным в пункте (d), если они не могут предпринять действий, предусмотренных в пунктах (c) и (d), или если судну разрешен переход в следующий порт захода.

f) При осуществлении контроля, согласно данному правилу, прилагаются все возможные усилия, чтобы избежать неоправданной задержки или отсрочки отхода судна. Если судно, вследствие этого, неоправданно задержано или если отсрочен его отход, оно имеет право на компенсацию любых понесенных потерь или ущерба.

**Правило 20. Преимущества**

Преимущества

Судно, не имеющее соответствующих действительных свидетельств, не может претендовать на преимущества по настоящей Конвенции.

**Часть C - Аварии**

**Правило 21. Аварии**

Аварии

a) Каждая Администрация обязуется проводить расследование любой аварии, произошедшей с любым из ее судов, к которому применяются положения настоящей Конвенции, если она считает, что такое расследование может способствовать определению того, какие изменения было бы желательно внести в настоящие правила*.

---

* См. MSC.255(84) - "Кодекс международных стандартов и рекомендуемой практики расследования аварии или инцидента на море (Кодекс расследования аварий)"; MSC-MEPC.3/Circ.4/Rev.1 - "Вопросы, относящиеся к авариям - Доклады об авариях и инцидентах на море - Пересмотренные гармонизированные процедуры сообщений - Доклады, требуемые в соответствии с правилами I/21 и XI-1/6 СОЛАС-74 и статьями 8 и 12 МАРПОЛ 73/78".

b) Каждое Договаривающееся правительство обязуется передавать Организации информацию о результатах таких расследований. Никакие доклады или рекомендации, составленные Организацией на основе такой информации, не должны разглашать информацию о принадлежности или национальности причастных к этому судов, возлагать прямую или косвенную ответственность на какое-либо судно или лицо, либо подразумевать ее.

## Глава II-1 - Конструкция - устройство, деление на отсеки и остойчивость, механические и электрические установки

### Часть A - Общие положения

#### Правило 1. Применение

Применение

1.1 Данная глава, если специально не предусмотрено иное, применяется к судам, кили которых заложены или которые находятся в подобной стадии постройки 1 января 2009 года и после этой даты.

1.2 Для целей данной главы термин *подобная стадия постройки* означает стадию, на которой:

.1 начато строительство, которое можно отождествить с определенным судном; и

.2 начата сборка этого судна, причем масса использованного материала составляет по меньшей мере 50 т или 1% расчетной массы материала всех корпусных конструкций, смотря по тому, что меньше.

1.3 Для целей данной главы:

.1 выражение *суда, построенные* означает суда, кили которых заложены или которые находятся в подобной стадии постройки;

.2 выражение *все суда* означает суда, построенные 1 января 2009 года, до и после этой даты;

.3 грузовое судно, когда бы оно ни было построено, переоборудуемое в пассажирское, считается пассажирским судном с датой постройки, соответствующей дате начала такого переоборудования.

.4 выражение *переоборудования и модификации существенного характера* означает, применительно к делению на отсеки и остойчивости грузовых судов, любую модификацию конструкции корпуса, которая затрагивает уровень его деления на отсеки. Если судно подвергается такой модификации, то необходимо продемонстрировать, что отношение *A/R*, рассчитанное для модифицированного судна, не менее отношения *A/R*, рассчитанного для судна до его модификации. Однако, в случаях когда отношение *A/R* для судна до модификации равно единице или больше, то необходимо только продемонстрировать, что после модификации судно имеет *A* не меньше *R*.

2 Если специально не предусмотрено иное, то в отношении судов, построенных до 1 января 2009 года, Администрация должна обеспечить выполнение требований, предъявляемых на основании главы II-1 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, с поправками, внесенными резолюциями MSC.1(XLV), MSC.6(48), MSC.11(55), MSC.12(56), MSC.13(57), MSC.19(58), MSC.26(60), MSC.27(61), резолюцией 1 Конференции 1995 года по Конвенции СОЛАС, MSC.47(66), MSC.57(67), MSC.65(68), MSC.69(69), MSC.99(73), MSC.134(76), MSC.151(78) и MSC.170(79).

3 После ремонта, переоборудования, модификации и связанных с ними изменений в оборудовании все суда должны, по меньшей мере, отвечать требованиям, предъявлявшимся к ним до этого. Такие суда, если они построены до даты, на которую любые соответствующие поправки вступают в силу, должны, как правило, отвечать требованиям, предъявляемым к судам, построенным в эту дату или после этой даты, по меньшей мере в той же степени, что и до производства такого ремонта, переоборудования, модификации или изменений в оборудовании. При существенном ремонте, переоборудовании, модификации и связанных с ними изменениях в оборудовании должны удовлетворяться требования, предъявляемые к судам, построенным на дату вступления в силу поправок, в той мере, в какой Администрация сочтет это целесообразным и практически возможным.

4 Администрация государства, если она считает, что защищенный характер и условия рейса таковы, что делают нецелесообразным или излишним применение каких-либо требований данной главы, может освободить от выполнения таких требований отдельные суда или категории судов, имеющих право плавания под флагом данного государства, которые во время рейса удаляются от ближайшего берега не более чем на 20 миль.

5 Для пассажирских судов, используемых для специальных перевозок большого числа пассажиров особой категории, таких как паломники, Администрация государства, под флагом которого такие суда имеют право плавания, если она убеждена в невозможности выполнения на практике требований данной главы, может освободить такие суда от выполнения этих требований, при условии что они полностью отвечают положениям:

.1 правил, приложенных к Соглашению по пассажирским судам, осуществляющим специальные перевозки, 1971 года; и

.2 правил, приложенных к Протоколу по требованиям, предъявляемым к помещениям пассажирских судов, осуществляющих специальные перевозки, 1973 года.

**Правило 2. Определения**

Определения

Для целей данной главы, если специально не предусмотрено иное:

1 *Длина деления судна на отсеки* ($L_S$) есть наибольшая теоретическая длина проекции судна на уровне или ниже палубы или палуб, ограничивающих вертикальную протяженность затопления при осадке судна, соответствующей самой высокой ватерлинии деления на отсеки.

2 *Середина длины* есть середина длины деления судна на отсеки.

3 *Крайняя кормовая точка* есть кормовая граница длины деления судна на отсеки.

4 *Крайняя носовая точка* есть носовая граница длины деления судна на отсеки.

5 *Длина судна (L)* есть длина, определенная действующей Международной конвенцией о грузовой марке.

6 *Палуба надводного борта* есть палуба, определенная в соответствии с действующей Международной конвенцией о грузовой марке.

7 *Носовой перпендикуляр* есть носовой перпендикуляр, определенный в соответствии с действующей Международной конвенцией о грузовой марке.

8 *Ширина (B)* есть наибольшая теоретическая ширина судна на уровне самой высокой ватерлинии деления на отсеки или ниже нее.

9 *Осадка (d)* есть расстояние по вертикали от линии киля до данной ватерлинии, измеренное на середине длины судна.

10 *Осадка при самой высокой ватерлинии деления судна на отсеки* ($d_S$) есть осадка, соответствующая ватерлинии по летнюю грузовую марку.

11 *Наименьшая эксплуатационная осадка* ($d_l$) есть эксплуатационная осадка, соответствующая наименьшей ожидаемой загрузке и связанному с ней количеству жидких запасов, включая, однако, такое количество балласта, которое может быть необходимо для обеспечения остойчивости и/или посадки. Для пассажирских судов загрузка включает полное количество пассажиров и команды.

12 *Частичная осадка деления на отсеки* ($d_p$) есть наименьшая эксплуатационная осадка судна плюс 60% разности между этой осадкой и осадкой, соответствующей самой высокой ватерлинии деления судна на отсеки.

*13 Дифферент* есть разность между осадкой носом и осадкой кормой, измеряемыми, соответственно, в крайней носовой и крайней кормовой точках, без учета наклона киля.

14 *Проницаемость* ($\mu$) помещения есть доля погруженного объема этого помещения, которая может быть заполнена водой[2].

15 *Машинные помещения* есть помещения между водонепроницаемыми границами помещения, содержащего главную энергетическую установку, обслуживающие ее вспомогательные механизмы, включая котлы, генераторы и электродвигатели, в основном предназначенные для обеспечения движения. При необычном расположении, пределы машинных помещений определяет Администрация.

16 *Непроницаемый* при воздействии моря означает, что при любом состоянии моря вода не проникает внутрь судна.

17 *Водонепроницаемый* означает способность конструкционного элемента предотвратить поступление воды в любом направлении при нахождении под давлением, обусловленным напором возможного столба воды в неповрежденном и поврежденном состояниях судна. В поврежденном состоянии высота столба воды должна приниматься для самого неблагоприятного случая в состоянии равновесия, включая промежуточные стадии затопления.

18 *Проектное давление* означает гидростатическое давление, которое, согласно проекту, должна выдержать каждая конструкция или устройство, принимаемые водонепроницаемыми при расчетах остойчивости в неповрежденном и поврежденном состояниях.

19 *Палуба переборок на пассажирском судне* означает самую верхнюю палубу

в любой точке по длине деления судна на отсеки ($L_S$), вплоть до которой главные переборки и обшивка корпуса являются водонепроницаемыми, и самую нижнюю палубу, эвакуация пассажиров и экипажа с которой не будет затруднена водой в любой стадии затопления для случаев повреждения, определенных в правиле 8 и части B-2 данной главы. Палуба переборок может быть палубой с уступом. На грузовых судах за палубу переборок можно принимать палубу надводного борта.

20 *Дедвейт* есть разность в тоннах между водоизмещением судна в воде плотностью 1,025 при осадке, соответствующей назначенному летнему надводному борту, и водоизмещением порожнем.

21 *Водоизмещение порожнем* есть водоизмещение судна в тоннах без груза, топлива, смазочного масла, балластной, пресной и котельной воды в цистернах, расходных запасов, а также без пассажиров, экипажа и их имущества.

22 *Нефтяной танкер* есть нефтяной танкер, определенный в правиле 1 Приложения I к Протоколу 1978 года к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года.

23 *Пассажирское судно ро-ро* означает пассажирское судно с помещениями ро-ро или помещениями специальной категории, определение которых дано в правиле II-2/3.

24 *Навалочное судно* означает навалочное судно, определенное в правиле XII/1.1.

25 *Линия киля* есть линия, проходящая на миделе судна параллельно наклону киля:

.1 через верхнюю кромку киля в диаметральной плоскости или через линию пересечения внутренней стороны обшивки борта с килем, если брусковый киль простирается ниже этой линии пересечения - на судах с металлической обшивкой корпуса; или

.2 на деревянных и композитных судах это расстояние измеряется от нижней кромки шпунта в киле. Если днище судна в миделевом сечении имеет вогнутую форму или если имеются утолщенные шпунтовые поясья, то расстояние измеряется от точки пересечения продолженной плоской части днища с диаметральной плоскостью на миделе.

26 *Мидель судна* находится на середине длины (*L*).

27 Кодекс *ОСНС 2008* означает "Международный кодекс остойчивости судов в неповрежденном состоянии 2008 года", состоящий из вводной части, части A (положения которой рассматриваются как обязательные) и части B (положения которой рассматриваются как рекомендательные), принятый резолюцией MSC.267(85) при условии, что:

.1 поправки к вводной части и части A Кодекса принимаются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями статьи VIII настоящей Конвенции, касающимися процедур принятия поправок, применимых к Приложению, за исключением его главы I; и

.2 поправки к части B Кодекса принимаются Комитетом по безопасности на море в соответствии с его Правилами процедуры.

28 *Целевые стандарты конструкции навалочных судов и нефтяных танкеров* означает "Международные целевые стандарты конструкции навалочных судов и нефтяных танкеров", принятые Комитетом по безопасности на море резолюцией MSC.287(87) с возможными поправками Организации, при условии что такие поправки принимаются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями статьи VIII настоящей Конвенции, касающимися процедур принятия поправок, применимых к Приложению, за исключением его главы I.

29 *Кодекс МГТ* означает Международный кодекс по безопасности для судов, использующих газы или иные виды топлива с низкой температурой вспышки, принятый Комитетом по безопасности на море Организации резолюцией MSC.391(95), с поправками, которые могут быть внесены Организацией, при условии, что такие поправки принимаются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями статьи VIII настоящей Конвенции, касающимися процедуры внесения поправок в Приложение, за исключением его главы I.

(Пункт дополнительно включен с 1 января 2017 года резолюцией КБМ от 11 июня 2015 года N MSC.392(95))

30 *Топливо с низкой температурой вспышки* означает газообразное или жидкое топливо, температура вспышки которого ниже, чем разрешенная иным образом правилом II-2/4.2.1.1.

(Пункт дополнительно включен с 1 января 2017 года резолюцией КБМ от 11 июня 2015 года N MSC.392(95))

**Правило 3. Определения, относящиеся к частям C, D и E**

Определения, относящиеся к частям C, D и E

Для целей частей C, D и E, если специально не предусмотрено иное:

1 *Система управления рулевым приводом* есть устройство, посредством которого команды передаются с ходового мостика к силовым агрегатам рулевого привода. Системы управления рулевым приводом включают датчики, приемники, гидравлические насосы системы управления и относящиеся к ним двигатели, органы управления двигателями, трубопроводы и кабели.

2 *Главный рулевой привод* есть механизмы, исполнительные приводы перекладки руля и силовые агрегаты рулевого привода, если последние имеются, а также вспомогательное оборудование и средства приложения крутящего момента к баллеру руля (например румпель или сектор), необходимые для перекладки руля с целью управления судном в нормальных условиях эксплуатации.

3 *Силовой агрегат рулевого привода* есть:

.1 в случае электрического рулевого привода - электродвигатель и относящееся к нему электрооборудование;

.2 в случае электрогидравлического рулевого привода - электродвигатель с относящимся к нему электрооборудованием и соединенный с ним насос;

.3 в случае другого гидравлического рулевого привода - приводной двигатель и соединенный с ним насос.

4 *Вспомогательный рулевой привод* есть оборудование, не являющееся какой-либо частью главного рулевого привода и необходимое для управления судном в случае выхода из строя главного рулевого привода, за исключением румпеля, сектора или других элементов, служащих той же цели.

5 *Нормальные эксплуатационное состояние и обитаемость* есть состояние, при котором судно в целом, его механизмы, устройства, системы, средства и оборудование, обеспечивающие движение, управляемость, безопасность мореплавания, пожарную безопасность, непотопляемость, внутрисудовую и наружную связь и сигнализацию, а также пути выхода наружу и лебедки спасательных шлюпок находятся в рабочем состоянии и нормально функционируют наряду с предусмотренными комфортабельными условиями обитаемости.

6 *Аварийное состояние* есть состояние, при котором любые устройства и системы, необходимые для обеспечения нормального эксплуатационного состояния и нормальных условий обитаемости, находятся в нерабочем состоянии вследствие выхода из строя основного источника электроэнергии.

7 *Основной источник электроэнергии* есть источник, предназначенный для подачи электроэнергии к главному распределительному щиту для ее распределения ко всем устройствам и системам, необходимым для поддержания нормального эксплуатационного состояния судна и его нормальной обитаемости.

8 *Нерабочее состояние судна* есть такое состояние, при котором главная двигательная установка, котлы и вспомогательные механизмы не работают из-за отсутствия энергии.

9 *Главная электрическая станция* есть помещение, в котором находится основной источник электроэнергии.

10 *Главный распределительный щит* есть распределительный щит, который питается непосредственно от основного источника электроэнергии и предназначен для распределения электрической энергии по судовым устройствам и системам.

1 1 *Аварийный распределительный щит* есть распределительный щит, который, в случае выхода из строя основной системы электроэнергии, питается непосредственно от аварийного источника электроэнергии или переходного аварийного источника энергии и предназначен для распределения электрической энергии к аварийным устройствам и системам.

1 2 *Аварийный источник электроэнергии* есть источник электроэнергии, предназначенный для питания аварийного распределительного щита в случае прекращения питания от основного источника электроэнергии.

13 *Силовая система* есть гидравлическое устройство, предназначенное для создания усилия с целью поворота баллера руля и состоящее из силового агрегата или агрегатов рулевого привода, включая относящиеся к ним трубопроводы и арматуру, и исполнительного привода перекладки руля. Силовые системы могут иметь общие механические элементы, т.е. румпель, сектор и баллер, или другие элементы, служащие той же цели.

1 4 *Максимальная эксплуатационная скорость переднего хода* есть максимальная расчетная скорость хода, которую судно должно обеспечивать в процессе эксплуатации в море при наибольшей осадке.

1 5 *Максимальная скорость заднего хода* есть скорость хода, которую, согласно расчетам, судно может развить при проектной максимальной мощности заднего хода при наибольшей осадке.

16 *Машинные помещения* есть все машинные помещения категории "А" и все другие помещения, в которых расположены главные механизмы, котлы, установки жидкого топлива, паровые машины, двигатели внутреннего сгорания, электрогенераторы и ответственные электрические механизмы, станции приема топлива, механизмы холодильных установок, успокоителей качки, систем вентиляции и кондиционирования воздуха, и другие подобные им помещения, а также шахты, ведущие в такие помещения.

17 *Машинные помещения категории "А"* есть такие помещения и ведущие в них шахты, в которых расположены:

.1 двигатели внутреннего сгорания, используемые как главные двигательные установки; или

.2 двигатели внутреннего сгорания, используемые для иных чем главные двигательные установки целей, если суммарная мощность таких двигателей составляет не менее 375 кВт; или

.3 любой котел, работающий на жидком топливе, или установка жидкого топлива.

18 *Посты управления* есть такие помещения, в которых расположено судовое радиооборудование или главное навигационное оборудование, или аварийный источник энергии, или в которых сосредоточены средства управления системами пожаротушения или сигнализации обнаружения пожара.

19 *Танкер-химовоз* есть грузовое судно, построенное или приспособленное и используемое для перевозки наливом любого жидкого продукта, указанного:

.1 в главе 17 Международного кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом, именуемого далее *Международный кодекс по химовозам (МКХ)* и принятого резолюцией MSC.4(48) Комитета по безопасности на море с поправками, которые могут быть приняты Организацией; либо

.2 в главе VI Кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом, именуемого далее *Кодекс по химовозам (КХ)* и принятого резолюцией А.212(VII) Ассамблеи Организации с поправками, которые были или могут быть приняты Организацией;

смотря по тому, что применимо.

2 0 *Газовоз* есть грузовое судно, построенное или приспособленное и используемое для перевозки наливом любого сжиженного газа или других продуктов, указанных:

.1 в главе 19 Международного кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом, именуемого далее *Международный кодекс по газовозам (МКГ)* и принятого резолюцией MSC.5(48) Комитета по безопасности на море с поправками, которые могут быть приняты Организацией; либо

.2 в главе XIX Кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом, именуемого далее *Кодекс по газовозам (КГ)* и принятого резолюцией А.328(IX) Ассамблеи Организации с поправками, которые были или могут быть приняты Организацией;

смотря по тому, что применимо.

**Часть А-1 - Устройство судов**

**Правило 3-1. Требования к устройству, механическим и электрическим установкам судов**

Требования к устройству, механическим и электрическим установкам судов

Дополнительно к требованиям, содержащимся в любом месте этих правил, суда проектируются, строятся, технически обслуживаются и ремонтируются, выполняя, в соответствии с положениями правила XI-1/1, требования признанного Администрацией классификационного общества к устройству, механическим и электрическим установкам, или применимые национальные требования Администрации, обеспечивающие равноценный уровень безопасности.

**Правило 3-2. Защитное покрытие специально предназначенных для забортной воды балластных танков на судах всех типов и помещений между двойной обшивкой борта навалочных судов**

Защитное покрытие специально предназначенных для забортной воды балластных танков на судах всех типов и помещений между двойной обшивкой борта навалочных судов

1 Пункты 2 и 4 данного правила применяются к судам валовой вместимостью 500 и более:

.1 контракт на постройку которых заключен 1 июля 2008 года и после этой даты; или

.2 киль которых заложен или которые находятся в аналогичной стадии постройки 1 января 2009 года и после этой даты, при отсутствии контракта на их постройку; или

.3 поставка которых осуществляется 1 июля 2012 года и после этой даты.

2 Все специально предназначенные для забортной воды балластные танки, устроенные на судах, и помещения между двойной обшивкой борта, устроенные на навалочных судах длиной 150 м и более, в ходе постройки покрываются в соответствии с "Эксплуатационными требованиями к защитному покрытию специально предназначенных для забортной воды балластных танков на судах всех типов и помещений между двойной обшивкой борта навалочных судов", принятыми Комитетом по безопасности на море резолюцией MSC.215(82) с возможными поправками Организации, при условии что такие поправки принимаются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями статьи VIII настоящей Конвенции, касающимися процедур принятия поправок, применимых к Приложению, за исключением его главы I.

3 Все специально предназначенные для забортной воды балластные танки на нефтяных танкерах и навалочных судах, построенных 1 июля 1998 года и после этой даты, к которым не применяется пункт 2, должны отвечать требованиям правила 3-2, принятого резолюцией MSC.47(66).

4 Техническое обслуживание и ремонт системы защитного покрытия включается в общесудовую систему технического обслуживания и ремонта. Эффективность системы защитного покрытия проверяется в течение срока службы судна Администрацией или организацией, признанной Администрацией, основываясь на руководстве, выработанном Организацией*.

* См. "Руководство по техническому обслуживанию и ремонту защитных покрытий" (MSC.1/Circ.1330).

**Правило 3-3. Безопасный доступ на носовую часть танкеров**

Безопасный доступ на носовую часть танкеров

1 Для целей данного правила и правила 3-4, термин *танкеры* включает нефтяные танкеры, определенные в правиле 2.22; танкеры-химовозы, определенные в правиле VII/8.2, и газовозы, определенные в правиле VII/11.2.

2 Каждый танкер, построенный 1 июля 1998 года и после этой даты, должен оборудоваться средствами, позволяющими экипажу иметь безопасный доступ на носовую часть судна в условиях плохой погоды. Такие средства доступа должны быть одобрены Администрацией на основе руководства, разработанного Организацией**.

** См. "Руководство по безопасному доступу на носовую часть танкеров", принятую Комитетом по безопасности на море Организации резолюцией MSC.62(67).

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

Устройства аварийной буксировки и процедуры

***1 Устройства аварийной буксировки танкеров***

1.1 Устройства аварийной буксировки оборудуются в обеих оконечностях каждого танкера дедвейтом 20000 т и более.

1.2 На танкерах, построенных 1 июля 2002 года и после этой даты:

.1 устройства должны в любое время иметь способность задействования при отсутствии питания от основного источника электроэнергии на судне, подлежащем буксировке, и посредством простого соединения с буксирующим судном. В целях быстрого задействования, по меньшей мере одно устройство аварийной буксировки должно быть в собранном виде; и

.2 оба устройства аварийной буксировки должны иметь достаточную прочность, принимая во внимание размеры и дедвейт 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*.

* См. "Руководство по устройствам аварийной буксировки танкеров", принятое резолюцией MSC.35(63) Комитета по безопасности на море с поправками в резолюции MSC.132(75).

1.3 На танкерах, построенных до 1 июля 2002 года, проект и конструкция устройств аварийной буксировки должны одобряться Администрацией, основываясь на руководстве, разработанном Организацией*.

***2 Процедуры аварийной буксировки на судах***

2.1 Данный пункт применяется:

.1 ко всем пассажирским судам - не позднее 1 января 2010 года;

.2 к грузовым судам, построенным 1 января 2010 года и после этой даты; и

.3 к грузовым судам, построенным до 1 января 2010 года - не позднее 1 января 2012 года.

2.2 Суда должны обеспечиваться процедурами аварийной буксировки. Такие процедуры хранятся на судне для использования в чрезвычайных ситуациях и основываются на существующих мерах, устройствах и оборудовании судна.

2.3 Эти процедуры** включают:

** См. "Руководство для владельцев/операторов судов по подготовке процедур аварийной буксировки" (MSC.1/Circ.1255).

.1 планы носовой и кормовой палуб, показывающие возможные устройства аварийной буксировки;

.2 опись судового оборудования, которое может быть использовано для аварийной буксировки;

.3 средства и способы связи; и

.4 образец процедур, чтобы облегчить подготовку и проведение аварийных буксировок.

**Правило 3-5. Использование в новых установках материалов, содержащих асбест**

Использование в новых установках материалов, содержащих асбест***

*** См. MSC.1/Circ.1374 - "Информация по запрещению использования асбеста на судах".

1 Данное правило применяется к материалам, используемым в конструкции, механизмах, электрических установках и оборудовании, охваченных настоящей Конвенцией.

2 С 1 января 2011 года на всех судах запрещаются новые установки, в которых используются материалы, содержащие асбест**** [3].

**** В контексте данного правила, *новые установки, в которых используются материалы, содержащие асбест* означает любую новую физическую установку на судне. Любой материал, закупленный до 1 января 2011 года, хранящийся в запасах судна или на верфи - для строящегося судна, не допускается к установке после 1 января 2011 года в качестве рабочей части *(примеч. пер.)*.

**Правило 3-6. Доступ и проходы в помещениях грузовой зоны и в форпике нефтяных танкеров и**

* См. циркуляр MSC/Circ.1107.

Доступ и проходы в помещениях грузовой зоны и в форпике нефтяных танкеров и на навалочных судах

***1 Применение***[4]

1.1 За исключением предусмотренного в пункте 1.2, данное правило применяется к нефтяным танкерам валовой вместимостью 500 и более и навалочным судам, определенным в правиле IX/1, валовой вместимостью 20000 и более, построенным 1 января 2006 года и после этой даты.

1.2 Нефтяные танкеры валовой вместимостью 500 и более, построенные 1 октября 1994 года и после этой даты, но до 1 января 2005 года, должны отвечать положениям правила II-1/12-2, принятого резолюцией MSC.27(61).

***2 Средства доступа в грузовые и другие помещения***

2.1 Каждое помещение в грузовой зоне обеспечивается средством доступа, чтобы в любое время в течение всего срока эксплуатации судна позволить проведение полных и детальных осмотров[5] и измерений толщины металла конструкционных элементов корпуса судна, подлежащих выполнению Администрацией, компанией, определенной в правиле IX/1, персоналом судна и другими, при необходимости. Такие средства доступа должны отвечать требованиям пункта 5 и Техническим положениям средств доступа для осмотров, принятым Комитетом по безопасности на море резолюцией MSC.133(76)** с возможными поправками Организации, при условии что такие поправки принимаются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями статьи VIII настоящей Конвенции, касающимися процедур принятия поправок, применимых к Приложению, за исключением его главы I.

** Попр. в MSC.158(78) - полная замена Приложения к резолюции *(примеч. сост.)*.

2.2 Если постоянное средство доступа может подвергнуться повреждению в ходе обычных грузовых операций или если оно не применимо на практике, Администрация может, вместо постоянного средства доступа, допустить использование передвижного или переносного средства, как оговорено в Технических положениях, при условии что средства крепления, установки, подвешивания или поддержки этих переносных средств доступа образуют неотъемлемую часть корпуса судна. Все переносное оборудование должно легко устанавливаться или задействоваться судовым персоналом[6].

2.3 Конструкция и материалы, из которых изготовлены все средства доступа и устройства их крепления к корпусу судна, должны удовлетворять требованиям Администрации. Средства доступа подвергаются освидетельствованию до использования или во время использования при освидетельствованиях, проводимых в соответствии с правилом I/10[7].

***3 Безопасный доступ в грузовые трюмы, грузовые и балластные танки и иные помещения****

* См. резолюцию A.1050(27) - "Пересмотренные рекомендации по входу в закрытые помещения на судах".

3.1 Безопасный доступ в грузовые трюмы, коффердамы, балластные танки, грузовые танки и другие помещения грузовой зоны должен быть непосредственно с открытой палубы и должен быть таким, чтобы обеспечивать в полном объеме осмотр этих помещений. Безопасный доступ в помещения двойного дна или в форпик может быть через насосное помещение, глубокий коффердам, туннель трубопроводов, грузовой трюм, помещение двойного корпуса[8] или подобный отсек, который не предназначен для перевозки нефти или вредных грузов.

3.2 Танки и отсеки танков длиной 35 м и более оборудуются по меньшей мере двумя люками и трапами для доступа, расположенными, из практических соображений, как можно далее друг от друга. Танки длиной менее 35 м оборудуются по меньшей мере одним люком и трапом для доступа. Если какой-либо танк поделен одной или более отбойными переборками или подобными препятствиями, которые не обеспечивают легкого доступа в другие части танка, он оборудуется по меньшей мере двумя люками и трапами для доступа[9].

3.3 Каждый грузовой трюм обеспечивается по меньшей мере двумя средствами доступа, расположенными, насколько это возможно на практике, как можно далее друг от друга. Как правило, эти средства доступа располагаются по диагонали, к примеру, одно - у носовой переборки с левого борта, другое - у кормовой переборки с правого борта.

**4 Наставление по доступу к конструкциям корпуса судна**[10]

4.1 Любое судовое средство доступа для проведения полных и детальных осмотров и измерений толщины металла должно быть описано в одобренном Администрацией *Наставлении по доступу к конструкциям корпуса судна*, приведенный на уровень современности экземпляр которого должен находиться на судне. Для каждого такого помещения Наставление по доступу к конструкциям корпуса судна должно включать следующее:

.1 схемы, показывающие средства доступа в помещение с соответствующими техническими спецификациями и размерениями;

.2 схемы, показывающие средства доступа с соответствующими техническими спецификациями и размерениями, находящиеся внутри каждого помещения и позволяющие провести полный осмотр. Схемы должны указывать места, откуда можно осмотреть каждый район помещения;

.3 схемы, показывающие средства доступа с соответствующими техническими спецификациями и размерениями, находящиеся внутри помещения и позволяющие проводить детальные осмотры. В схемах должны быть указаны наиболее уязвимые места конструкционных элементов помещения, должно быть указано, являются ли средства доступа постоянными или переносными и должны быть указаны места, откуда можно осмотреть каждый район помещения;

.4 инструкции по осмотру и поддержанию конструкционной прочности всех средств доступа и средств их крепления, принимая во внимание коррозионную атмосферу, которая может быть в помещении;

.5 инструкции по технике безопасности по использованию настилов при детальных осмотрах и измерении толщины металла;

.6 инструкции по установке и использованию безопасным образом любого переносного средства доступа;

.7 перечень всех переносных средств доступа; и

.8 записи о периодических осмотрах, по уходу и ремонту судовых средств доступа.

4.2 Для целей данного правила *наиболее уязвимыми местами конструкционных элементов*[11] являются места, которые выявлены расчетами как требующие контроля или, по опыту эксплуатации подобных судов или судов того же самого типа, известны тем, что подвержены трещинам, короблению, деформации или коррозии, которые ухудшили бы конструкционную целостность судна.

***5 Технические спецификации общего характера***

5.1 Для доступа через горизонтальные отверстия, люки или горловины, их размеры должны быть достаточными, чтобы вверх или вниз по трапу беспрепятственно прошел человек с автономным дыхательным аппаратом и защитным оборудованием, а также чтобы через отверстие можно было бы поднять пострадавшего с пола соответствующего помещения. Минимальный размер отверстия должен быть не менее 600 x 600 мм[12]. Если доступ в грузовой трюм устроен через грузовой люк, верхняя часть трапа размещается как можно ниже к комингсу люка. Комингс грузового люка высотой более 900 мм должен также иметь ступеньки с его наружной стороны в сочетании с трапом грузового люка.

5.2 Для доступа через вертикальные отверстия или горловины в отбойных переборках, флорах, стрингерах и рамных шпангоутах, обеспечивающие проход по длине и ширине помещения, минимальные размеры отверстия не должны быть менее 600 x 800 мм[13] на высоте не более 600 мм от днищевой обшивки корпуса, если не имеется решеток или других упоров для ног.

5.3 На нефтяных танкерах дедвейтом менее 5000 т Администрация может допустить, при особых обстоятельствах, меньшие, чем указанные в пунктах 5.1 и 5.2, размеры отверстий, если возможность прохода через такие отверстия или возможность подъема пострадавшего будет продемонстрирована к удовлетворению Администрации.

**Правило 3-7. Чертежи конструкции, хранимые на судне и на берегу**

Чертежи конструкции, хранимые на судне и на берегу

1 Комплект построечных чертежей* и других схем, показывающих все последующие конструкционные изменения, должен храниться на судне, построенном 1 января 2007 года и после этой даты.

* См. MSC/Circ.1135 - "Построечные документы, которые должны находиться на судне и на берегу".

2 Дополнительный комплект таких чертежей должен находиться в компании, определенной в правиле IX/1.2.

**Правило 3-8. Буксирное и швартовное оборудование**

Буксирное и швартовное оборудование

1 Данное правило применяется к судам, построенным 1 января 2007 года и после этой даты, но не применяется к устройствам аварийной буксировки, имеющимся в соответствии с правилом 3-4.

2 Суда обеспечиваются устройствами, оборудованием и приспособлениями достаточной безопасной рабочей нагрузки, чтобы позволить проведение всех операций безопасным образом с буксирным и швартовным устройствами при обычной эксплуатации судна.

3 Устройства, оборудование и приспособления, поставляемые в соответствии с пунктом 2, должны отвечать соответствующим требованиям Администрации или организации, признанной Администрацией по правилу I/6**.

** См. MSC/Circ.1175 - "Руководство по судовому буксирному и швартовному оборудованию".

4 Каждое приспособление или часть оборудования, поставленные по данному правилу, должны иметь четкую маркировку в отношении любых ограничений, связанных с их безопасной эксплуатацией, принимая во внимание прочность их крепления к конструкциям корпуса судна.

**Правило 3-9. Средства доступа на суда**

Средства доступа на суда

1 Суда, построенные 1 января 2010 года и после этой даты, обеспечиваются, для использования в порту и в связанных с портом операциях, средствами доступа, такими как сходные трапы и штатные трапы, в соответствии с пунктом 2, если Администрация не считает выполнение какого-либо конкретного положения необоснованным или непрактичным***.

_____

*** Обстоятельства, при которых выполнение этого требования может считаться необоснованным или непрактичным, могут включать те, когда судно:

.1 имеет небольшой надводный борт и снабжено посадочной аппарелью (рампой); или

.2 совершает рейсы между определенными портами, где предоставляются береговые штатные/посадочные трапы (платформы).

2 Средства доступа, требуемые пунктом 1, изготавливаются и устанавливаются, основываясь на руководстве, выработанном Организацией*.

_____

* См. "Руководство по конструкции, установке, техническому обслуживанию и проверкам/освидетельствованию штатных и сходных трапов" (MSC.1/Circ.1331).

3 На всех судах средства доступа проверяются и содержатся в надлежащем состоянии, принимая во внимание все ограничения, связанные с безопасной нагрузкой. Все тросы, используемые для подвешивания средств доступа, проходят техническое обслуживание, как указано в правиле III/20.4.

**Правило 3-10. Целевые стандарты конструкции навалочных судов и нефтяных танкеров**

Целевые стандарты конструкции навалочных судов и нефтяных танкеров

1 Данное правило применяется к нефтяным танкерам длиной 150 м и более и к навалочным судам длиной 150 м и более, имеющим в грузовых помещениях единственную палубу, бортовые подпалубные танки и бортовые скуловые танки, исключая рудовозы и комбинированные суда:

.1 контракт на постройку которых заключен 1 июля 2016 года и после этой даты;

.2 при отсутствии контракта на постройку - кили которых заложены или которые находятся в подобной стадии постройки 1 июля 2017 года и после этой даты; или

.3 поставка которых осуществляется 1 июля 2020 года и после этой даты.

2 Суда проектируются и строятся на установленный проектный срок службы, чтобы в течение всего срока их эксплуатации быть безопасными и не оказывать негативного влияния на окружающую среду в неповрежденном и установленном поврежденном состоянии, при надлежащей эксплуатации, техническом обслуживании и ремонте, при соблюдении установленных условий эксплуатации и в определенных условиях окружающей среды.

2.1 *Безопасными и не оказывать негативного влияния на окружающую среду* означает, что судно имеет достаточную прочность, целостность и остойчивость, чтобы свести к минимуму риск гибели судна или загрязнение морской окружающей среды из-за поломки конструкции, включая разрушение, приводящее к затоплению или к потере водонепроницаемости.

2.2 *Не оказывать негативного влияния на окружающую среду* включает также то, что судно строится из материалов, которые, с точки зрения охраны окружающей среды, пригодны для разделки.

2.3 *Безопасность* включает также то, что безопасными должны быть: конструкция судна, арматура (трубопроводы, кабельные сети и т.п.) и устройства, обеспечивающие безопасный доступ, выход наружу, инспекции, надлежащее техническое обслуживание и ремонт и меры, обеспечивающие безопасную эксплуатацию.

2.4 *Установленные условия эксплуатации и окружающей среды* определяются предполагаемым районом эксплуатации судна в течение всего срока его службы и охватывает состояния, включая промежуточные состояния, являющиеся результатом грузовых и балластных операций в порту, на водных путях и в море.

2.5 *Установленный проектный срок службы* есть номинальный промежуток времени, в течение которого, как предполагается, судно будет подвержено эксплуатационным нагрузкам и воздействиям и/или влиянию коррозионной окружающей среды; такой срок используется для выбора соответствующих параметров проекта судна. Однако фактический срок службы судна может быть больше или меньше проектного - в зависимости от действительных условий эксплуатации, технического обслуживания и ремонта в ходе его эксплуатации

3 Требования пунктов 2-2.5 должны удовлетворяться выполнением применимых требований к конструкции организации, признанной Администрацией в соответствии с положениями правила XI-1/1, или национальных стандартов Администрации, отвечающих функциональным требованиям целевых стандартов конструкции навалочных судов и нефтяных танкеров.

4 При поставке нового судна, оно снабжается Документом по конструкции судна со специальной информацией о том, каким образом функциональные требования целевых стандартов конструкции навалочных судов и нефтяных танкеров применены к проекту и конструкции судна; он хранится на судне и/или на берегу* и, при необходимости, приводится на уровень современности в течение всей эксплуатации судна. Содержание Документа по конструкции судна должно, по меньшей мере, соответствовать руководству, выработанному Организацией*.

_____

* См. MSC.1/Circ.1343 - "Руководство по информации, подлежащей включению в Документ по конструкции судна".

**Правило 3-11. Защита от коррозии грузовых танков нефтяных танкеров, занятых в перевозке только сырой нефти**

Защита от коррозии грузовых танков нефтяных танкеров, занятых в перевозке только** сырой нефти

_____

** В отличие от определения термина *crude oil tanker* в английском тексте Конвенции МАРПОЛ, где используется выражение *in the trade*, в русском тексте необходимо дополнительно вставить слово "только" *(примеч. пер.)*.

1 Пункт 3 применяется к нефтяным танкерам*** дедвейтом 5000 т и более, занятым в перевозке только сырой нефти, определение которых дано в правиле 1 Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1988 года к ней:

_____

*** См. пункты 1.11.1 или 1.11.4 Добавления к Международному свидетельству о предотвращении загрязнения нефтью (Форма В).

.1 контракт на постройку которых заключен 1 января 2013 года и после этой даты; или

.2 при отсутствии контракта на их постройку - кили которых заложены или которые находятся в подобной стадии постройки 1 июля 2013 года и после этой даты; или

.3 поставка которых осуществляется 1 января 2016 года и после этой даты.

2 Пункт 3 не применяется к комбинированным судам и к танкерам-химовозам, определенным в правилах 1 Приложений I и II, соответственно, к Международной конвенции о предотвращении загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней. Для целей данного правила термин *танкеры-химовозы* также включает танкеры-химовозы, освидетельствованные на перевозку нефти.

3 Все грузовые танки таких танкеров:

.1 защищаются в ходе постройки судна, в соответствии с "Эксплуатационными требованиями к защитному покрытию грузовых танков нефтяных танкеров, занятых в перевозке только сырой нефти", принятыми Комитетом по безопасности на море резолюцией MSC.288(87)[14] с возможными поправками Организации, при условии что такие поправки принимаются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями статьи VIII настоящей Конвенции, касающимися процедур принятия поправок, применимых к Приложению, за исключением его главы I; или

.2 защищены от коррозии альтернативными средствами защиты или использованием материала, стойкого к коррозии, чтобы поддерживать стойкость к коррозии в течение 25 лет в соответствии с "Эксплуатационными требованиями к альтернативным средствам защиты от коррозии грузовых танков нефтяных танкеров, занятых в перевозке только сырой нефти", принятыми Комитетом по безопасности на море резолюцией MSC.289(87)[15] с возможными поправками Организации, при условии что такие поправки принимаются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями статьи VIII настоящей Конвенции, касающимися процедур принятия поправок, применимых к Приложению, за исключением его главы I.

4 Администрация может освободить такой нефтяной танкер от выполнения требований пункта 3, чтобы, в целях испытания, разрешить использование новых прототипов альтернативных систем, по сравнению с системой покрытия, указанной в пункте 3.1, при условии что они надлежащим образом контролируются, регулярно оцениваются и признается необходимость безотлагательно исправлять ситуацию, если появляются признаки неудовлетворительной работы системы. Такое освобождение от выполнения требований регистрируется в Свидетельстве об изъятии.

5 Администрация может освободить нефтяной танкер, занятый в перевозке только сырой нефти, от выполнения требований пункта 3, если судно строится только для совершения перевозок груза и грузовых операций, не вызывающих коррозии*. Такое изъятие и условия его предоставления вносятся в Свидетельство об изъятии.

_____

* См. MSC.1/Circ.1421 - "Руководство по изъятиям из требований в отношении нефтяных танкеров, занятых только в перевозках и грузовых операциях с сырой нефтью, не вызывающей коррозию".

**Правило 3-12. Защита от шума**

Защита от шума

1 Настоящее правило применяется к судам валовой вместимостью 1600 и более:

.1 контракт на постройку которых заключен 1 июля 2014 года или после этой даты; или

.2 при отсутствии контракта на постройку - кили которых заложены или которые находятся в подобной стадии постройки 1 января 2015 года или после этой даты; или

.3 которые сданы в эксплуатацию 1 июля 2018 года или после этой даты,

кроме случаев, когда Администрация считает, что соответствие конкретному положению является нецелесообразным или практически невыполнимым.

2 На судах, которые сданы в эксплуатацию до 1 июля 2018 года и:

.1 контракт на постройку которых заключен до 1 июля 2014 года, и кили которых заложены или которые находятся в подобной стадии постройки 1 января 2009 года или после этой даты, но до 1 января 2015 года; или

.2 при отсутствии контракта на постройку - кили которых заложены или которые находятся в подобной стадии постройки 1 января 2009 года или после этой даты, но до 1 января 2015 года,

должны быть приняты меры* к снижению шума механизмов в машинных помещениях до приемлемых уровней, определяемых Администрацией. Если этот шум нельзя снизить в достаточной степени, то источник чрезмерного шума должен быть надлежащим образом звукоизолирован или выгорожен либо, если в помещении требуется несение вахты, в нем должен быть предусмотрен звукоизолированный пост. В случае необходимости для персонала, которому требуется входить в такие помещения, должны быть предусмотрены средства защиты слуха.

* См. "Кодекс по уровням шума на судах", принятый Организацией резолюцией A.468(XII).

3 Суда должны строиться таким образом, чтобы снижать шум на судне и защищать персонал от шума в соответствии с Кодексом *по уровням шума на судах*, принятым Комитетом по безопасности на море резолюцией MSC.337(91), с возможными поправками, которые могут быть внесены Организацией, при условии что такие поправки одобряются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями статьи VIII настоящей Конвенции, касающимися процедуры внесения поправок в Приложение, за исключением главы I. Для целей настоящего правила, хотя Кодекс по уровням шума на судах рассматривается как документ, имеющий обязательную силу, части, имеющие рекомендательный характер, как указано в главе I Кодекса, рассматриваются как не имеющие обязательной силы, при условии что поправки к таким частям, имеющим рекомендательный характер, принимаются Комитетом по безопасности на море в соответствии с его Правилами процедуры.

4 Несмотря на требования пункта 1, настоящее правило не применяется к судам тех типов, которые перечислены в пункте 1.3.4 Кодекса по уровням шума на судах.

**Часть B - Деление на отсеки и остойчивость**

**Правило 4. Общие положения**

Общие положения

1 Требования к остойчивости в поврежденном состоянии, изложенные в частях B-1-B-4 включительно, применяются к грузовым судам длиной (*L*) 80 м и более и ко всем пассажирским судам, независимо от длины, но не относятся к судам, которые удовлетворяют требованиям к делению на отсеки и остойчивости в поврежденном состоянии, изложенным в других разработанных Организацией инструментах*.

* Грузовые суда, отвечающие следующим правилам, могут быть исключены из применения требований части B-1:

.1 Приложение I к Конвенции МАРПОЛ-73/78, за исключением комбинированных (нефтерудовозов) судов с надводным бортом типа "B" (определенных в правиле II-2/3.14);

.2 Международный кодекс по химовозам;

.3 Международный кодекс по газовозам;

.4 "Руководство по проектированию и конструкции судов снабжения морских установок" (резолюция A.469(XII)) или "Руководство по проектированию и конструкции судов снабжения морских установок 2006 года" (резолюция MSC.235(82) с попр.), соответственно;

.5 "Кодекс по безопасности судов специального назначения" (резолюция A.534(13)) или "Кодекс по безопасности судов специального назначения 2008 года" (резолюция MSC.266(84) с попр. в MSC.299(87), соответственно;

.6 Требования к остойчивости судов в поврежденном состоянии правила 27 Международной конвенции о грузовой марке 1966 года, применяемые вместе с резолюциями A.320(IX) и A.514(13), при условии что для грузовых судов, к которым применяется правило 27(9), главные поперечные водонепроницаемые переборки считаются эффективными, если они размещены согласно пункту 12(f) резолюции A.320(IX), за исключением судов, предназначенных для перевозки палубных грузов; и

.7 Требования к остойчивости в поврежденном состоянии правила 27 Международной конвенции о грузовой марке 1966 года, измененной Протоколом 1988 года к ней, за исключением судов, предназначенных для перевозки палубных грузов.

2 Администрация может допустить равноценные способы расчета для конкретного судна или группы судов, если она убеждена, что по меньшей мере тот же уровень безопасности, который требуется данными правилами, обеспечивается. Администрация, допускающая такие равноценные способы расчета, сообщает Организации их особенности.

3 Суда должны иметь как можно более эффективное деление на отсеки с учетом характера эксплуатации, для которой они предназначены. Степень деления на отсеки должна изменяться, в зависимости от длины деления судна на отсеки ( $L_s$ ) и вида эксплуатации, таким образом, чтобы самая высокая степень деления соответствовала судам наибольшей длины деления на отсеки ( $L_s$ ), занятым преимущественно перевозкой пассажиров.

4 Если предполагается установка палуб, внутренних бортов или продольных переборок, достаточно непроницаемых для того, чтобы существенно ограничить распространение воды, Администрация должна быть убеждена, что положительное и отрицательное влияние таких конструкций учтено в расчетах.

**Часть B-1 - Остойчивость**

**Правило 5. Остойчивость в неповрежденном состоянии**

Остойчивость в неповрежденном состоянии*

_____

* См. "Кодекс по остойчивости всех типов судов в неповрежденном состоянии, охваченных документами ИМО" (резолюция A.749(18) с попр.) или "Международный кодекс остойчивости судов в неповрежденном состоянии 2008 года (Кодекс ОСНС 2008 года)" (резолюция MSC.267(85)), что применимо.

1 Каждое пассажирское судно, независимо от его размеров, и каждое грузовое судно длиной (*L*) 24 м и более по завершении постройки подвергается кренованию, с определением элементов его остойчивости. Дополнительно к любым другим применимым требованиям настоящих правил, суда длиной 24 м и более, построенные 1 июля 2010 года и после этой даты, должны, как минимум, отвечать требованиям части A Кодекса ОСНС 2008.

2 Администрация может не требовать кренования отдельного грузового судна, при условии что основные данные о его остойчивости известны по данным кренования другого судна той же серии и если Администрации убедительно доказано, что надежная информация об остойчивости освобождаемого от кренования судна может быть получена из этих основных данных, требуемых правилом 5-1. По завершении постройки проводится освидетельствование веса, и судно подвергается кренованию, если, по сравнению с данными, полученными от другого судна той же серии, обнаруживается отклонение от водоизмещения судна порожнем, превышающее 1% для судов длиной 160 м и более, и 2% - для судов длиной 50 м и менее, а отклонения для промежуточных длин определяются линейной интерполяцией, или обнаруживается отклонение положения центра тяжести судна порожнем в продольном направлении, превышающее 0,5% от $L_s$ .

3 Администрация может также не требовать кренования отдельного судна или класса судов, специально предназначенных для перевозки жидких грузов наливом или руды насыпью, когда имеющиеся данные об аналогичных судах ясно показывают, что, принимая во внимание соотношение главных размерений и устройство этих судов, обеспечивается более чем достаточная метацентрическая высота при всех вероятных условиях загрузки.

4 Если судно подвергается какому-либо переоборудованию, которое существенно влияет на остойчивость, то капитану должна предоставляться исправленная информация об остойчивости. Если необходимо, то проводится новое кренование судна. Новое кренование проводится, если ожидаемые отклонения превышают хотя бы одну из величин, указанных в пункте 5.

5 Через периодические промежутки, не превышающие пять лет, на всех пассажирских судах должно проводиться освидетельствование водоизмещения судна порожнем для установления любых изменений водоизмещения судна порожнем и положения центра тяжести в продольном направлении. Судно должно быть подвергнуто повторному кренованию, если, по сравнению с одобренной информацией об остойчивости, обнаружено или ожидается отклонение от водоизмещения судна порожнем, превышающее 2%, или отклонение положения центра тяжести в продольном направлении, превышающее 1% от $L_s$ .

6 Каждое судно должно иметь на носу и корме четко нанесенные марки осадки. В случае когда марки осадки расположены там, где они плохо видны, или эксплуатационные условия конкретных рейсов затрудняют снятие показаний с марок осадки, судно должно быть оборудовано также надежной системой указания осадки, с помощью которой можно определить осадку носом и кормой.

**Правило 5-1. Информация об остойчивости, предоставляемая капитану**

Информация об остойчивости, предоставляемая капитану*

_____

* См. также: MSC/Circ.456 - "Руководство по подготовке информации об остойчивости судов в неповрежденном состоянии", MSC/Circ.706 - "Руководство по остойчивости танкеров в неповрежденном состоянии при операциях по перегрузке" и MSC/Circ.1228 - "Пересмотренное руководство для капитана по избежанию опасных ситуаций при тяжелых условиях погоды и моря".

1 Капитан должен быть обеспечен такой удовлетворяющей требованиям Администрации информацией, которая необходима для того, чтобы он мог быстрыми и простыми способами получить точные данные об остойчивости судна в различных условиях его эксплуатации. Экземпляр информации об остойчивости должен быть предоставлен Администрации.

2 Информация должна включать:

.1 минимальную эксплуатационную метацентрическую высоту (*GM*) в функции от осадки, в виде кривых или таблиц, отвечающую соответствующим требованиям к остойчивости судна в неповрежденном и поврежденном состоянии, либо - по выбору - соответствующие кривые или таблицы максимально допустимого положения центра тяжести по высоте (*KG*) в функции от осадки, или эквивалент любой из этих кривых;

.2 инструкции, касающиеся работы устройств перетоков; и

.3 все другие данные и средства, которые могут быть необходимы для поддержания требуемой остойчивости в неповрежденном состоянии и после повреждения.

3 Информация об остойчивости должна отражать влияние различного дифферента для случаев загрузки, когда дифферент превышает пределы эксплуатационного дифферента на величину ±0,5% от $L_s$.

4 Для судов, обязанных выполнять требования к остойчивости, изложенные в части B-1, упомянутая в пункте 2 информация определяется (из соображений, относящихся к индексу деления на отсеки) следующим образом: минимальная требуемая *GM* (или максимально допустимое положение центра тяжести *KG*) для трех осадок $d_s$, $d_p$ и $d_l$ равна *GM* (или *KG*) для соответствующих случаев загрузки, используемых для расчета фактора выживаемости $s_i$. Для промежуточных осадок величины, подлежащие использованию, получаются линейной интерполяцией, применяемой к величине *GM* только между осадкой при самой высокой ватерлинии деления судна на отсеки и частичной осадкой, и между частичной осадкой и наименьшей эксплуатационной осадкой, соответственно*. Критерии остойчивости в неповрежденном состоянии будут учтены сохранением для каждой осадки максимума среди минимально требуемых величин *GM* или минимума среди максимально допустимых величин *KG*. Если индекс деления на отсеки рассчитывается для различных дифферентов, аналогично находятся несколько требуемых кривых *GM*.

_____

* См. также: MSC/Circ.456 - "Руководство по подготовке информации об остойчивости судов в неповрежденном состоянии", MSC/Circ.706 - "Руководство по остойчивости танкеров в неповрежденном состоянии при операциях по перегрузке" и MSC/Circ.1228 - "Пересмотренное руководство для капитана по избежанию опасных ситуаций при тяжелых условиях погоды и моря".

5 Если минимальная эксплуатационная высота (*GM*) в функции от осадки в форме кривых или таблиц не может быть использована, капитан должен обеспечить, чтобы эксплуатационное состояние судна не отклонялось от известного состояния загрузки, или подтвердить расчетом, что критерии остойчивости удовлетворяются для данного состояния загрузки.

**Правило 6. Требуемый индекс деления на отсеки "R"**

Требуемый индекс деления на отсеки "R"*

_____

* При принятии правил частей B-B-4 Комитет по безопасности на море призвал Администрации обратить внимание на то, что для обеспечения единообразия применения, эти правила должны применяться вместе с разработанной Организацией пояснительной запиской, одобренной резолюцией MSC.281(85).

1 Достаточным считается такое деление судна на отсеки, когда достижимый индекс деления на отсеки *A*, определенный в соответствии с правилом 7, не меньше требуемого индекса деления на отсеки *R*, рассчитываемого в соответствии с данным правилом, и, кроме того, частичные индексы $A_s$, $A_p$ и $A_l$ не менее 0,9*R* - для пассажирских судов и 0,5*R* - для грузовых судов.

2 Для всех судов, к которым применяются требования данной главы относительно остойчивости в поврежденном состоянии, степень деления на отсеки, которую надлежит обеспечить, определяется требуемым индексом деления на отсеки *R*, рассчитываемым следующим образом:

.1 Для грузовых судов длиной ($L_s$) более 100 м:

$$R = 1 - \frac{128}{L_s + 152}$$

.2 Для грузовых судов длиной ($L_s$) 80 м и более, но не более 100 м:

$$R = 1 - \left[ 1 / \left( 1 + \frac{L_s}{100} \times \frac{R_0}{1 - R_0} \right) \right]$$

где: $R_0$ - величина *R*, рассчитанная по формуле в подпункте .1.

.3 Для пассажирских судов:

$$R = 1 - \frac{5000}{L_s + 2{,}5N + 15225}$$

где:

$N = N_1 + 2N_2$ ;

$N_1$ - число людей, обеспеченных местами в спасательных шлюпках;

$N_2$ - число людей (включая экипаж), разрешенное к перевозке сверх $N_1$ .

.4 Если условия эксплуатации таковы, что выполнение требования пункта 2.3 данного правила на основе $N = N_1 + 2N_2$ невозможно с практической точки зрения и если Администрация считает, что есть обоснованная сниженная степень опасности, может приниматься меньшая величина *N*, но ни в коем случае не меньше $N = N_1 + N_2$.

**Правило 7. Достижимый индекс деления на отсеки "A"**

Достижимый индекс деления на отсеки "A"

1 Достижимый индекс деления на отсеки *A* вычисляется суммированием частичных индексов $A_s$ , $A_p$ и $A_l$ (с приданием им веса, как показано), рассчитанных для осадок $d_s$ , $d_p$ и $d_l$ определенных в правиле 2, по формуле:

$A = 0{,}4\,A_s + 0{,}4\,A_p + 0{,}2\,A_l$

Каждый частичный индекс является суммированным вкладом всех принятых в расчет случаев повреждения, рассчитываемым по формуле:

$A = \Sigma p_i s_i$

где:

$i$ - индекс каждого рассматриваемого отсека или группы отсеков;

$p_i$ - вероятность того, что затопленным окажется только рассматриваемый отсек или группа отсеков, без учета любого горизонтального деления на отсеки, определенного в правиле 7-1;

$s_i$ - вероятность выживания судна после затопления рассматриваемого отсека или группы отсеков, с учетом влияния любого горизонтального деления на отсеки, определенного в правиле 7-2.

2 При расчете индекса *A* для самой высокой и частичной осадки деления на отсеки принимается, что судно не имеет дифферента. Для расчета индекса *A* при наименьшей эксплуатационной осадке используется действительный эксплуатационный дифферент. Если по условиям эксплуатации изменение дифферента по сравнению с расчетным дифферентом превысит 0,5% от $L_s$ , проводятся один или более дополнительных расчетов *A* для одних и тех же осадок, но с различными дифферентами, так чтобы для всех условий эксплуатации разница в дифференте, по сравнению со справочным дифферентом, использованным в одном расчете, была бы менее 0,5% от $L_s$ .

3 При определении положительного плеча (*GZ*) кривой остаточной остойчивости, используемое водоизмещение принимается в неповрежденном состоянии. То есть используется при расчетах метод постоянного водоизмещения.

4 Суммирование, предусматриваемое приведенной выше формулой, производится по всей длине деления судна на отсеки ( $L_s$ ) для всех вариантов затопления одного либо двух и более смежных отсеков. В случае несимметричного расположения, расчетная величина *A* принимается как средняя величина, полученная из расчетов для обоих бортов. Альтернативно, следует принимать ту величину, которая соответствует борту, который, без сомнения, приводит к наихудшему результату.

5 При наличии бортовых отсеков, всегда, когда рассматриваются варианты затопления, включающего эти отсеки, их затопление должно быть учтено при суммировании в соответствии с приведенной формулой. Дополнительно могут добавляться варианты одновременного затопления одного или нескольких бортовых отсеков и смежного с ними одного или нескольких внутренних отсеков, исключая, однако, из рассмотрения повреждение, размер которого в поперечном направлении более половины ширины судна *B*. Для целей данного правила, поперечный размер измеряется от борта под прямым углом к диаметральной линии на уровне осадки при самой высокой ватерлинии деления на отсеки.

6 В расчетах затопления, выполняемых в соответствии с данными правилами, достаточно принимать, что имеется только одна пробоина в корпусе и одна свободная поверхность. Принимаемая протяженность пробоины по вертикали - от основной плоскости вверх до любой водонепроницаемой горизонтальной конструкции деления судна на отсеки над ватерлинией или выше. Однако, если меньшая протяженность пробоины привела бы к более тяжелым последствиям, то должна быть принята такая протяженность.

7 Если трубы, проходы или туннели расположены в пределах принятых затопляемыми помещений, должны быть приняты меры, обеспечивающие, чтобы прогрессирующее затопление не распространялось на помещения, иные чем помещения, принимаемые затопляемыми. Однако, Администрация может допустить небольшое прогрессирующее затопление, если доказано, что его воздействие может легко контролироваться, и безопасность судна не ухудшится.

**Правило 7-1. Расчет фактора "p_i"**

Расчет фактора "$p_i$"

1 Фактор $p_i$ для одного отсека или группы отсеков рассчитывается в соответствии с пунктами 1.1 и 1.2, с использованием следующих обозначений:

*j* - номер зоны повреждения, начинающийся с номера 1 в корме;

*n* - количество смежных зон, затронутых повреждением;

*k* - номер конкретной продольной переборки, служащей барьером при поперечном повреждении, отсчитываемый от обшивки борта к диаметральной плоскости. Бортовая обшивка имеет *k* = 0;

$x_1$ - расстояние от крайней кормовой точки длины $L_s$ до кормовой оконечности рассматриваемой зоны;

$x_2$ - расстояние от крайней кормовой точки длины $L_s$ до носовой оконечности рассматриваемой зоны;

*b* - среднее расстояние в поперечном направлении, измеряемое в метрах под прямым углом к диаметральной плоскости на уровне самой высокой грузовой ватерлинии деления на отсеки между обшивкой борта и предполагаемой вертикальной плоскостью, простирающейся между продольными пределами, используемыми для расчета фактора $p_i$, и которая является касательной или общей со всей или частью внешней плоскости рассматриваемой продольной переборки. Эта вертикальная плоскость должна быть ориентирована так, чтобы среднее поперечное расстояние до обшивки борта было максимальным, но не более двойного наименьшего расстояния между этой плоскостью и обшивкой борта. Если верхняя часть продольной переборки находится ниже самой высокой грузовой ватерлинии деления на отсеки, вертикальная плоскость, используемая для определения *b*, принимается доходящей до самой высокой ватерлинии деления на отсеки. В любом случае, *b* не должно приниматься более *B*/2.

Если повреждение затрагивает только одну зону:

$$p_i = p(x_{1j}, x_{2j}) \cdot [(x_{1j}, x_{2j}, b_k) - r(x_{1j}, x_{2j}, b_{k-1})]$$

Если повреждение затрагивает две смежных зоны:

$$p_i = p(x_{1j}, x_{2j+1}) \cdot [r(x_{1j}, x_{2j+1}, b_k) - r(x_{1j}, x_{2j+1}, b_{k-1})] -$$
$$- p(x_{1j}, x_{2j}) \cdot [r(x_{1j}, x_{2j}, b_k) - r(x_{1j}, x_{2j}, b_{k-1})] -$$
$$- p(x_{1j+1}, x_{2j+1}) \cdot [r(x_{1j+1}, x_{2j+1}, b_k) - r(x_{1j+1}, x_{2j+1}, b_{k-1})]$$

Если повреждение затрагивает три и более смежных зоны:

$$p_i = p(x_{1j}, x_{2j+n-1}) \cdot [r(x_{1j}, x_{2j+n-1}, b_k) - r(x_{1j}, x_{2j+n-1}, b_{k-1})] -$$
$$- p(x_{1j}, x_{2j+n-2}) \cdot [r(x_{1j}, x_{2j+n-2}, b_k) - r(x_{1j}, x_{2j+n-2}, b_{k-1})] -$$
$$- p(x_{1j+1}, x_{2j+n-1}) \cdot [r(x_{1j+1}, x_{2j+n-1}, b_k) - r(x_{1j+1}, x_{2j+n-1}, b_{k-1})] +$$
$$+ p(x_{1j+1}, x_{2j+n-2}) \cdot [r(x_{1j+1}, x_{2j+n-2}, b_k) - r(x_{1j+1}, x_{2j+n-2}, b_{k-1})]$$

и где $r(x_1, x_2, b_0) = 0$

1.1 Фактор $p(x_1, x_2)$ рассчитывается согласно следующим формулам:

Предельная нормализованная длина повреждения: $J_{\max}$ =10/33

Точка перегиба в распределении: $J_{kn}$=5/33

Кумулятивная вероятность в $J_{kn}$: $p_k$ =11/12

Максимальная абсолютная длина повреждения: $l_{\max}$ =60 м

Длина, при которой заканчивается нормализованное распределение: *L**=260 м

Плотность вероятности при *J* = 0:

$$b_0 = 2\left(\frac{p_k}{J_{kn}} - \frac{1 - p_k}{J_{\max} - J_{kn}}\right)$$

При $L_s \le L^*$:

$$J_m = \min\left\{J_{\max}, \frac{l_{\max}}{L_s}\right\}$$

$$J_k = \frac{J_m}{2} + \frac{1 - \sqrt{1 + (1 - 2p_k) b_0 J_m + \frac{1}{4} {b_0}^2 {J_m}^2}}{b_0}$$

$$b_{12} = b_0$$

При $L_s > L^*$:

$$J_m^* = \min\left\{J_{\max}, \frac{l_{\max}}{L^*}\right\}$$

$$J_k^* = \frac{J_m^*}{2} + \frac{1 - \sqrt{1 + (1 - 2p_k) b_0 J_m^* + \frac{1}{4} {b_0}^2 {J_m^*}^2}}{b_0}$$

$$J_m = \frac{J_m^* \cdot L^*}{L_s}$$

$$J_k = \frac{J_k^* \cdot L^*}{L_s}$$

$$b_{12} = 2\left(\frac{p_k}{J_k} - \frac{1 - p_k}{J_m - J_k}\right)$$

$$b_{11} = 4\frac{1 - p_k}{(J_m - J_k) J_k} - 2\frac{p_k}{{J_k}^2}$$

$$b_{21} = -2\frac{1 - p_k}{(J_m - J_k)^2}$$

$$b_{22} = -b_{21} J_m$$

Безразмерная длина повреждения:

$$J = \frac{(x_2 - x_1)}{L_s}$$

Нормализованная длина отсека или группы отсеков:

$J_n$ принимается наименьшей из $J$ и $J_m$.

1.1.1 Если ни одна из границ рассматриваемого отсека или группы отсеков не совпадает с крайней кормовой или крайней носовой точками:

$J \le J_k$:

$$p(x_1, x_2) = p_1 = \frac{1}{6} J^2 (b_{11} J + 3 b_{12})$$

$J > J_k$:

$$p(x_1, x_2) = p_2 = \frac{1}{3} b_{11} {J_k}^3 + \frac{1}{2} (b_{11} J - b_{12}) {J_k}^2 + b_{12} J J_k -$$
$$- \frac{1}{3} b_{21} ({J_n}^3 - {J_k}^3) + \frac{1}{2} (b_{21} J - b_{22}) ({J_n}^2 - {J_k}^2) + b_{22} J (J_n - J_k)$$

1.1.2 Если кормовая граница рассматриваемого отсека или группы отсеков совпадает с крайней кормовой точкой, или носовая граница рассматриваемого отсека или группы отсеков совпадает с крайней носовой точкой:

$J \le J_k$:

$$p(x_1, x_2) = \frac{1}{2} (p_1 + J)$$

$J > J_k$:

$$p(x_1, x_2) = \frac{1}{2} (p_2 + J)$$

1.1.3 Если рассматриваемый отсек или группа отсеков простираются по всей длине деления на отсеки ( $L_s$ ):

$$p(x_1, x_2) = 1$$

1.2 Фактор $r(x_1, x_2, b)$ определяется по следующей формуле:

$$r(x_1, x_2, b) = 1 - (1 - C)\left[1 - \frac{G}{p(x_1, x_2)}\right]$$

где: C = 12$J_b$ (- 45$J_b$ + 4),

где: $J_b = \frac{b}{15B}$

1.2.1 Если рассматриваемый отсек или группа отсеков простираются по всей длине деления на отсеки ( $L_s$ ):

$$G = G_1 = \frac{1}{2} b_{11} J_b{}^2 + b_{12} J_b$$

1.2.2 Если никакая из границ рассматриваемого отсека или группы отсеков не совпадает с крайней кормовой или крайней носовой точками:

$$G = G_2 = \frac{1}{3} b_{11} J_0{}^3 + \frac{1}{2}(b_{11}\ J - b_{12}) J_0{}^2 + b_{12}\ J\ J_0,$$

где: $J_0 = \min(J, J_b)$

1.2.3 Если кормовая граница рассматриваемого отсека или группы отсеков совпадает с крайней кормовой точкой, или носовая граница рассматриваемого отсека или группы отсеков совпадает с крайней носовой точкой:

$$G = \frac{1}{2}(G_2 + G_1\ J)$$

**Правило 7-2. Расчет фактора "s_i"**

Расчет фактора "$s_i$"

1 Фактор $s_i$ определяется для каждого случая предполагаемого затопления отсека или группы отсеков в соответствии со следующими обозначениями и положениями данного правила.

$\theta_e$ - угол крена в состоянии равновесия на любой стадии затопления, в градусах;

$\theta_v$ - угол крена на любой стадии затопления, когда плечо остойчивости становится отрицательным, или угол, при котором оказывается погруженным в воду отверстие, непроницаемость которого при воздействии моря не может быть обеспечена;

$GZ_{\max}$ - максимальное положительное плечо остойчивости, м, до угла $\theta_v$ включительно;

*Протяженность* - протяженность диаграммы статической остойчивости с положительными значениями плеча восстанавливающего момента, в градусах, измеренная от угла $\theta_e$ . Положительная протяженность берется до угла $\theta_v$ ;

*Стадия затопления* - любой дискретный этап в процессе затопления, включая стадию спрямления (если она предусмотрена) до достижения конечного равновесия.

1.1 Фактор $s_i$ - в случае какого-либо повреждения, при любом начальном состоянии загрузки $d_i$, получается из формулы:

$s_i$ = minimum $\left\{ s_{intermediate,\,i} \text{ или } s_{final,\,i} \times s_{mom,\,i} \right\}$

где:

$s_{intermediate,\,i}$ - вероятность выживания на всех промежуточных стадиях затопления до положения равновесия. Рассчитывается в соответствии с пунктом 2;

$s_{final,\,i}$ - вероятность выживания в положении равновесия после затопления. Рассчитывается в соответствии с пунктом 3;

$s_{mom,\,i}$ - вероятность выживания при воздействии кренящих моментов. Рассчитывается в соответствии с пунктом 4.

2 Фактор $s_{intermediate,\,i}$ применяется только к пассажирским судам (для грузовых судов $s_{intermediate,\,i}$ принимается за единицу) и принимается как наименьшее из значений *s*, полученных для всех стадий затопления, включая стадию спрямления, если она предусмотрена. Рассчитывается следующим образом:

$$s_{intermediate,\,i} = \left[\frac{GZ_{\max}}{0{,}05} \cdot \frac{Протяженность}{7}\right]^{1/4}$$

где: $GZ_{\max}$ не принимается более 0,05 м, а *Протяженность* - не более 7°. $s_{intermediate,\,i}$ = 0, если промежуточный угол крена превышает 15°. Там, где требуются устройства перетока*, время для выравнивания не должно превышать 10 мин.

---

* См. MSC.362(92) - "Пересмотренная рекомендация о типовом методе оценки устройств перетока", которая применяется к судам, построенным 14 июня 2013 года и после этой даты. Расчеты, выполненные для оценки устройств перетока до 14 июня 2013 года в соответствии с MSC.245(83) - "Рекомендация по стандартному методу оценки устройств перетока" остаются в силе.

3 Фактор $s_{final,\,i}$ получается из формулы:

$$s_{final,\,i} = K\cdot\left[\frac{GZ_{\max}\cdot Протяженность}{0{,}12\quad\quad 16}\right]^{1/4}$$

где:

$GZ_{\max}$ не принимается более 0,12 м;

*Протяженность* не принимается более 16°;

K = 1, если $\theta_e \le \theta_{\min}$

K = 0, если $\theta_e \ge \theta_{\max}$

$K = \sqrt{\dfrac{\theta_{\max} - \theta_e}{\theta_{\max} - \theta_{\min}}}$ в ином случае

где:

$\theta_{\min}$ - 7° - для пассажирских судов и 25° - для грузовых судов; и

$\theta_{\max}$ - 15° - для пассажирских судов и 30° - для грузовых судов.

4 Фактор $s_{mom,\,i}$ применяется только к пассажирским судам (для грузовых судов $s_{mom,\,i}$ принимается за единицу) и рассчитывается в положении равновесия по формуле:

$$s_{mom,\,i} = \frac{(GZ_{\max} - 0{,}04)\cdot Водоизмещение}{M_{heel}}$$

где:

*Водоизмещение* - водоизмещение в неповрежденном состоянии при осадке по ватерлинию деления на отсеки;

$M_{heel}$ - максимальный принимаемый кренящий момент, рассчитываемый в соответствии с подпунктом 4.1; и

$s_{mom,\,i} \le 1{,}0$.

4.1 Кренящий момент $M_{heel}$ рассчитывается следующим образом:

$M_{heel}$ = maximum {$M_{passenger}$; или $M_{wind}$; или $M_{Survivalcraft}$}

4.1.1 $M_{passenger}$ - максимальный принимаемый кренящий момент, возникающий от перемещения пассажиров, и получаемый следующим образом:

$M_{passenger} = (0{,}075\cdot N_p)\cdot(0{,}45\cdot B)$, т·м

где:

$N_p$ - максимальное количество пассажиров, разрешенное к перевозке при загрузке, соответствующей рассматриваемой самой высокой ватерлинии деления на отсеки; и

*B* - ширина судна.

Альтернативно, кренящий момент может рассчитываться, принимая, что пассажиры распределены на свободных пространствах палуб в направлении одного борта из расчета 4 человека на 1 м$^2$ на тех палубах, где расположены места сбора для посадки в спасательные средства, и таким образом, чтобы они создавали наибольший кренящий момент. При этом, вес пассажира принимается равным 75 кг.

4.1.2 $M_{wind}$ - максимальная принимаемая сила ветра, действующая в аварийной ситуации:

$M_{wind} = (P\cdot A\cdot Z)/9806$, тм

где:

*P* - 120 Н/м$^2$;

*A* - проекция боковой поверхности судна выше ватерлинии;

*Z* - расстояние от центра проекции боковой поверхности судна выше ватерлинии до *T*/2;

*T* - осадка судна, $d_i$.

4.1.3 $M_{Survivalcraft}$ - максимальный принимаемый кренящий момент, возникающий при спуске с одного борта всех спасательных шлюпок и плотов с полным комплектом людей и снабжения, спускаемых с помощью шлюп-балок и кран-балок. Он рассчитывается с использованием следующих допущений:

.1 все спасательные и дежурные шлюпки, установленные на том борту, куда накренено судно после повреждения, должны приниматься вываленными за борт с полным комплектом людей и снабжения и готовыми к спуску;

.2 для спасательных шлюпок, устроенных таким образом, что они спускаются с полным комплектом людей и снабжения с мест их установки, должен приниматься максимальный кренящий момент при спуске;

.3 спускаемый с помощью плот-балки спасательный плот с полным комплектом людей и снабжения, прикрепленный к каждой плот-балке, установленной на том борту, куда накренено судно после повреждения, должен рассматриваться вываленным за борт и готовым к спуску;

.4 лица, не находящиеся в спасательных средствах, вываленных за борт, не должны учитываться при расчетах дополнительных моментов как кренящего, так и восстанавливающего; и

.5 спасательные средства на борту судна, противоположном накрененному, должны рассматриваться находящимися на местах их установки.

5 Несимметричное затопление должно быть сведено к минимуму с помощью эффективных средств. Если необходимо уменьшить большие углы крена, то применяемые для этого средства должны быть, где это практически возможно, автоматически действующими; но в любом случае, если предусмотрены средства управления устройствами спрямления, они должны приводиться в действие с мест, расположенных выше палубы переборок. Устройства спрямления и средства управления ими должны быть приемлемыми для Администрации*. Капитан судна должен иметь информацию относительно использования устройств спрямления.

---

* См. MSC.362(92) - "Пересмотренная рекомендация о типовом методе оценки устройств перетока", которая применяется к судам, построенным 14 июня 2013 года и после этой даты. Расчеты, выполненные для оценки устройств перетока, выполненные до 14 июня 2013 года в соответствии с MSC.245(83) - "Рекомендация по стандартному методу оценки устройств перетока" остаются в силе.

5.1 Танки и отсеки, участвующие в таком спрямлении, оборудуются воздушными трубками или эквивалентными средствами достаточного сечения, чтобы обеспечить быстрое поступление в них воды.

5.2 Во всех случаях значение $s_i$ принимается равным нулю, когда конечная ватерлиния, учитывая увеличение осадки, крен и дифферент, проходит так, что погружается:

.1 нижняя кромка отверстий, через которые может происходить прогрессирующее затопление, и такое затопление не учитывается в расчете фактора $s_i$. В число таких отверстий включаются воздушные трубки, вентиляторы и отверстия, закрываемые непроницаемыми при воздействии моря дверями или люковыми крышками; и

.2 любая часть палубы переборок на пассажирских судах, которая принимается в качестве горизонтального пути выхода наружу в целях соответствия положениям главы II-2.

5.3 Фактор $s_i$ принимается равным нулю, если, учитывая увеличение осадки, крен и дифферент, на любой промежуточной или конечной стадии затопления происходит что- либо из следующего:

.1 погружение любого люка вертикального выхода наружу на палубе переборок, предназначенного для соответствия положениям главы II-2;

.2 становятся недоступными или не работоспособными любые органы управления, предназначенные для работы водонепроницаемых дверей, устройств спрямления, клапанов на трубопроводах или на вентиляционных каналах в целях поддержания целостности водонепроницаемых переборок выше палубы переборок;

.3 погружение любой части трубопроводов или вентиляционных каналов, проходящих через водонепроницаемую границу, расположенную внутри любого отсека, включенного в случаи повреждения, которые повышают достижимый индекс *A*, если эти трубопроводы или каналы не имеют на каждой границе водонепроницаемых средств закрытия.

5.4 Однако, если отсеки, которые считаются затопленными из-за прогрессирующего затопления, принимаются во внимание в расчетах остойчивости в поврежденном состоянии, могут рассчитываться многократные величины $s_{intermediate,i}$ полагая спрямление на дополнительных фазах затопления.

5.5 За исключением предусмотренного в пункте 5.3.1, не рассматриваются отверстия, закрытые водонепроницаемыми крышками лазов и палубными иллюминаторами, небольшие водонепроницаемые крышки люков, скользящие водонепроницаемые двери с дистанционным управлением, иллюминаторы типа, не допускающего открытия, также как и водонепроницаемые двери доступа и крышки люков, которые требуется держать закрытыми при нахождении судна в море.

6 Если горизонтальные водонепроницаемые границы оборудованы выше рассматриваемой ватерлинии, величина *s*, рассчитываемая для нижележащего отсека или группы отсеков, получается умножением величины,

определенной в пункте 1.1 на редукционный фактор $v_m$ согласно пункту 6.1, который представляет собой вероятность того, что помещения выше горизонтального деления на отсеки не будут затоплены.

6.1 Фактор $v_m$ получается по формуле:

$$v_m = v(H_{j,n,m}, d) - v(H_{j,n,m-1}, d)$$

где:

$H_{j,n,m}$ - наименьшая высота над основной плоскостью, м, в пределах продольной протяженности $x_{1(j)} \ldots x_{2(j+n-1)}$ m-й горизонтальной границы, которая, как предполагается, ограничит затопление по вертикали для рассматриваемых поврежденных отсеков;

$H_{j,n,m-1}$ - наименьшая высота над основной плоскостью, м, в пределах продольной протяженности $x_{1(j)} \ldots x_{2(j+n-1)}$ (m-1)-й горизонтальной границы, которая, как предполагается, ограничит затопление по вертикали для рассматриваемых поврежденных отсеков;

*j* - обозначает крайнюю кормовую точку рассматриваемых поврежденных отсеков;

*m* - представляет каждую горизонтальную границу, отсчитываемую вверх от рассматриваемой ватерлинии;

*d* - рассматриваемая осадка, определенная в правиле 2; и

$x_1$ и $x_2$ - представляют крайние точки отсека или группы отсеков, рассматриваемых в правиле 7-1.

6.1.1 Факторы $v(H_{j,n,m}, d)$ и $v(H_{j,n,m-1}, d)$ получаются по формулам:

$v(H, d) = 0{,}8\dfrac{(H-d)}{7{,}8}$, если ( $H_m$ - d) менее или равно 7,8 м;

$v(H, d) = 0{,}8 + 0{,}2\left[\dfrac{(H-d)-7{,}8}{4{,}7}\right]$ во всех других случаях;

где:

$v(H_{j,n,m}, d)$ - принимается за 1, если $H_m$ совпадает с самой верхней водонепроницаемой границей судна в пределах протяженности $x_{1(j)} \ldots x_{2(j+n+1)}$ и

$v(H_{j,n,0}, d)$) принимается 0.

Ни в коем случае $v_m$ не принимается менее 0 или более 1.

6.2 Как правило, каждый вклад d*A* в индексе *A* в случае горизонтального деления на отсеки, получается по формуле:

$$\mathrm{d}A = p_i[v_1 s_{\min 1} + (v_2 - v_1)s_{\min 2} + \ldots + (1 - v_{m-1})s_{\min m}]$$

где:

$v_m$ - величина $v$, рассчитанная в соответствии с пунктом 6.1;

$s_{\min}$ - наименьший фактор *s* для всех комбинаций повреждений, получаемый, если предполагаемое повреждение простирается вниз от предполагаемой высоты $H_m$.

**Правило 7-3. Проницаемость**

Проницаемость

1 В целях проведения предусмотренных правилами расчетов деления на отсеки и остойчивости судна в поврежденном состоянии, проницаемость каждого не грузового отсека или его части принимается следующей:

| Помещения | Проницаемость |
|---|---|
| Выделенные для запасов | 0,60 |
| Жилые | 0,95 |
| Занятые механизмами | 0,85 |

| | |
|---|---|
| Пустые пространства | 0,95 |
| Предназначенные для жидкостей | 0 или 0,95* |

* В зависимости от того, что приводит к более жестким требованиям.

2 В целях проведения предусмотренных правилами расчетов деления на отсеки и остойчивости судна в поврежденном состоянии, проницаемость каждого грузового отсека или его части принимается следующей:

| Помещения | Проницаемость при осадке $d_s$ | Проницаемость при осадке $d_p$ | Проницаемость при осадке $d_l$ |
|---|---|---|---|
| Для сухих грузов | 0,70 | 0,80 | 0,95 |
| Для контейнеров | 0,70 | 0,80 | 0,95 |
| Помещения ро-ро | 0,90 | 0,90 | 0,95 |
| Для жидких грузов | 0,70 | 0,80 | 0,95 |

3 Могут приниматься и другие значения проницаемости, если они подтверждены расчетами.

**Правило 8. Специальные требования относительно остойчивости пассажирских судов**

Специальные требования относительно остойчивости пассажирских судов

1 Пассажирское судно, рассчитанное на перевозку 400 и более человек, должно иметь водонепроницаемое деление на отсеки в корму от таранной переборки, так чтобы $s_i$ = 1 для трех условий загрузки, на которых основывается расчет индекса деления на отсеки, и для повреждения всех отсеков в пределах 0,08*L* от носового перпендикуляра.

2 Пассажирское судно, рассчитанное на перевозку 36 и более человек, должно быть способно выдержать повреждение в бортовой обшивке, имеющее размеры, оговоренные в пункте 3. Соответствие требованиям данного правила считается достигнутым демонстрацией того, что $s_i$, определенное в правиле 7-2, не менее 0,9 для трех условий загрузки, на которых основывается расчет индекса деления на отсеки.

3 Размер повреждения, принимаемый при доказательстве соответствия требованиям пункта 2, должен зависеть как от *N*, определенного в правиле 6, так и от $L_s$, определенного в правиле 2, а именно:

.1 вертикальная протяженность повреждения должна приниматься от теоретической основной линии судна до положения 12,5 м выше осадки при самой высокой ватерлинии деления на отсеки, определенной в правиле 2, однако, если меньшая вертикальная протяженность привела бы к меньшему значению $s_i$ то должна применяться такая уменьшенная протяженность;

.2 если судно рассчитано на перевозку 400 и более человек, то длина повреждения должна приниматься равной 0,03 $L_s$, но не менее 3 м, в любом месте по длине обшивки борта, вместе с глубиной, равной 0,15, но не менее 0,75 м, измеряемой под прямым углом к диаметральной плоскости на уровне осадки при самой высокой ватерлинии деления на отсеки;

.3 если судно рассчитано на перевозку менее чем 400 человек, то длина повреждения должна приниматься в любом месте по длине судна между поперечными водонепроницаемыми переборками, при условии что расстояние между двумя соседними поперечными водонепроницаемыми переборками не менее принимаемой длины повреждения. Если расстояние между соседними поперечными водонепроницаемыми переборками менее принимаемой длины повреждения, то для целей демонстрации соответствия пункту 2, эффективной считается только одна из этих переборок;

.4 если судно рассчитано на перевозку 36 человек, то длина повреждения должна приниматься равной 0,015 $L_s$, но не менее 3 м, вместе с глубиной 0,05*B*, но не менее 0,75 м; и

.5 если судно рассчитано на перевозку более чем 36, но менее чем 400 человек, то значения длины и глубины повреждения, используемые для определения принимаемых размеров повреждения, вычисляются посредством линейной интерполяции между значениями длины и глубины, получаемыми для судов, перевозящих 36 и 400 человек, в соответствии с подпунктами .4 и .2.

**Правило 8-1. Возможности систем и оперативная информация для пассажирских судов в случае поступления воды**

Возможности систем и оперативная информация для пассажирских судов в случае поступления воды

***1 Применение***

Пассажирские суда длиной 120 м и более, определенной в правиле II-1/2.5, или имеющие три и более главных вертикальных зоны, должны отвечать положениям данного правила.

***2 Работоспособность важнейших систем в случае поступления воды****

* См. "Временную пояснительную записку по оценке способности систем пассажирских судов в случае пожара или поступления воды" (MSC.1/Circ.1369 с попр.) и "Унифицированные интерпретации правила II-2/21.4 СОЛАС" (MSC.1/Circ.1437).

Пассажирское судно, построенное 1 июля 2010 года и после этой даты, проектируется так, чтобы системы, указанные в правиле II-2/21.4, оставались работоспособными при затоплении любого одного водонепроницаемого отсека.

***3 Оперативная информация на случай поступления воды***

В целях предоставления капитану оперативной информации для достижения порта в случае поступления воды, пассажирские суда, построенные 1 января 2014 года и после этой даты, должны иметь:

.1 судовой компьютер остойчивости; или

.2 поддержку берега,

основанные на руководстве, разработанном Организацией**.

** См. "Руководство по оперативной информации для капитанов пассажирских судов для достижения порта самостоятельно или на буксире" (MSC.1/Circ.1400).

**Часть B-2 - Деление на отсеки, водонепроницаемость и непроницаемость при воздействии моря**

**Правило 9. Двойное дно на пассажирских судах и грузовых судах, не являющихся танкерами**

Двойное дно на пассажирских судах и грузовых судах, не являющихся танкерами

1 Двойное дно должно быть устроено на протяжении от таранной переборки до ахтерпиковой переборки, насколько это практически возможно и совместимо с конструкцией и нормальной эксплуатацией судна.

2 Если требуется устройство двойного дна, второе дно должно доходить до бортов таким образом, чтобы защищать днище судна до поворота скулы. Такая защита считается удовлетворительной, если второе дно в любой его части располагается не ниже плоскости, параллельной линии киля, расположенной на высоте h от линии киля и рассчитываемой по формуле:

h = B/20

Однако ни в коем случае эта высота не должна быть менее 760 мм, и нет необходимости, чтобы она была более 2000 мм.

3 Небольшие колодцы, устроенные в двойном дне и предназначенные для осушения трюмов и т.д., должны иметь глубину не более, чем это необходимо. Колодец, доходящий до обшивки днища, однако, допускается у кормового конца туннеля гребного вала. Другие колодцы (к примеру, для смазочного масла под главными двигателями) могут быть разрешены Администрацией, если она убеждена в том, что их устройство обеспечивает защиту, равноценную той, которая обеспечивается двойным дном, устроенным в соответствии с данным правилом. Ни в коем случае высота от днища такого колодца до плоскости, совпадающей с линией киля, не может быть менее 500 мм.

4 Двойное дно может не устраиваться в районе водонепроницаемых танков, включая сухие цистерны небольшого размера, при условии что безопасность судна не ослабляется в случае повреждения днища или борта.

5 На пассажирских судах, к которым применяются положения правила 1.5 и которые совершают регулярные перевозки в пределах короткого международного рейса, определенного в правиле III/3.22, Администрация может разрешить не устраивать двойное дно, если она убеждена, что устройство двойного дна в этой части судна несовместимо с конструкцией и нормальной эксплуатацией судна.

6 Любая часть пассажирского или грузового судна, не имеющая двойного дна в соответствии с пунктами 1, 4 или 5 данного правила, должна быть способной выдержать повреждения днища в этой части судна, оговоренные в пункте 8.

7 В случае необычного устройства днища на пассажирском или грузовом судне, Администрация может потребовать доказательства того, что судно будет способно выдержать повреждения днища, указанные в пункте 8.

8 Соответствие пунктам 6 или 7 должно достигаться доказательством того, что $\mathcal{R}_i$, при расчете в соответствии с правилом 7-2, будет не менее 1,0 для всех условий загрузки, если при предполагаемом повреждении днища в любом месте судна, протяженностью, оговоренной в .2 ниже:

.1 Затопление таких помещений не должно выводить из строя электроэнергию аварийного источника и освещение, внутреннюю связь, сигналы или другие аварийные устройства в других частях судна.

.2 Предполагаемый размер повреждения должен быть следующим:

| | | |
|---|---|---|
| | На 0,3*L* от носового перпендикуляра судна | В любой другой части судна |
| | | |

| | | |
|---|---|---|
| Продольный | $1/3L^{2/3}$ или 14,5 м, смотря по тому, что меньше | $1/3L^{2/3}$ или 14,5 м, смотря по тому, что меньше |
| Поперечный | *B*/6 или 10 м, смотря по тому, что меньше | *B*/6 или 5 м, смотря по тому, что меньше |
| По высоте, измеренной от линии киля | *B*/20 или 2 м, смотря по тому, что меньше | *B*/20 или 2 м, смотря по тому, что меньше |

.3 Если какое-либо повреждение, размером менее максимального повреждения, оговоренного в .2, приводит к более тяжелым последствиям, должно рассматриваться такое повреждение.

9 Для больших нижних трюмов на пассажирских судах Администрация может потребовать увеличенной высоты двойного дна, но не более *B*/10 или 3 м, смотря по тому, что меньше, измеряемой от линии киля. В качестве альтернативы, повреждения днища могут рассчитываться для этих районов в соответствии с пунктом 8, но при условии увеличения размера по высоте.

**Правило 10. Конструкция водонепроницаемых переборок**

Конструкция водонепроницаемых переборок

1 Каждая поперечная или продольная водонепроницаемая переборка деления на отсеки должна иметь конструкционные элементы, оговоренные в правиле 2.17. В любом случае, водонепроницаемая переборка деления на отсеки должна выдерживать давление столба воды высотой, по меньшей мере, до палубы переборок.

2 Уступы и выступы (рецессы) в водонепроницаемых переборках должны быть такими же прочными, как и соседние участки самих переборок.

**Правило 11. Первоначальные испытания водонепроницаемых переборок и т.п.**

Первоначальные испытания водонепроницаемых переборок и т.п.

1 Испытание на водонепроницаемость помещений, не предназначенных для размещения жидкостей, и грузовых помещений, предназначенных для размещения в них жидкостей, путем наполнения их водой, необязательно. В тех случаях, когда не проводится испытание путем наполнения водой, проводится испытание струей воды из шланга, если оно практически возможно. Это испытание должно проводиться на самой поздней стадии сборки судна. Если испытание струей воды из шланга практически неосуществимо из-за возможного повреждения механизмов, повреждения изоляции электрооборудования или отдельных частей оборудования, оно может быть заменено тщательной визуальной проверкой сварных соединений, сопровождаемой, при необходимости, такими средствами как контроль индикаторной краской или ультразвуковой контроль, или любым эквивалентным средством проверки герметичности. В любом случае выполняется тщательная проверка водонепроницаемых переборок.

2 Форпик, двойное дно (включая коробчатые кили) и внутренние борта должны испытываться путем налива воды под напором, соответствующим требованиям правила 10.1.

3 Цистерны для жидкостей, являющиеся частью деления судна на отсеки, должны испытываться на непроницаемость и конструкционную прочность путем налива воды до высоты столба жидкости, соответствующего проектному давлению. При этом уровень воды ни в коем случае не должен быть ниже верха воздушных трубок или уровня 2,4 м над верхом цистерны, смотря по тому, что больше.

4 Испытания, упомянутые в пунктах 2 и 3, проводятся с целью проверки водонепроницаемости конструкций деления на отсеки и не должны рассматриваться как испытания, подтверждающие годность какого-либо отсека для хранения жидкого топлива или для других специальных целей, для которых может потребоваться более жесткое испытание, в зависимости от высоты уровня жидкости в цистерне или в присоединяемых к ней трубопроводах.

**Правило 12. Переборки пиков и машинных помещений, туннели гребных валов и т.д.**

Переборки пиков и машинных помещений, туннели гребных валов и т.д.

1 Устанавливается таранная переборка, которая должна быть водонепроницаемой до палубы переборок. Эта переборка располагается на расстоянии от носового перпендикуляра не менее 0,05*L*, или 10 м, смотря по тому, что меньше, и, за исключением случаев, допускаемых Администрацией, не более 0,08*L*, или 0,05*L* + 3 м, смотря по тому, что больше.

2 Если какая-либо часть корпуса судна ниже ватерлинии выступает за носовой перпендикуляр, например, бульбовый нос, то расстояние, оговоренное в пункте 1, измеряется от точки, расположенной либо:

.1 посередине длины такого выступа; либо

.2 на расстоянии 0,015*L* в нос от носового перпендикуляра; либо

.3 на расстоянии 3 м в нос от носового перпендикуляра;

смотря по тому, какое из измерений дает наименьший результат.

3 Переборка может иметь уступы и выступы (рецессы), при условии что они находятся в пределах, предписанных пунктом 1 или 2.

4 Никакие двери, лазы, отверстия доступа, каналы вентиляции или любые другие отверстия не допускаются в таранной переборке ниже палубы переборок.

5.1 За исключением случая, предусмотренного в пункте 5.2, через таранную переборку ниже палубы переборок может проходить только одна труба, обслуживающая форпиковый танк, при условии что такая труба снабжена винтовым клапаном, управляемым с места, расположенного выше палубы переборок, а клапанная коробка крепится к таранной переборке внутри форпикового танка. Однако, Администрация может разрешить установку этого клапана на кормовой стороне таранной переборки, при условии что клапан легко доступен во всех условиях эксплуатации, а помещение, в котором он установлен, не является грузовым. Все клапаны должны быть изготовлены из стали, бронзы или другого одобренного вязкого материала. Не допускается использование клапанов, изготовленных из серого чугуна или подобного материала.

5.2 Если форпик разделен для двух различных видов жидкости, Администрация может допустить проход через таранную переборку ниже палубы переборок двух труб, каждая из которых устанавливается в соответствии с требованиями пункта 5.1, при условии что Администрация убеждена в практической невозможности иного решения, чем установка второй трубы, и что, принимая во внимание дополнительное деление форпика, безопасность судна обеспечивается.

6 Если имеется длинная носовая надстройка, то таранная переборка должна быть продлена непроницаемой при воздействии моря переборкой до следующей палубы, расположенной непосредственно над палубой переборок. Это продолжение может не устанавливаться прямо над переборкой, расположенной ниже, при условии что переборка расположена в пределах, предписанных в пункте 1 или 2, за исключением, допускаемым пунктом 7, и что та часть палубы, которая образует уступ, эффективно выполнена непроницаемой при воздействии моря. Продолжение должно быть установлено так, чтобы предотвратить возможность причинить ему повреждение носовой дверью в случае повреждения или отделения носовой двери.

7 Если имеются двери в носу, а наклонная грузовая аппарель образует часть продолжения таранной переборки над палубой переборок, эта аппарель должна быть непроницаемой при воздействии моря по всей ее длине. На грузовых судах часть аппарели, выступающая над палубой переборок на высоту более 2,3 м, может выступать в нос за пределы, указанные в пункте 1 и л и 2. Аппарели, не отвечающие вышеуказанным требованиям, не рассматриваются как продолжение таранной переборки.

8 Количество отверстий в продолжении таранной переборки над палубой надводного борта, должно быть сведено к минимуму, совместимому с конструкцией и нормальной эксплуатацией судна. Все такие отверстия должны иметь закрытия, обеспечивающие непроницаемость при воздействии моря.

9 Устанавливаются переборки, отделяющие машинное помещение, в нос и корму, от грузовых и жилых помещений, которые должны быть водонепроницаемыми до палубы переборок. На пассажирских судах устанавливается также ахтерпиковая переборка, водонепроницаемая до палубы переборок. Ахтерпиковая переборка может, однако, иметь уступ ниже палубы переборок, при условии что уровень безопасности судна в отношении деления на отсеки, не снизится при этом.

10 Во всех случаях дейдвудные трубы заключаются в водонепроницаемые помещения небольшого объема. На пассажирских судах дейдвудный сальник должен располагаться в водонепроницаемом туннеле гребного вала или в другом водонепроницаемом помещении, отдельно от отсека дейдвудной трубы, имеющим такой объем, чтобы в случае его затопления из-за протечки через дейдвудный сальник палуба переборок не вошла в воду. На грузовых судах, по усмотрению Администрации, могут приниматься иные меры сведения к минимуму проникновение воды внутрь судна в случае повреждения устройств дейдвудных труб.

**Правило 13. Отверстия ниже палубы переборок в водонепроницаемых переборках пассажирских судов**

Отверстия ниже палубы переборок в водонепроницаемых переборках пассажирских судов

1 Количество отверстий в водонепроницаемых переборках должно быть сведено к минимуму, совместимому с конструкцией и нормальной эксплуатацией судна; для этих отверстий должны быть предусмотрены удовлетворительные средства закрытия.

2.1 Если трубы, шпигаты, электрические кабели и т.д. проходят через водонепроницаемые переборки, принимаются меры для обеспечения водонепроницаемости этих переборок.

2.2 Установка на водонепроницаемых переборках клапанов, не входящих в систему трубопровода, не допускается.

2.3 Свинец или другие легкоплавкие материалы не должны применяться в системах, проходящих через водонепроницаемые переборки, если повреждение таких систем в случае пожара может нарушить водонепроницаемость переборок.

3 Устройство дверей, горловин или отверстий для доступа не допускается в поперечных водонепроницаемых переборках, отделяющих какое-либо грузовое помещение от смежного с ним грузового помещения, за исключением случаев, предусмотренных в пункте 9.1 и правиле 14.

4 С соблюдением пункта 10, не считая туннелей гребных валов, в каждой водонепроницаемой переборке помещений, в которых находятся главные механизмы и обслуживающие их вспомогательные механизмы и котлы, может быть установлено не более одной двери. Если установлено два или более гребных вала, то их туннели должны быть соединены между собой переходом. Между машинным помещением и помещениями туннелей должна быть только одна дверь, если у судна два гребных вала, и только две двери, если у судна более двух гребных валов. Все эти двери должны быть скользящего типа и должны быть расположены так, чтобы их комингсы имели возможно большую высоту. Ручной привод управления этими дверями с места, расположенного выше палубы переборок, должен располагаться вне помещений, в которых находятся механизмы.

5.1 Водонепроницаемые двери, за исключением случаев, предусмотренных в пункте 9.1 или правиле 14, должны быть скользящими, отвечающими требованиям пункта 7, с приводом от источника энергии, способными закрываться одновременно из центрального поста управления на ходовом мостике за время не более 60 с при прямом положении судна.

5.2 Приводы управления любыми скользящими водонепроницаемыми дверями, будь то приводы от источника энергии или ручные приводы, должны обеспечивать закрытие двери при крене судна до 15° на любой борт. Также должны быть учтены силы, которые могут действовать на каждую сторону двери, что может встречаться на практике, когда вода поступает через проем двери, при этом, в качестве расчетного, принимается гидростатический напор, эквивалентный давлению столба воды по крайней мере на 1 м выше комингса по оси симметрии двери.

5.3 Органы управления водонепроницаемой дверью, включая гидравлическую систему и электрические кабели, должны находиться, насколько практически возможно, ближе к переборке, в которой установлены двери, для того чтобы свести к минимуму вероятность их повреждения при любом повреждении, которое может получить судно. Расположение водонепроницаемых дверей и органов их управления должно быть таким, чтобы при повреждении судна в пределах одной пятой его ширины, определение которой дано в правиле 2 (такое расстояние измеряется под прямым углом к диаметральной плоскости на уровне осадки при самой высокой ватерлинии деления на отсеки), работа водонепроницаемых дверей, находящихся в неповрежденной части судна, не ухудшалась.

6 Все скользящие водонепроницаемые двери с приводом от источника энергии должны иметь средства индикации, которые позволяют со всех дистанционных постов управления определять, открыты или закрыты эти двери. Дистанционные посты управления должны быть только на ходовом мостике, как требуется в пункте 7.1.5, и в месте управления ручным приводом, расположенным выше палубы переборок, в соответствии с требованиями пункта 7.1.4.

7.1 Каждая скользящая водонепроницаемая дверь с приводом от источника энергии должна:

.1 быть горизонтального или вертикального перемещения;

.2 с соблюдением пункта 10, ограничиваться до максимальной ширины проема - 1,2 м. Администрация может разрешить установку дверей большего размера, но только до такой степени, которая необходима для эффективной эксплуатации судна, и при условии что другие меры безопасности, включая следующие, приняты во внимание:

.1 особое внимание должно быть уделено прочности двери и средствам ее закрытия, для того чтобы предотвратить протечки; и

.2 быть расположена вне зоны повреждения *B*/5;

.3 быть снабжена необходимым оборудованием для ее открытия и закрытия с использованием электрического, гидравлического или любого другого привода, приемлемого для Администрации;

.4 иметь отдельный механизм с ручным приводом. Должна быть предусмотрена возможность закрытия и открытия двери вручную непосредственно у двери, с обеих ее сторон, и дополнительное закрытие двери с доступного места выше палубы переборок с помощью маховика или другого средства, одобренного Администрацией, обеспечивающего такую же степень безопасности. Направление вращения или другого движения должно быть ясно указано на всех постах управления. Время, необходимое для полного закрытия двери с помощью ручного привода при прямом положении судна, не должно превышать 90 с;

.5 иметь органы управления с обеих сторон двери для ее открытия и закрытия с помощью привода от источника энергии, а также для закрытия с помощью привода от источника энергии из центрального поста управления на ходовом мостике;

.6 иметь звуковую аварийно-предупредительную сигнализацию, отличную от любой другой аварийно-предупредительной сигнализации в данном районе, которая звучит всякий раз, когда дверь закрывается приводом от источника энергии с дистанционного поста управления по меньшей мере за 5 с, но не более чем за 10 с до начала движения двери, и звук не прекращается до тех пор, пока дверь не закроется полностью. В случае дистанционного управления ручным приводом достаточно срабатывания звуковой аварийно-предупредительной сигнализации только во время движения двери. Кроме того, в пассажирских помещениях и в помещениях с повышенным шумом Администрация, в дополнение к звуковой аварийно-предупредительной сигнализации, может потребовать наличия мигающего визуального сигнала у двери; и

.7 иметь приблизительно одинаковую продолжительность закрытия с помощью привода от источника энергии. Время закрытия с момента начала движения двери до момента достижения ею полностью закрытого положения в любом случае должно быть не менее 20 с или не более 40 с при прямом положении судна.

7.2 Электрическая энергия, требуемая для работы скользящих водонепроницаемых дверей с приводом от источника энергии, должна подаваться либо непосредственно от аварийного распределительного щита, либо от специально предназначенного распределительного щита, расположенного выше палубы переборок. Соответствующие цепи управления, индикации и аварийно-предупредительной сигнализации должны питаться непосредственно от аварийного распределительного щита или от специально предназначенного распределительного щита, расположенного выше палубы переборок и обеспечивающего автоматически питание от переходного аварийного источника электроэнергии, в соответствии с требованиями правила 42.3.1.3 - в случае повреждения основного или аварийного источника электроэнергии.

7.3 Скользящие двери с приводом от источника энергии должны иметь:

.1 централизованную гидравлическую систему с двумя независимыми источниками энергии, каждый из которых включает двигатель и насос, обеспечивающую одновременное закрытие всех дверей. Дополнительно, для всей установки, должны предусматриваться гидравлические аккумуляторы достаточной емкости для обеспечения по меньшей мере трехкратного срабатывания всех дверей, т.е. закрытия-открытия-закрытия, при обратном крене 15°. Этот рабочий цикл должен обеспечиваться аккумулятором при отсутствии давления в насосе. Используемая в гидравлической системе жидкость должна выбираться в соответствии с температурой, которая может быть во время эксплуатации установки. Конструкция рабочей системы с приводом от источника энергии должна уменьшать возможность единичного отказа гидравлической системы, отрицательно влияющего на работу более чем одной двери. Гидравлическая система должна быть снабжена аварийно-предупредительной сигнализацией о низком уровне гидравлической жидкости в резервуарах, обслуживающих систему с приводом от источника энергии, и аварийно-предупредительной сигнализацией о низком давлении газа или другими эффективными средствами контроля потерь запасенной энергии в гидравлических аккумуляторах. Эти системы аварийно-предупредительной сигнализации должны быть звуковыми и визуальными, и должны быть расположены на центральном посту управления на ходовом мостике; или

.2 независимую гидравлическую систему для каждой двери с источником энергии, включая двигатель и насос, обеспечивающую открытие и закрытие двери. Дополнительно должен предусматриваться гидравлический аккумулятор достаточной емкости для обеспечения по меньшей мере трехкратного срабатывания двери, т.е. закрытия-открытия-закрытия, при неблагоприятном крене 15°. Этот рабочий цикл должен обеспечиваться аккумулятором при отсутствии давления в насосе. Используемая в гидравлической системе жидкость должна выбираться в соответствии с температурой, которая может быть во время эксплуатации установки. Групповая аварийно-предупредительная сигнализация о низком давлении газа или другие эффективные средства контроля потери запасенной энергии в гидравлических аккумуляторах должны быть предусмотрены на центральном посту управления на ходовом мостике. На каждом местном посту управления должна быть предусмотрена индикация потери запасенной энергии; или

.3 независимую электрическую систему и двигатель для каждой двери с источником энергии, обеспечивающие открытие и закрытие двери. Источник энергии должен автоматически обеспечиваться питанием от переходного аварийного источника электроэнергии, в соответствии с требованиями правила 42.4.2, в случае повреждения основного или аварийного источника электроэнергии, и должен иметь достаточную мощность для обеспечения по меньшей мере трехкратного срабатывания двери, т.е. закрытия-открытия-закрытия при неблагоприятном крене 15°.

Для систем, указанных в пунктах 7.3.1, 7.3.2 и 7.3.3, должно быть предусмотрено следующее: энергетические системы для водонепроницаемых скользящих дверей с приводом от источника энергии должны быть отделены от любой другой энергетической системы. Единичные отказы в системах с электрическим или гидравлическим приводом, за исключением исполнительного привода, не должны мешать работе ручного привода любой двери.

7.4 Рукоятки управления дверью должны быть предусмотрены с каждой стороны переборки на минимальной высоте 1,6 м выше настила, и они должны быть устроены таким образом, чтобы любой проходящий через дверь человек мог удерживать обе рукоятки в положении "открыто" и не мог случайно привести в действие привод закрывающего механизма. Направление движения рукояток при открытии и закрытии двери должно совпадать с направлением движения двери, и должно быть ясно указано.

7.5 Насколько это практически возможно, электрическое оборудование и относящиеся к нему элементы для водонепроницаемых дверей должны быть расположены выше палубы переборок и за пределами опасных районов и помещений.

7.6 Коробки электрических элементов, расположенные, по необходимости, ниже палубы переборок, должны быть обеспечены достаточной защитой от попадания воды*.

---

* См. следующую публикацию МЭК 60529:2003:

.1 электрические двигатели, связанные с ними цепи и элементы управления, защищенные в соответствии со стандартом IPX 7;

.2 индикаторы указания положения двери, связанные с ними элементы и электрические цепи, защищенные в соответствии со стандартом IPX 8; и

.3 предупредительные сигналы движения двери, защищенные в соответствии со стандартом IPX 6.

Другие устройства для ограждения электрических элементов могут быть применены, при условии что Администрация убеждена, что достигается соответствующая защита. Гидравлические испытания коробок, защищенных в соответствии со стандартом IPX 8, должны проводиться с учетом давления, которое может возникать в месте установки элементов во время затопления за период 36 ч.

7.7 Силовые цепи, цепи управления, индикации и аварийно-предупредительной сигнализации должны быть защищены от повреждения таким образом, чтобы повреждение в цепи одной двери не вызвало повреждения в цепи любой другой двери. Короткие замыкания или другие повреждения в системах аварийно-предупредительной сигнализации или индикации двери не должны вызывать потери мощности привода этой двери. Устройства должны быть такими, чтобы протечки воды в электрическое оборудование, расположенное ниже палубы переборок, не приводили к открытию двери.

7.8 Единичный отказ в электрической цепи системы силового управления или контроля скользящей водонепроницаемой двери с приводом от источника энергии не должен приводить к открытию закрытой двери. Подача питания должна постоянно контролироваться в точке соединения в электрической цепи, насколько практически возможно ближе к каждому электродвигателю, требуемому в пункте 7.3. Потеря любой такой подачи питания должна вызывать срабатывание звукового и визуального сигналов на центральном посту управления на ходовом мостике.

8.1 Пульт центрального поста управления на ходовом мостике должен иметь переключатель "привилегированного режима" с двумя режимами управления: режим "местного поста управления", который позволяет открывать и закрывать после использования любую дверь с местного поста без использования автоматического закрытия, и режим "двери закрыты", который автоматически закрывает любую дверь, которая открыта. Режим "двери закрыты" должен обеспечивать открытие дверей с местного поста и автоматическое закрытие дверей после освобождения механизма местного поста управления. Переключатель "привилегированного режима" обычно находится в режиме "местного поста управления". Режим "двери закрыты" должен использоваться только в аварийных ситуациях или в целях проверки. Особое внимание должно уделяться надежности работы переключателя "привилегированного режима".

8.2 Пульт центрального поста управления на ходовом мостике должен быть снабжен схемой, показывающей расположение каждой двери, и визуальными индикаторами, показывающими, закрыта или открыта каждая дверь. Красный свет должен загораться, если дверь полностью открыта, а зеленый свет показывает, что дверь полностью закрыта. Когда дверь закрывается с помощью дистанционного управления, красный свет мигает, показывая промежуточное положение двери. Цепь индикации не должна зависеть от цепи управления для каждой двери.

8.3 Открытие какой-либо двери с пульта центрального поста управления должно быть невозможным.

9.1 Если Администрация убеждена, что такие двери необходимы, то могут быть установлены водонепроницаемые двери надлежащей конструкции в водонепроницаемых переборках, разделяющих междупалубные грузовые помещения. Такие двери могут быть навесными, на катках или скользящими, но они не должны иметь дистанционного управления. Они должны устанавливаться как можно выше и, насколько это практически выполнимо, - как можно дальше от наружной обшивки; однако ни в коем случае ближайшие к борту вертикальные кромки дверей не должны находиться на расстоянии от наружной обшивки, меньшем 1/5 ширины судна, определение которой дано в правиле 2; указанное расстояние измеряется под прямым углом к диаметральной плоскости судна на уровне осадки при самой высокой ватерлинии деления на отсеки.

9.2 Если к каким-либо из таких дверей следует обеспечить доступ во время рейса, то должно предусматриваться устройство, предотвращающее неразрешенное открытие. Если планируется установка таких дверей, их число и расположение подлежат специальному рассмотрению Администрацией.

10 Съемные листы на переборках не допускаются, за исключением машинных помещений. Администрация может разрешить, чтобы в каждой водонепроницаемой переборке не более чем одна скользящая водонепроницаемая дверь больших размеров, чем указано в пункте 7.1.2, с приводом от источника энергии, служила заменой этим съемным листам, при условии что эти двери будут оставаться закрытыми во время плавания, за исключением случаев срочной необходимости - по усмотрению капитана. Эти двери могут не отвечать требованиям пункта 7.1.4 в отношении полного их закрытия ручным приводом в течение 90 с.

11.1 Если шахты или туннели для доступа из помещений экипажа в котельное помещение, для прокладки трубопроводов или для каких-либо других целей, проходят через водонепроницаемые переборки, то они должны быть водонепроницаемыми и отвечать требованиям правила 16-1. Доступ по меньшей мере к одному из концов каждого такого туннеля или шахты, если ими пользуются в море в качестве прохода, должен осуществляться через водонепроницаемую шахту такой высоты, чтобы вход в нее находился выше палубы переборок. Доступ к другому концу шахты или туннеля может осуществляться через водонепроницаемую дверь типа, требующегося в зависимости от ее расположения на судне. Такие шахты или туннели не должны проходить через переборку деления на отсеки, которая является первой в корму от таранной переборки.

11.2 Если предусматриваются туннели, проходящие через водонепроницаемые переборки, то они подлежат специальному рассмотрению Администрацией.

11.3 Если вентиляционные шахты и каналы, предусмотренные в связи с наличием охлаждаемого груза и для прокладки каналов естественной или принудительной вентиляции, проходят более чем через одну водонепроницаемую переборку, то средства закрытия таких отверстий должны приводиться в действие приводом от источника энергии и иметь возможность закрываться с центрального поста управления, расположенного выше палубы переборок.

**Правило 13-1. Отверстия в водонепроницаемых переборках и внутренних палубах грузовых судов**

Отверстия в водонепроницаемых переборках и внутренних палубах грузовых судов

1 Количество отверстий в водонепроницаемых конструкциях деления на отсеки должно быть сведено к минимуму, совместимому с конструкцией и нормальной эксплуатацией судна. Если необходимо, чтобы сквозь водонепроницаемые переборки и внутренние палубы проходили трубопроводы, вентиляционные каналы, электрические кабели и пр., то следует принять меры для сохранения водонепроницаемости. Администрация может допустить послабления в отношении выполнения требований к водонепроницаемости отверстий, расположенных выше палубы надводного борта, если ей будет доказано, что при этом можно справиться с любым прогрессирующим затоплением и что безопасность судна не будет снижена.

2 Двери, предназначенные для обеспечения водонепроницаемости отверстий внутри корпуса, которые используются при нахождении в море, должны быть скользящими водонепроницаемыми, способными к дистанционному закрытию с ходового мостика, а также должны управляться на месте с обеих сторон переборки. Посты управления дверями должны быть оборудованы индикаторами открытого и закрытого состояния дверей, а в процессе закрытия двери должна обеспечиваться подача звукового предупредительного сигнала. Подача электроэнергии, управление дверями и работа индикаторов должны обеспечиваться и в случае выхода из строя основного источника электроэнергии. Особое внимание должно уделяться сведению к минимуму воздействия отказов системы управления. Каждая скользящая водонепроницаемая дверь с приводом от источника энергии должна быть оборудована механизмом ручного привода. Должна обеспечиваться возможность открытия и закрытия двери на месте вручную, с обеих ее сторон.

3 Двери и крышки люков, предназначенные для обеспечения водонепроницаемости отверстий внутри корпуса, и обычно закрытые при нахождении судна в море, должны быть оборудованы на месте и на ходовом мостике средствами индикации, показывающими, открыты или закрыты эти двери или крышки люков. На каждой такой двери или крышке люка должна быть надпись, указывающая, что эта дверь или крышка люка не должна быть оставлена открытой.

4 Для внутреннего разделения больших грузовых помещений могут быть устроены водонепроницаемые двери или рампы надлежащей конструкции, при условии что Администрация убедится в их необходимости. Эти двери или рампы могут быть навесными, на катках или скользящими, но они не должны управляться дистанционно. Если к каким-либо из таких дверей или к рамам должен обеспечиваться доступ во время рейса, то должно предусматриваться устройство, предотвращающее их неразрешенное открытие.

5 Каждое из других средств закрытия внутренних отверстий, которые при нахождении в море следует держать постоянно закрытыми для обеспечения водонепроницаемости, должно иметь надпись, указывающую на то, что его надлежит держать закрытым. Нет необходимости в такой маркировке на крышках лазов и горловин, закрепляемых близко расположенными болтами.

**Правило 14. Пассажирские суда, перевозящие грузовые транспортные средства и сопровождающий персонал**

Правило 14

Пассажирские суда, перевозящие грузовые транспортные средства и сопровождающий персонал

1 Данное правило применяется к пассажирским судам, предназначенным или приспособленным для перевозки грузовых транспортных средств и сопровождающего персонала.

2 Если общее число пассажиров на таком судне, включая персонал, сопровождающий транспортные средства, не превышает 12 + $A_d$ /25, где $A_d$ - общая площадь, м$^2$, палубы помещений, имеющихся для размещения грузовых транспортных средств, полезная высота которых в местах размещения и у входа в такие помещения не менее 4 м, то в отношении водонепроницаемых дверей применяются положения правил 13.9.1 и 13.9.2, за исключением того, что эти двери могут устанавливаться в водонепроницаемых переборках, разделяющих грузовые помещения, на любом уровне. Кроме того, на ходовом мостике для каждой двери необходимо иметь индикаторы для автоматического указания того, что дверь закрыта и задраена.

3 Судно не может быть освидетельствовано на перевозку числа пассажиров, большего, чем предполагается в пункте 2, если какая-либо водонепроницаемая дверь не установлена в соответствии с данным правилом.

**Правило 15. Отверстия в наружной обшивке ниже палубы переборок на пассажирских судах и палубы надводного борта на грузовых судах**

Отверстия в наружной обшивке ниже палубы переборок на пассажирских судах и палубы надводного борта на грузовых судах

1 Количество отверстий в наружной обшивке должно быть сведено к минимуму, совместимому с конструкцией и нормальной эксплуатацией судна.

2 Устройство и надежность средств закрытия любых отверстий в наружной обшивке должны соответствовать своему назначению, месту установки, и в целом - требованиям Администрации.

3.1 С соблюдением требований действующей Международной конвенции о грузовой марке, нижняя кромка иллюминаторов не должна быть расположена ниже линии, проведенной параллельно палубе переборок у борта и имеющей свою самую нижнюю точку на расстоянии, равном 2,5% ширины судна выше осадки самой высокой ватерлинии деления на отсеки, или 500 мм, смотря по тому, что больше.

3.2 Все иллюминаторы, нижние кромки которых находятся ниже палубы переборок на пассажирских судах и палубы надводного борта на грузовых судах, как это допускается в пункте 3.1, должны иметь конструкцию, исключающую возможность их открытия кем-либо без разрешения капитана судна.

4 На всех иллюминаторах должны быть установлены прочные навесные внутренние штормовые крышки, которые могут быть легко и надежно закрыты и задраены водонепроницаемо, за исключением того, что иллюминаторы, расположенные на расстоянии одной восьмой длины судна от носового перпендикуляра и выше линии, проведенной параллельно палубе переборок у борта и имеющей свою самую нижнюю точку на расстоянии 3,7 м плюс 2,5% ширины судна выше осадки при самой высокой ватерлинии деления на отсеки, могут иметь съемные штормовые крышки в пассажирском помещении, не являющемся пассажирским помещением низшего класса, если только действующая Международная конвенция о грузовой марке не требует, чтобы штормовые крышки были постоянно прикреплены на своих местах. Такие съемные штормовые крышки должны храниться в непосредственной близости от иллюминаторов, для которых они предназначены.

5.1 В помещениях, предназначенных исключительно для перевозки груза или угля, иллюминаторы не должны устанавливаться.

5.2 Иллюминаторы, однако, могут устанавливаться в помещениях, предназначенных для попеременной перевозки груза и пассажиров, но они должны иметь такую конструкцию, чтобы исключалась возможность их открытия или открытия их штормовых крышек кем-либо без разрешения капитана.

6 Без специального разрешения Администрации иллюминаторы с устройствами для автоматической вентиляции не должны устанавливаться в наружной обшивке палубы переборок на пассажирских судах и палубы надводного борта на грузовых судах.

7 Количество шпигатов, санитарных отливных и других подобных отверстий в наружной обшивке должно быть сведено к минимуму путем использования каждого отверстия для возможно большего числа санитарных и других трубопроводов, или любым иным приемлемым путем.

8.1 Все приемные и отливные отверстия в наружной обшивке должны быть снабжены надежными и доступными устройствами, исключающими случайное попадание воды внутрь судна.

8.2.1 С соблюдением требований действующей Международной конвенции о грузовой марке и за исключением, предусмотренным в пункте 8.3, каждое отдельное отливное отверстие, проходящее через наружную обшивку из помещений, расположенных ниже палубы переборок на пассажирских судах и палубы надводного борта на грузовых судах, должно быть снабжено либо одним автоматическим невозвратным клапаном, имеющим устройство для его принудительного закрытия с места, расположенного выше палубы переборок, либо двумя автоматическими невозвратными клапанами без устройства для его принудительного закрытия, при условии что клапан, находящийся ближе к диаметральной плоскости судна, расположен выше осадки при самой высокой ватерлинии деления на отсеки и всегда доступен для осмотра в условиях эксплуатации. Если установлен клапан с устройством для его принудительного закрытия, то пост управления им выше палубы переборок должен быть всегда легко доступен и должен иметь индикатор, указывающий, открыт или закрыт этот клапан.

8.2.2 К отливным отверстиям, проходящим через наружную обшивку из помещений, расположенных выше палубы переборок на пассажирских судах и выше палубы надводного борта на грузовых судах, применяются требования действующей Международной конвенции о грузовой марке.

8.3 Забортные приемные и отливные отверстия в машинном помещении, связанные с работой механизмов, должны иметь легкодоступные клапаны, расположенные между трубами и наружной обшивкой или между трубами и кингстонными ящиками, присоединенными к наружной обшивке. В машинных помещениях с постоянной вахтой клапаны могут управляться с места их установки и должны быть снабжены индикаторами, указывающими, открыты они или закрыты.

8.4 Подвижные части, проходящие через обшивку борта ниже осадки при самой высокой ватерлинии деления на отсеки, должны оборудоваться водонепроницаемым герметизирующим устройством, приемлемым для Администрации. Внутренний сальник должен располагаться в водонепроницаемом помещении такого объема, чтобы, в случае его заполнения водой, палуба переборок не оказалась под водой. Администрация может потребовать, чтобы в случае затопления такого отсека оставались работоспособными важнейшее электропитание и освещение или электропитание от аварийного источника и освещение, внутренняя связь, сигналы или другие аварийные устройства в других частях судна.

8.5 Вся арматура забортных отверстий и клапаны, требуемые данным правилом, должны изготовляться из стали, бронзы или другого одобренного вязкого материала. Не допускаются клапаны, изготовленные из серого чугуна или подобного материала. Все трубы, упомянутые в данном правиле, должны изготавливаться из стали или другого равноценного материала, отвечающего требованиям Администрации.

9 Лацпорты, грузовые и бункеровочные порты ниже палубы переборок на пассажирских судах, и палубы надводного борта на грузовых судах должны устанавливаться так, чтобы их самая нижняя точка ни в коем случае не находилась ниже осадки при самой высокой ватерлинии деления на отсеки.

10.1 Внутренний конец каждого зольного, мусорного рукава и т.д. должен быть снабжен надежной крышкой.

10.2 Если внутренний конец расположен ниже палубы переборок на пассажирских судах и ниже палубы надводного борта на грузовых судах, то крышка должна быть водонепроницаемой, и, дополнительно, должен быть установлен автоматический невозвратный клапан в рукаве, в легкодоступном месте выше осадки при самой высокой ватерлинии деления на отсеки.

**Правило 15-1. Наружные отверстия на грузовых судах**

Наружные отверстия на грузовых судах

1 Все наружные отверстия, сообщающиеся с отсеками, которые считаются неповрежденными при анализе состояния судна после получения пробоины, и находящиеся ниже окончательной ватерлинии судна в поврежденном состоянии, должны быть водонепроницаемыми.

2 За исключением крышек грузовых трюмов, наружные отверстия, водонепроницаемость которых требуется в соответствии с пунктом 1, должны быть оборудованы индикаторами на ходовом мостике.

3 Отверстия в наружной обшивке, расположенные ниже палубы, ограничивающей вертикальные размеры пробоины, должны быть оборудованы устройствами предотвращения их самовольного открытия, если к этим отверстиям имеется доступ во время рейса.

4 Каждое из других средств закрытия наружных отверстий, которые при нахождении в море должны быть постоянно закрытыми для обеспечения водонепроницаемости, должно иметь надпись, указывающую на то, что его надлежит держать закрытым. Нет необходимости в такой маркировке на лазах и горловинах с крышками на болтах.

**Правило 16. Конструкция и первоначальные испытания водонепроницаемых дверей, иллюминаторов и пр.**

Конструкция и первоначальные испытания водонепроницаемых дверей, иллюминаторов и пр.

1 На всех судах:

.1 конструкция, материалы и качество изготовления всех водонепроницаемых дверей, иллюминаторов, лацпортов, грузовых и бункерных портов, клапанов, труб, зольных и мусорных рукавов, упомянутых в данных правилах, должны отвечать требованиям Администрации;

.2 чтобы такие клапаны, двери и механизмы могли быть надлежащим образом использованы в целях обеспечения максимальной безопасности, они должны быть подходящим образом маркированы; и

.3 рамы вертикальных водонепроницаемых дверей не должны иметь паза в нижней части, там может скапливаться мусор, препятствующий надлежащему закрытию дверей.

2 На пассажирских и грузовых судах водонепроницаемые двери должны испытываться напором столба воды высотой при конечной или промежуточной стадии затопления. Если испытания каких-нибудь из этих дверей могут привести к повреждению изоляции или оборудования, то испытания конкретной двери могут быть заменены испытаниями прототипа дверей каждого типа и размера давлением, не меньшим давления, которое двери должны выдержать в назначенных для них местах установки. Испытания прототипа должны проводиться до установки конкретной двери. Установка на судне конкретной двери должна осуществляться в соответствии с тем методом и порядком действий, который применялся при испытании прототипа. После установки на судне каждой двери, должна проверяться правильность ее посадки относительно переборки и дверной коробки.

**Правило 16-1. Конструкция и первоначальные испытания водонепроницаемых палуб, шахт и пр.**

Конструкция и первоначальные испытания водонепроницаемых палуб, шахт и пр.

1 Водонепроницаемые палубы, шахты, туннели, коробчатые кили и вентиляционные каналы должны иметь такую же прочность, как и водонепроницаемые переборки на соответствующих уровнях. Способы обеспечения их водонепроницаемости, а также устройства для закрытия в них отверстий должны отвечать требованиям Администрации. Водонепроницаемые вентиляционные каналы и шахты должны быть доведены, по меньшей мере, до палубы переборок на пассажирских судах и до палубы надводного борта на грузовых.

2 Если вентиляционная шахта, проходящая через надстройку, прорезает палубу переборок, шахта должна быть способна противостоять давлению воды, которая может находиться внутри шахты, принимая во внимание максимальный угол крена, допустимый на промежуточных стадиях затопления в соответствии с правилом 7-2.

3 Если вся шахта или ее часть, прорезающая палубу переборок, расположена на главной палубе ро-ро, шахта должна быть способна противостоять динамическому давлению вследствие перемещения на качке воды, оказавшейся на палубе ро-ро.

4 После окончания постройки, водонепроницаемые палубы должны испытываться струей воды из шланга или наливом воды, а водонепроницаемые шахты, туннели и вентиляционные каналы - струей воды из шланга.

**Правило 17. Внутренняя водонепроницаемость пассажирских судов выше палубы переборок**

Внутренняя водонепроницаемость пассажирских судов выше палубы переборок

1 Администрация может потребовать принятия всех целесообразных и практически осуществимых мер для ограничения проникновения и распространения воды выше палубы переборок. Такие меры могут включать установку полупереборок или рамных балок. Если водонепроницаемые полупереборки и рамные балки установлены на палубе переборок над водонепроницаемыми переборками деления на отсеки или в непосредственной близости от них, то они должны иметь водонепроницаемое соединение с наружной обшивкой и палубой переборок, чтобы ограничить распространение воды по палубе, когда судно имеет крен в поврежденном состоянии. Если водонепроницаемая полупереборка не совпадает с расположенной ниже переборкой, то участок палубы переборок между ними должен быть водонепроницаемым. Если отверстия, трубы, шпигаты, электрические кабели и т.п., проходят через водонепроницаемые полупереборки или палубы в пределах вошедшей в воду части палубы переборок, должны быть приняты меры и предусмотрены устройства по обеспечению водонепроницаемости надстройки, расположенной выше палубы переборки*.

_____

* См. циркуляр MSC/Circ.541 (с возможными поправками): "Пояснительная записка по целостности границ затопления выше палубы переборок на пассажирских судах для надлежащего применения правила II-1/8 и правила 20 (пункт 1) Конвенции СОЛАС с поправками".

2 Все отверстия на открытой палубе должны иметь комингсы достаточной высоты и прочности и должны быть снабжены надежными средствами для быстрого их закрытия с обеспечением непроницаемости при воздействии моря. Штормовые портики, леерные ограждения и шпигаты должны быть установлены там, где это необходимо для обеспечения быстрого стока воды с открытой палубы при любых погодных условиях.

3 Открытые концы воздушных трубок, заканчивающихся в надстройке, должны быть по крайней мере на 1 м выше ватерлинии, когда судно накренено до угла 15° или до максимального угла крена на промежуточных стадиях затопления, как определено путем непосредственного расчета, смотря по тому, что больше. В качестве альтернативы, воздушные трубки танков, иных чем нефтяные танки, могут проходить через борт надстройки. Положения данного пункта не предопределяют положения действующей Международной конвенции о грузовой марке.

4 Иллюминаторы, лацпорты, грузовые и бункерные порты и другие средства закрытия отверстий в наружной обшивке выше палубы переборок должны иметь достаточную прочность с учетом помещений, в которых они устанавливаются, и положения по отношению к осадке при самой высокой ватерлинии деления на отсеки**.

_____

** См. "Рекомендацию относительно прочности и устройств крепления и запирания дверей в обшивке корпуса на пассажирских судах ро-ро", принятую Организацией резолюцией A.793(19).

5 На всех иллюминаторах помещений, расположенных непосредственно на палубе переборок, должны быть предусмотрены прочные внутренние штормовые крышки, которые могут быть легко и надежно закрыты и водонепроницаемо задраены.

**Правило 17-1. Водонепроницаемость корпуса и надстройки, борьба за живучесть на пассажирских судах ро-ро**

Водонепроницаемость корпуса и надстройки, борьба за живучесть на пассажирских судах ро-ро

1.1 С учетом положений пунктов 1.2 и 1.3, самая нижняя точка всех проходов в помещения, расположенные ниже палубы переборок, должна быть не менее чем на 2,5 м выше палубы переборок.

1.2 Если аппарели для колесной техники установлены таким образом, что имеется доступ в помещения, расположенные ниже палубы переборок, такой доступ должен иметь непроницаемое при воздействии моря закрытие, чтобы предотвратить поступление воды в нижние помещения и иметь звуковую и световую сигнализацию, выведенную на ходовой мостик.

1.3 Администрация может разрешить установку конкретных проходов в помещения, расположенные ниже палубы переборок, если они необходимы для важнейших работ судна, например, для перемещения механизмов или запасных частей, при условии что такие проходы выполнены водонепроницаемыми, имеют звуковую и световую сигнализацию, выведенную на ходовой мостик.

2 На ходовом мостике должны быть предусмотрены индикаторы для всех дверей в обшивке судна, дверей для погрузки и выгрузки и других средств закрытия, которые, будучи оставлены открытыми или незадраенными должным образом, могут, по мнению Администрации, привести к затоплению помещения специальной категории или помещения ро-ро. Система индикации должна быть спроектирована по принципу перехода в безопасное состояние, в случае отказа, и, если дверь не полностью закрыта или какое-либо из средств крепления не находится на месте или не полностью закреплено, то должна показывать это с помощью визуальных сигналов, а если такая дверь или средства закрытия становятся открытыми или незакрепленными, - то и с помощью звуковых сигналов. Для панели индикации на ходовом мостике должна быть предусмотрена функция выбора режима работы "в порту/по-походному", которая обеспечивала бы подачу звукового сигнала на ходовой мостик, если судно выходит из порта с незакрытыми носовыми дверями, внутренними дверями, кормовой аппарелью или любыми другими открытыми дверями в обшивке корпуса судна, или если какие-либо средства закрытия не находятся в правильном положении. Питание для системы индикации должно быть независимым от источника питания приводов для приведения в действие и задраивания дверей.

3 Система телевизионного наблюдения и система обнаружения протечек воды должны быть устроены таким образом, чтобы на ходовом мостике и на посту управления главной двигательной установкой обеспечивалась индикация о любой протечке через внутренние и внешние носовые двери, кормовые двери или любые другие двери в обшивке корпуса судна, которые могут привести к затоплению помещений специальной категории или помещений ро-ро.

**Часть B-3 - Назначение грузовой ватерлинии деления на отсеки на пассажирских судах**

**Правило 18. Назначение, нанесение и регистрация грузовых ватерлиний деления на отсеки на пассажирских судах**

Назначение, нанесение и регистрация грузовых ватерлиний деления на отсеки на пассажирских судах

1 В целях соблюдения требуемой степени деления на отсеки должна назначаться и наноситься на борта судна грузовая ватерлиния, соответствующая одобренной осадке деления на отсеки. Судно, предназначенное для попеременной перевозки пассажиров и груза, может, по желанию владельца, иметь одну или несколько дополнительных грузовых ватерлиний, назначенных и нанесенных соответственно осадкам деления на отсеки, которые Администрация может одобрить для альтернативных режимов эксплуатации. Каждый режим эксплуатации, одобренный таким образом, должен отвечать требованиям части B-1 данной главы, независимо от результатов, полученных для других режимов эксплуатации.

2 Назначенные и нанесённые на борта грузовые ватерлинии деления на отсеки должны регистрироваться в Свидетельстве о безопасности пассажирского судна и для главного пассажирского режима эксплуатации обозначаться P1, а для альтернативных режимов эксплуатации - P2, P3 и т.д. Главным пассажирским режимом эксплуатации считается режим, при котором требуемый индекс деления на отсеки R будет наибольшим.

3 Надводный борт, соответствующий каждой из этих грузовых ватерлиний, должен измеряться в том же месте и от той же палубной линии, что и надводные борта, определяемые в соответствии с действующей Международной конвенцией о грузовой марке.

4 Надводный борт, соответствующий каждой одобренной грузовой ватерлинии деления на отсеки и режимам эксплуатации, для которых он одобрен, должен быть четко указан в Свидетельстве о безопасности пассажирского судна.

5 Ни одна марка грузовой ватерлинии деления на отсеки ни в коем случае не должна наноситься выше самой высокой грузовой ватерлинии в соленой воде, определенной исходя из условия обеспечения прочности судна или в соответствии с действующей Международной конвенцией о грузовой марке.

6 Независимо от положения марок грузовых ватерлиний деления на отсеки, судно ни в коем случае не должно быть загружено так, чтобы соответствующая данному сезону и району плавания грузовая марка, определенная в соответствии с действующей Международной конвенцией о грузовой марке, оказалась под водой.

7 Судно ни в коем случае не должно быть загружено так, чтобы в соленой воде марка грузовой ватерлинии деления на отсеки, соответствующая данному рейсу и режиму эксплуатации, оказалась под водой.

**Часть B-4 - Поддержание остойчивости**

**Правило 19. Информация по борьбе за живучесть**

Информация по борьбе за живучесть*

* См. циркуляр MSC.1/Circ.1245 - "Руководство в отношении схем по борьбе за живучесть и информации капитану".

1 В помощь вахтенному помощнику капитана, на ходовом мостике должны быть постоянно вывешены или находиться под рукой схемы, ясно показывающие, для каждой палубы и трюма, границы водонепроницаемых отсеков, расположение в них отверстий и средств их закрытия с указанием расположения органов управления этими средствами, а также устройства для выравнивания крена, вызванного затоплением. Кроме того, в распоряжении командного состава должны иметься буклеты, содержащие упомянутую выше информацию.

2 На пассажирских судах водонепроницаемые двери, которые разрешено оставлять открытыми во время плавания, должны быть ясно обозначены в информации об остойчивости судна.

3 Меры предосторожности общего характера, подлежащие включению в эту информацию, должны представлять собой перечисление оборудования, условий и эксплуатационных процедур, которые Администрация сочла необходимыми в целях поддержания водонепроницаемости при нормальных условиях эксплуатации судна.

4 Особые меры предосторожности, подлежащие включению в эту информацию, должны представлять собой перечисление элементов (т.е. средств закрытия, средств крепления груза, средств аварийно-предупредительной сигнализации и т.д.), которые Администрация сочла особо важными в целях живучести судна и выживания пассажиров и экипажа.

5 На судах, к которым применяются требования к остойчивости в поврежденном состоянии части B-1, информация об остойчивости в поврежденном состоянии должна обеспечивать капитана простым и понятным способом оценки живучести судна во всех случаях повреждений любого отсека или группы отсеков.

**Правило 20. Загрузка пассажирских судов**

Загрузка пассажирских судов

1 По завершении погрузки судна, до его отхода, капитан должен определить посадку судна и остойчивость, а также должен убедиться в том, что судно отвечает критериям остойчивости, определяемым соответствующими правилами, и зарегистрировать этот факт. Остойчивость судна всегда должна определяться методом расчетов. Администрацией может быть признано приемлемым применение для этих целей компьютера (для расчета загрузки и остойчивости) или применение эквивалентных средств.

2 Водяной балласт, как правило, не должен приниматься в топливные цистерны. На судах, на которых практически невозможно избежать приема водяного балласта в топливные цистерны, должно быть установлено отвечающее требованиям Администрации оборудование для сепарации нефтеводяной смеси или предусмотрены другие приемлемые для Администрации способы удаления загрязненного нефтью водяного балласта, такие как передача его на береговые приемные средства.

3 Положения данного правила не предопределяют положения действующей Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов.

**Правило 21. Периодическое приведение в действие и проверка водонепроницаемых дверей и т.п. на пассажирских судах**

Периодическое приведение в действие и проверка водонепроницаемых дверей и т.п. на пассажирских судах

1 Еженедельно должны проводиться учения по приведению в действие дверей, иллюминаторов, клапанов и механизмов закрытия шпигатов, зольных и мусорных рукавов. На судах, совершающих рейсы продолжительностью более одной недели, учение в полном объеме проводится перед выходом из порта, а последующие - не реже одного раза в неделю в течение рейса.

2 Все водонепроницаемые двери в водонепроницаемых переборках, как навесные, так и с приводом от источника энергии, которыми пользуются в море, должны проверяться в работе ежедневно.

3 Водонепроницаемые двери и все относящиеся к ним механизмы и индикаторы и клапаны, закрытие которых необходимо для обеспечения водонепроницаемости отсека, и все клапаны, которые обеспечивают управление перетоком воды для спрямления судна, при нахождении судна в море должны проверяться периодически, не реже одного раза в неделю.

4 Обо всех учениях и проверках, требуемых данным правилом, в судовом журнале должны быть записи с подробным указанием всех недостатков, которые могут быть при этом обнаружены.

**Правило 22. Предотвращение и предупреждение поступления воды и т.п.**

Предотвращение и предупреждение поступления воды и т.п.

1 Все водонепроницаемые двери во время плавания должны оставаться закрытыми, за исключением случаев, оговоренных в пунктах 3 и 4, когда они могут открываться. Водонепроницаемые двери в машинных помещениях, ширина которых более 1,2 м, разрешенные пунктом 10 правила 13, могут быть открыты только в случаях, указанных в упомянутом пункте. Любая дверь, которая открыта в соответствии с данным пунктом, должна быть готова к немедленному закрытию.

2 Водонепроницаемые двери, установленные ниже палубы переборок, имеющие максимальную ширину проема более 1,2 м, при нахождении судна в море должны содержаться закрытыми и могут быть открыты только на ограниченные промежутки времени, когда это абсолютно необходимо и в соответствии с тем, как это определено Администрацией.

3 Водонепроницаемая дверь может быть открыта во время плавания для обеспечения прохода пассажиров или экипажа или когда характер проводимой в непосредственной близости от двери работы требует, чтобы дверь была открыта. Дверь должна быть немедленно закрыта по завершении прохода или работы, потребовавшей ее открытия.

4 Определенные водонепроницаемые двери могут оставаться открытыми во время плавания, но только если это считается абсолютно необходимым, т.е. если решено, что это необходимо для безопасной и эффективной эксплуатации судовых машин и механизмов или для предоставления пассажирам обычного беспрепятственного прохода по всему пространству пассажирских помещений. Такое решение принимается Администрацией только после тщательного рассмотрения его влияния на эксплуатацию и живучесть судна. Водонепроницаемая дверь, которую разрешено оставлять открытой, должна быть ясно обозначена в информации об остойчивости судна и должна быть всегда готова к немедленному закрытию.

5 Съемные листы на переборках должны быть всегда на месте перед выходом судна из порта и не должны сниматься во время плавания, кроме случаев экстренной необходимости - по усмотрению капитана. При установке их на место должны быть приняты необходимые меры предосторожности для обеспечения водонепроницаемости соединений. Скользящие водонепроницаемые двери с приводом от источника энергии, разрешенные в машинных помещениях в соответствии с правилом 13.10, должны быть закрыты до выхода судна из порта и оставаться закрытыми во время плавания, кроме случаев экстренной необходимости - по усмотрению капитана.

6 Водонепроницаемые двери, в соответствии с правилом 13.9.1, установленные в водонепроницаемых переборках, разделяющих междупалубные грузовые помещения, должны быть закрыты до начала рейса и должны оставаться закрытыми в течение плавания; время открытия таких дверей в порту и время их закрытия перед отходом из порта должно записываться в судовой журнал.

7 Лацпорты, грузовые и бункерные порты, расположенные ниже палубы переборок, должны быть надежно закрыты и задраены водонепроницаемо до выхода судна из порта и должны оставаться закрытыми во время плавания.

8 Следующие двери, расположенные выше палубы переборок, должны быть закрыты и задраены перед выходом судна в любой рейс и должны оставаться закрытыми и задраенными до тех пор, пока судно не ошвартуется у своего следующего причала:

.1 грузовые двери в обшивке корпуса судна или в закрытых надстройках;

.2 носовые козырьки, установленные в местах, указанных в пункте 8.1;

.3 грузовые двери в таранной переборке; и

.4 аппарели, образующие закрытия, альтернативные закрытиям, определенным в пунктах 8.1-8.3 включительно.

9 При условии если дверь не может быть открыта или закрыта во время нахождения судна у причала, дверь может быть открыта или оставлена открытой во время подхода к причалу или отхода от причала, но только в той мере, в какой имеется возможность немедленного приведения ее в действие. В любом случае внутренняя носовая дверь должна оставаться закрытой.

10 Несмотря на требования пунктов 8.1 и 8.4, Администрация может разрешить, чтобы, по усмотрению капитана, если необходимо для работы судна или посадки и высадки пассажиров, конкретные двери могли быть открыты при нахождении судна на безопасной якорной стоянке и при условии, что безопасность судна этим не понижается.

11 Капитан должен обеспечить, чтобы на судне действовала эффективная система надзора над закрытием и открытием дверей, указанных в пункте 8, и соответствующих докладов.

12 До выхода судна в любой рейс капитан должен обеспечить, чтобы была сделана запись в судовом журнале о времени последнего закрытия дверей, указанных в пункте 13, и о времени любого открытия конкретных дверей в соответствии с пунктом 14.

13 Навесные двери, съемные листы, иллюминаторы, лацпорты, грузовые и бункерные порты и другие отверстия, которые, согласно данным правилам, во время плавания требуется держать закрытыми, должны закрываться до выхода судна из порта. Время их закрытия и открытия (если это разрешается данными правилами), должно регистрироваться в таком судовом журнале, который может быть предписан Администрацией.

14 Если, когда судно покидает порт, в междупалубном пространстве нижние кромки иллюминаторов, упомянутых в правиле 15.3.2, находятся ниже линии, проведенной параллельно палубе переборок у борта и имеющей свою самую нижнюю точку на расстоянии 1,4 м плюс 2,5% ширины судна выше воды, то все иллюминаторы в этом междупалубном пространстве должны быть водонепроницаемо закрыты и заперты до выхода судна из порта и не должны открываться, пока оно не придет в следующий порт. При применении данного пункта может быть сделана соответствующая поправка на пресную воду, когда это применимо.

.1 Время открытия таких иллюминаторов в порту, а также их закрытия и запирания перед выходом судна из порта должно регистрироваться в таком судовом журнале, который может быть предписан Администрацией.

.2 Применительно к любому судну, у которого один или более иллюминаторов расположены так, что, когда судно загружено по осадку при самой высокой ватерлинии деления на отсеки, применимы требования пункта 15, Администрация может указать ограничительную среднюю осадку, при которой нижние кромки этих иллюминаторов находились бы выше линии, проведенной параллельно палубе переборок у борта и имеющей свою самую нижнюю точку на расстоянии 1,4 м плюс 2,5% ширины судна выше ватерлинии, соответствующей ограничительной средней осадке, при которой судну разрешается выходить из порта без предварительного закрытия и запирания иллюминаторов, а также разрешается их открывать в море, под ответственность капитана, во время перехода до следующего порта. В тропических зонах, определение которых дано в Действующей Международной конвенции о грузовой марке, эта ограничительная осадка может быть увеличена на 0,3 м.

15 Иллюминаторы и их штормовые крышки, к которым нет доступа во время плавания судна, должны закрываться и задраиваться до выхода судна из порта.

16 Если в таких помещениях перевозится груз, то иллюминаторы и их штормовые крышки должны быть водонепроницаемо закрыты и заперты до погрузки груза, и о таком закрытии и запирании должна быть сделана запись в судовом журнале, предписанном Администрацией.

17 Когда мусорным или подобным рукавом не пользуются, то крышка и клапан, требующиеся правилом 15.10.2, должны быть закрыты и задраены.

**Правило 22-1. Система обнаружения поступления воды на пассажирских судах, имеющих на борту 36 и более человек, построенных 1 июля 2010 года и после этой даты**

Система обнаружения поступления воды на пассажирских судах, имеющих на борту 36 и более человек, построенных 1 июля 2010 года и после этой даты

Для водонепроницаемых помещений, расположенных ниже палубы переборок, обеспечивается система обнаружения поступления воды, основанная на руководстве, выработанном Организацией*.

* См. "Руководство по системам обнаружения затопления на пассажирских судах" (MSC.1/Circ.1291).

**Правило 23. Специальные требования к пассажирским судам ро-ро**

Специальные требования к пассажирским судам ро-ро

1 Помещения специальной категории и помещения ро-ро должны постоянно патрулироваться или контролироваться эффективными средствами, такими как телевидение, чтобы любая подвижка колесной техники в неблагоприятную погоду и неразрешенное проникновение пассажиров в эти помещения могли быть обнаружены, когда судно находится на ходу.

2 На судне должны быть в наличии и вывешиваться на соответствующем месте документы по эксплуатационным процедурам закрытия и задраивания всех дверей в обшивке корпуса судна, дверей для погрузки и выгрузки и других средств закрытия, оставление которых открытыми или не надлежащим образом задраенными может, по мнению Администрации, привести к затоплению помещения специальной категории или помещения ро-ро.

3 Все средства доступа с палубы ро-ро и с аппарели для колесной техники, ведущие в помещения, расположенные ниже палубы переборок, должны быть закрыты до того, как судно отойдет от причала, и должны оставаться закрытыми до тех пор, пока судно не ошвартуется у причала в следующем порту.

4 Капитан должен обеспечить, чтобы на судне действовала эффективная система надзора над закрытием и открытием указанных в пункте 3 средств доступа и соответствующих докладов.

5 До отхода судна от причала в любой рейс капитан должен обеспечить, чтобы, в соответствии с требованием правила 22.13, была сделана запись в судовом журнале о времени последнего закрытия средств доступа, указанных в пункте 3.

6 Несмотря на требования пункта 3, Администрация может разрешить открывать во время рейса некоторые из средств доступа, но только на время, достаточное для обеспечения сквозного прохода и, если требуется, - для обеспечения выполнения важных работ на судне.

7 Все поперечные или продольные переборки, которые признаны эффективными средствами ограничения распространения морской воды на палубе ро-ро, должны находиться на своем месте и должны быть закреплены до того, как судно отойдет от причала, и должны оставаться в таком положении до тех пор, пока судно не ошвартуется у причала в следующем порту.

8 Несмотря на требования пункта 7, Администрация может разрешить открывать во время рейса отдельные проходы через такие переборки, но только на время, достаточное для прохода людей и, если требуется, для обеспечения выполнения важных работ на судне.

9 На всех пассажирских судах ро-ро капитан или назначенное им лицо командного состава должны обеспечить, чтобы без явно выраженного разрешения ни одному пассажиру не позволялся доступ на закрытую палубу ро-ро, когда судно находится на ходу.

**Правило 24. Предотвращение и предупреждение поступления воды на грузовых судах**

Предотвращение и предупреждение поступления воды на грузовых судах

1 Отверстия в наружной обшивке, расположенные ниже палубы, ограничивающей вертикальную протяженность повреждения, должны, при нахождении в море, быть постоянно закрыты.

2 Несмотря на требования пункта 3, Администрация может разрешить, чтобы конкретные двери могли быть открыты, по усмотрению капитана, если это необходимо для работы судна и при условии, что уровень безопасности судна этим не понижается.

3 Водонепроницаемые двери или аппарели, устроенные для внутреннего разделения больших грузовых помещений, должны быть закрыты до начала рейса и должны оставаться в таком положении во время плавания; время открытия таких дверей в порту и время их закрытия перед выходом из порта должно заноситься в судовой журнал.

4 Действия с дверями и крышками люков, предназначенными обеспечивать водонепроницаемость внутренних отверстий для прохода, требуют разрешения вахтенного помощника капитана.

**Правило 25. Датчики уровня воды на грузовых судах с одним грузовым трюмом, которые не являются навалочными судами**

Датчики уровня воды на грузовых судах с одним грузовым трюмом, которые не являются навалочными судами

1 Грузовые суда с одним грузовым трюмом, которые не являются навалочными судами, построенные до 1 января 2007 года, должны отвечать требованиям данного правила не позднее 31 декабря 2009 года.

2 Суда длиной ( $L_S$ ) менее 80 м или построенные до 1998 года суда длиной менее 100 м, имеющие один грузовой трюм под палубой надводного борта, или имеющие грузовые трюмы под палубой надводного борта, которые не разделены по крайней мере одной водонепроницаемой переборкой, доведенной до этой палубы, оборудуются в таком трюме или трюмах датчиками уровня воды*.

* См. резолюцию MSC.188(79) - "Эксплуатационные требования для датчиков уровня воды на навалочных судах и грузовых судах с одним грузовым трюмом, не являющихся навалочными судами".

3 Датчики уровня воды, требуемые пунктом 2, должны:

.1 подавать звуковой и визуальный сигналы аварийно-предупредительной сигнализации на ходовом мостике, когда уровень воды над вторым дном грузового трюма достигнет высоты не менее 0,3 м, и второй - когда этот уровень достигнет высоты не более 15% от средней высоты грузового трюма; и

.2 быть установлены в кормовой оконечности трюма или над его самой низкой частью, если второе дно не параллельно проектной ватерлинии. Если над вторым дном установлены рамные связи или частичные водонепроницаемые переборки, Администрации могут потребовать установки дополнительных датчиков.

4 Нет необходимости устанавливать требуемые пунктом 2 датчики уровня воды на судах, отвечающих требованиям правила XII/12, или на судах, имеющих водонепроницаемые отсеки с каждого борта, по всей длине грузового трюма, простирающиеся, по меньшей мере, от второго дна до палубы надводного борта.

**Часть C - Механические установки**

(Если специально не предусмотрено иное, часть C применяется к пассажирским и грузовым судам)

**Правило 26. Общие положения**

Общие положения

1 Механизмы, котлы и прочие сосуды под давлением, а также связанные с ними системы трубопроводов и арматура должны по своей конструкции и изготовлению соответствовать тем эксплуатационным функциям, для которых они предназначены, а их размещение и защита должны сводить к минимуму любую опасность для людей, находящихся на судне, должным образом учитывая при этом движущиеся части механизмов, горячие поверхности и другие источники опасности. При проектировании должны учитываться применяемые материалы, назначение оборудования, условия его эксплуатации и условия окружающей среды на судне.

2 Особое внимание Администрация должна уделять надежности сдублированных компонентов, необходимых для обеспечения движения судна. Администрация может потребовать отдельный источник энергии для привода движителей, способный сообщать судну скорость хода, обеспечивающую его управляемость, особенно при наличии нетрадиционных схем оборудования.

3 Должны быть предусмотрены средства, обеспечивающие поддержание или возобновление нормальной работы главного двигателя даже в случае выхода из строя одного из вспомогательных механизмов ответственного назначения. Особое внимание должно уделяться неполадкам в работе:

.1 генераторного агрегата, служащего основным источником электроэнергии;

.2 источников снабжения паром;

.3 систем питательной воды котлов;

.4 топливных систем котлов или двигателей[18];

.5 устройств для подачи смазочного масла под давлением;

.6 устройств для подачи воды под давлением;

.7 конденсатного насоса и устройств, служащих для поддержания вакуума в конденсаторах;

.8 устройств механической подачи воздуха к котлам;

.9 воздушного компрессора и воздушного баллона, предназначенных для пуска или управления;

.10 гидравлических, пневматических или электрических систем управления главными механизмами, включая гребные винты регулируемого шага.

Однако Администрация, принимая во внимание общую безопасность судна, может допускать частичное уменьшение мощности привода движителей по сравнению с ее нормальной эксплуатационной величиной.

4 Должны быть предусмотрены средства, обеспечивающие ввод в действие механизмов при нерабочем состоянии[19] судна без помощи извне.

5 Все котлы, все части механизмов, все паровые, гидравлические, пневматические и прочие системы и связанная с ними арматура, находящиеся под внутренним давлением, должны перед первоначальным введением их в эксплуатацию подвергаться соответствующим испытаниям, включая испытания давлением.

6 Главные механизмы и все вспомогательные механизмы, необходимые для обеспечения движения и безопасности судна, должны иметь такую конструкцию, чтобы после их установки они работали как при положении судна на ровном киле, так и при крене на любой угол до 15° включительно на тот или иной борт при статических условиях и крене до 22,5° включительно на тот или иной борт при динамических условиях (бортовая качка), при одновременном динамическом дифференте (килевая качка) 7,5° на нос или на корму. Администрация может допускать отклонения от этих значений, принимая во внимание тип, размеры и условия эксплуатации судна.

7 Должны быть приняты меры для облегчения чистки, осмотра и технического обслуживания главных и вспомогательных механизмов, включая котлы и сосуды под давлением.

8 Особое внимание должно уделяться конструкции, изготовлению и монтажу систем главных механизмов, с тем чтобы любой вид их вибрации не вызывал чрезмерных напряжений в этих механизмах при нормальных условиях эксплуатации.

9 Неметаллические компенсационные соединения в системах трубопроводов, которые прорезают борт судна и, как место прохода, так и неметаллическое компенсационное соединение, если они расположены ниже самой высокой грузовой ватерлинии, подлежат проверке в ходе освидетельствований, предписанных в правиле I/10(a), и замене, при необходимости, или заменяются через промежутки времени, рекомендованные заводом-изготовителем.

10 Инструкции по эксплуатации, техническому обслуживанию и ремонту и чертежи судовых механизмов и оборудования, необходимые для безопасной эксплуатации судна, должны быть выполнены на языке, понимаемом теми лицами командного и рядового состава, от которых, согласно их обязанностям, требуется понимание такой информации.

11 Расположение и устройство вентиляционных трубок расходных и отстойных топливных танков и танков смазочных масел должно быть таким, чтобы в случае их поломки это не приводило к затоплению танков дождевой или морской водой на палубе. На каждом новом судне должны иметься два расходных топливных танка[20] для каждого вида топлива, используемого для главного двигателя и важнейших систем, или эквивалентные меры и устройства, обеспечивающие по крайней мере 8 часов работы главного двигателя при максимальной эксплуатационной нагрузке и обычной нагрузке электрогенератора в море*. Данный пункт применяется только к судам, построенным 1 июля 1998 года и после этой даты.

* См. пр. II-2/4.2 - *Меры и устройства, связанные с жидким топливом, смазочными маслами и другими воспламеняющимися нефтепродуктами.*

**Правило 27. Механизмы**

Механизмы

1 Если существует возможность возникновения опасности вследствие превышения механизмами установленной частоты вращения, должны быть предусмотрены средства, не допускающие превышения безопасной частоты вращения.

2 Если главные или вспомогательные механизмы, включая сосуды под давлением или какие-либо части этих механизмов, подвергающиеся воздействию внутреннего давления, могут подвергаться воздействию опасного избыточного давления, где это практически возможно, должны быть предусмотрены средства, предохраняющие их от избыточного давления.

3 Все зубчатые передачи, а также каждый вал и муфта, применяемые для передачи энергии механизмам, необходимым для обеспечения движения и безопасности судна, а также безопасности людей, находящихся на борту, должны быть спроектированы и изготовлены так, чтобы они могли выдерживать максимальные рабочие напряжения, которым они могут подвергаться при всех условиях эксплуатации; при этом надлежащее внимание должно уделяться типу двигателей, служащих для их привода, или частью которых они являются.

4 Двигатели внутреннего сгорания с диаметром цилиндра 200 мм и более либо с объемом картера 0,6 м$^3$ и более должны быть снабжены предохранительными клапанами соответствующего типа для предотвращения взрыва в картере, имеющими достаточную площадь сечения выпускного отверстия. Предохранительные клапаны должны быть расположены таким образом или снабжены такими средствами, чтобы обеспечить такое направление выброса через клапаны, которое бы свело к минимуму возможность нанесения травм персоналу.

5 Главные турбины, а в соответствующих случаях - главные двигатели внутреннего сгорания и вспомогательные механизмы должны оборудоваться устройствами для их автоматической остановки в случае возникновения таких неисправностей, как отказ системы подачи смазочного масла, которые могут быстро повлечь за собой серьезные повреждения, полный выход из строя или взрыв. Администрация может разрешить использование средств, отключающих устройства автоматической остановки[21].

**Правило 28. Средства обеспечения заднего хода**

Средства обеспечения заднего хода*

* См. "Рекомендацию по представлению информации по маневренности на судах" (резолюция A.601(15)), "Стандарты маневренных качеств судов" (резолюция MSC.137(76)), "Пояснения к стандартам маневренных качеств судна" (MSC/Circ.1053).

1 Суда должны иметь достаточную мощность заднего хода, обеспечивающую надлежащее управление судном при всех нормальных условиях.

2 Должна быть доказана и зарегистрирована способность механизмов в течение достаточно малого времени изменять направление упора гребного винта и таким образом останавливать судно, идущее передним ходом с максимальной эксплуатационной скоростью, в пределах приемлемого расстояния.

3 На судне должны иметься сведения о времени и расстоянии торможения и об изменении направления движения судна, зарегистрированные во время испытаний, вместе с результатами испытаний по определению способности судна, имеющего несколько гребных винтов, идти и маневрировать при неработающих одном или нескольких гребных винтах для использования капитаном или назначенным персоналом.

4 Если судно имеет дополнительные средства для маневрирования или торможения, их эффективность должна быть доказана и зарегистрирована в соответствии с пунктами 2 и 3.

**Правило 29. Рулевой привод**

Рулевой привод [22]

1 Если специально не указано иное, на каждом судне должны быть предусмотрены главный и вспомогательный рулевые приводы, отвечающие требованиям Администрации. Главный и вспомогательный рулевые приводы должны быть устроены таким образом, чтобы неисправность одного из них не приводила к выходу из строя другого.

2.1 Все элементы рулевого привода и баллер руля должны иметь прочную и надежную конструкцию, отвечающую требованиям Администрации. Особое внимание должно уделяться пригодности каждого ответственного недублированного элемента. В таких ответственных элементах в надлежащих местах должны применяться антифрикционные подшипники, например: шариковые, роликовые или подшипники скольжения, которые должны иметь либо постоянно смазываться, либо иметь устройства для смазки.

2.2 Расчетное давление для определения размеров трубопровода и других элементов рулевого привода, подвергающихся внутреннему гидравлическому давлению, должно по меньшей мере в 1,25 раза превышать максимальное рабочее давление, предполагаемое в условиях эксплуатации, указанных в пункте 3.2, учитывая давление, которое может возникнуть в части системы с низким давлением. По усмотрению Администрации, при проектировании трубопровода и других элементов рулевого привода должен применяться критерий усталости, учитывающий пульсацию давления, возникающую в результате динамических нагрузок.

2.3 В любой части гидравлической системы, которая может быть изолирована и в которой давление создается от источника энергии или от внешних сил, должны быть установлены предохранительные клапаны. Давление настройки предохранительных клапанов не должно превышать расчетного давления. Клапаны должны быть такого размера и конструкции, чтобы избежать чрезмерного повышения давления сверх расчетного.

3 Главный рулевой привод и баллер руля должны:

.1 иметь надлежащую прочность и быть в состоянии управлять судном при максимальной эксплуатационной скорости переднего хода, что должно быть доказано практически;

.2 обеспечивать перекладку руля с 35° одного борта на 35° другого борта при максимальных эксплуатационных осадке и скорости переднего хода судна и при тех же самых условиях с 35° одного борта на 30° другого борта не более чем за 28 с;

если доказательство соответствия настоящему требованию на ходовых испытаниях судна при наибольшей эксплуатационной осадке, идущего передним ходом со скоростью, отвечающей максимальной продолжительной частоте вращения главного двигателя и максимальному расчетному шагу, не осуществимо на практике, суда, независимо от даты постройки, могут продемонстрировать соответствие настоящему требованию одним из следующих методов:

.1 во время ходовых испытаний судно не имеет дифферента, перо руля погружено полностью на переднем ходу со скоростью, отвечающей максимальной продолжительной частоте вращения главного двигателя и максимальному расчетному шагу; или

.2 если во время ходовых испытаний полного погружения руля достичь невозможно, расчетом, использующим площадь погруженной части пера руля, должна быть определена соответствующая скорость переднего хода для предложенного в ходовых испытаниях состояния загрузки. Определенная расчетом скорость переднего хода должна обеспечить результат в виде усилия и крутящего момента, приложенных к главному рулевому приводу, значения которых по меньшей мере таковы, как если бы судно проходило испытания с наибольшей эксплуатационной осадкой и шло передним ходом со скоростью, отвечающей максимальной продолжительной частоте вращения главного двигателя и максимальному расчетному шагу; или

.3 усилие и крутящий момент, действующие на рулевое устройство при состоянии загрузки, имевшем место при ходовых испытаниях, были надежным образом спрогнозированы и экстраполированы на состояние судна в полном грузу. Скорость судна должна отвечать максимальной продолжительной частоте вращения главного двигателя и максимальному расчетному шагу гребного винта;

.3 работать от источника энергии, если это необходимо для выполнения требований пункта 3.2, а также в любом случае когда, по требованию Администрации, баллер руля в районе румпеля имеет диаметр более 120 мм без учета усиления для плавания во льдах; и

.4 быть сконструированы так, чтобы они не были повреждены при максимальной скорости заднего хода; однако нет необходимости проверять это конструктивное требование посредством испытаний при максимальной скорости заднего хода и максимальном угле перекладки руля.

4 Вспомогательный рулевой привод должен:

.1 иметь надлежащую прочность, быть в состоянии управлять судном при скорости, обеспечивающей его управляемость, и быстро приводиться в действие в экстренных случаях;

.2 обеспечивать перекладку руля с 15° одного борта на 15° другого борта не более чем за 60 с при максимальной эксплуатационной осадке судна и скорости, равной половине максимальной эксплуатационной скорости переднего хода судна, или 7 уз, смотря по тому, что больше;

если доказательство соответствия настоящему требованию на ходовых испытаниях судна при наибольшей эксплуатационной осадке, идущего передним ходом со скоростью, равной половине скорости, отвечающей максимальной продолжительной частоте вращения главного двигателя и максимальному расчетному шагу, или 7 уз, смотря по тому, что больше, не осуществимо на практике, суда, независимо от даты постройки, включая суда, находящиеся на этапе постройки ранее 1 января 2009 года, могут продемонстрировать соответствие настоящему требованию одним из следующих методов:

.1 во время ходовых испытаний судно не имеет дифферента, перо руля погружено полностью на переднем ходу со скоростью, равной половине скорости, отвечающей максимальной продолжительной частоте вращения главного двигателя и максимальному расчетному шагу, или 7 уз, смотря по тому, что больше; или

.2 если во время ходовых испытаний полного погружения руля достичь невозможно, расчетом, использующим площадь погруженной части пера руля, должна быть определена соответствующая скорость переднего хода для предложенного в ходовых испытаниях состояния загрузки. Определенная расчетом скорость переднего хода должна обеспечить результат в виде усилия и крутящего момента, приложенных к вспомогательному рулевому приводу, значения которых по меньшей мере таковы, как если бы судно проходило испытания с наибольшей эксплуатационной осадкой и шло передним ходом со скоростью, равной половине скорости, отвечающей максимальной продолжительной частоте вращения главного двигателя и максимальному расчетному шагу, или 7 уз, смотря по тому, что больше; или

.3 усилие и крутящий момент, действующие на рулевое устройство при состоянии загрузки, имевшем место при ходовых испытаниях, были надежным образом спрогнозированы и экстраполированы на состояние судна в полном грузу; и

.3 работать от источника энергии, если это необходимо для выполнения требований пункта 4.2, а также в любом случае когда, по требованию Администрации, баллер руля в районе румпеля имеет диаметр более 230 мм без учета усиления для плавания во льдах.

5 Силовые агрегаты главного и вспомогательного рулевых приводов должны:

.1 запускаться автоматически при восстановлении питания энергией после его потери; и

.2 приводиться в действие с поста на ходовом мостике. В случае потери питания энергией любым из силовых агрегатов рулевого привода, на ходовом мостике должны подаваться звуковой и световой сигналы аварийно-предупредительной сигнализации.

6.1 Если главный рулевой привод включает два или более одинаковых силовых агрегата, вспомогательный рулевой привод не требуется, при условии что:

.1 на пассажирском судне главный рулевой привод обеспечивает перекладку руля в соответствии с требованиями пункта 3.2, когда любой один из силовых агрегатов не работает;

.2 на грузовом судне главный рулевой привод обеспечивает перекладку руля в соответствии с требованиями пункта 3.2 при работе всех силовых агрегатов;

.3 главный рулевой привод устроен так, что при единичном повреждении в системе его трубопровода или в одном из силовых агрегатов это повреждение может быть изолировано с целью поддержания или быстрого восстановления управляемости судна.

6.2 До 1 сентября 1986 года Администрация может допускать установку рулевых приводов, не отвечающих требованиям пункта 6.1.3 в отношении гидравлической системы, но зарекомендовавших себя надежными в работе.

6.3 Рулевые приводы, не являющиеся гидравлическими, должны соответствовать требованиям, которые, по мнению Администрации, равноценны требованиям данного пункта.

7 Управление рулевым приводом должно обеспечиваться:

.1 главным рулевым приводом - как с ходового мостика, так и из румпельного отделения;

.2 двумя независимыми системами управления, каждая из которых приводится в действие с ходового мостика, - если главный рулевой привод устроен в соответствии с пунктом 6. Это не требует дублирования штурвала или рукоятки управления. В случае если в систему управления входит гидравлический телемотор, установка второй независимой системы не требуется, за исключением танкеров, танкеров-химовозов или газовозов валовой вместимостью 10000 рег.т и более;

.3 вспомогательным рулевым приводом - из румпельного отделения и, если он работает от источника энергии, также и с ходового мостика, причем это управление не должно зависеть от системы управления главным рулевым приводом.

8 Любая система управления главным или вспомогательным рулевым приводом с ходового мостика должна отвечать следующим положениям:

.1 если система электрическая, она должна получать питание по собственной отдельной цепи, подключенной к силовой цепи рулевого привода в румпельном отделении или непосредственно к шинам распределительного щита, питающего эту силовую цепь, в точке, смежной с точкой подключения силовой цепи рулевого привода;

.2 в румпельном отделении должны быть предусмотрены средства отключения любой системы управления с ходового мостика от рулевого привода, который она обслуживает;

.3 система должна приводиться в действие с поста на ходовом мостике;

.4 в случае потери питания электроэнергией системы управления, на ходовом мостике должны подаваться звуковой и световой сигналы аварийно-предупредительной сигнализации; и

.5 цепи питания системы управления рулевым приводом должны иметь защиту только от короткого замыкания.

9 Силовые цепи и системы управления рулевыми приводами с относящимися к ним элементами, кабелями и трубопроводами, требуемыми данным правилом и правилом 30, должны быть проложены на всем своем протяжении на возможно большем расстоянии друг от друга.

10 Должны быть предусмотрены средства связи между ходовым мостиком и румпельным отделением.

11 Угловое положение пера руля:

.1 если главный рулевой привод работает от источника энергии, то на ходовом мостике должно указываться угловое положение пера руля. Указатель положения пера руля должен действовать независимо от системы управления рулевым приводом; и

.2 в румпельном отделении должна быть предусмотрена возможность определения углового положения пера руля.

12 Для гидравлического рулевого привода, работающего от источника энергии, должно предусматриваться следующее:

.1 средства для поддержания чистоты рабочей жидкости, учитывающие тип и конструкцию гидравлической системы;

.2 аварийно-предупредительная сигнализация о низком уровне рабочей жидкости для каждого резервуара, указывающая на утечку рабочей жидкости как можно скорее после ее появления. Звуковые и световые сигналы аварийно-предупредительной сигнализации должны подаваться на ходовом мостике и в машинном помещении в местах, где они легко могут быть замечены; и

.3 стационарная цистерна, имеющая объем, достаточный для перезарядки по меньшей мере одной силовой системы, включая резервуар, если требуется, чтобы главный рулевой привод работал от источника энергии. Посредством трубопровода эта цистерна должна быть постоянно подсоединена к гидравлическим системам таким образом, чтобы их можно было легко перезарядить с места, расположенного в румпельном отделении; цистерна должна быть оборудована указателем уровня рабочей жидкости.

13 Румпельное отделение должно быть:

.1 легко доступно и, насколько это практически возможно, отделено от машинных помещений; и

.2 снабжено соответствующими средствами, обеспечивающими рабочий доступ к механизмам рулевого привода и органам его управления. В эти средства должны входить поручни и решетчатые или другие нескользящие настилы для обеспечения надлежащих условий работы в случае утечки рабочей жидкости.

14 Если требуется, чтобы баллер руля в районе румпеля имел диаметр более 230 мм без учета усиления для плавания во льдах, то должно быть предусмотрено автоматическое включение в течение 45 с другого источника питания, в качестве которого может использоваться либо аварийный источник электроэнергии, либо независимый источник энергии, расположенный в румпельном отделении, мощностью, достаточной по меньшей мере для обеспечения работы силового агрегата рулевого привода, отвечающего требованиям пункта 4.2, а также связанных с ним системы управления и указателя положения пера руля. Этот независимый источник энергии должен использоваться лишь для этой цели. На каждом судне валовой вместимостью 10000 рег.т и более этот другой источник питания должен обеспечивать непрерывную работу в течение по меньшей мере 30 мин, а на любом другом судне - в течение по меньшей мере 10 мин.

15 На каждом танкере, танкере-химовозе или газовозе валовой вместимостью 10000 рег.т и более и на каждом другом судне валовой вместимостью 70000 рег.т и более главный рулевой привод должен включать два или более одинаковых силовых агрегата, отвечающих положениям пункта 6.

16 Каждый танкер, танкер-химовоз или газовоз валовой вместимостью 10000 рег.т и более должен, с учетом пункта 17, отвечать следующим положениям:

.1 главный рулевой привод должен быть устроен таким образом, чтобы в случае потери управляемости из-за единичного повреждения в любой части одной из силовых систем главного рулевого привода, исключая румпель, сектор или другие элементы, служащие для той же цели, а также исключая случаи заклинивания исполнительного привода перекладки руля, управляемость восстанавливалась в течение не более 45 с после выхода из строя одной из силовых систем;

.2 главный рулевой привод должен включать:

.1 либо две независимые и отдельные силовые системы, каждая из которых в состоянии обеспечить выполнение требований пункта 3.2;

.2 либо по меньшей мере две одинаковые силовые системы, которые при одновременной нормальной работе в состоянии обеспечить выполнение требований пункта 3.2. Там где это необходимо для выполнения данного требования, должна быть предусмотрена взаимосвязь гидравлических силовых систем. Должна быть обеспечена возможность обнаружения утечки рабочей жидкости из одной силовой системы, а также - автоматической изоляции поврежденной системы, с тем чтобы полностью сохранить в рабочем состоянии другую силовую систему или системы;

.3 рулевые приводы негидравлического типа должны отвечать равноценным требованиям.

17 Для танкеров, танкеров-химовозов или газовозов валовой вместимостью 10000 рег.т и более, но дедвейтом менее 100000 т, могут допускаться решения, отличные от изложенных в пункте 16, которые не требуют применения критерия единичного отказа к исполнительному приводу или приводам перекладки руля, при условии достижения равноценного уровня безопасности и при условии что:

.1 после потери управляемости в результате единичного повреждения в любой части системы трубопровода или в одном из силовых агрегатов управляемость восстанавливается в течение 45 с; и

.2 рулевой привод включает лишь один исполнительный привод перекладки руля, особое внимание уделяется анализу напряжений в конструкции, включая, где применимо, анализ усталостных напряжений и анализ механики разрушений; особое внимание должно уделяться также применяемым материалам, установке уплотнений, проведению испытаний и проверок, а также обеспечению надежного технического обслуживания. Учитывая изложенное выше, Администрация должна принять правила, включающие положения принятого Организацией "Руководства по допуску сдублированных исполнительных приводов перекладки руля для танкеров, танкеров-химовозов и газовозов валовой вместимостью 10000 рег.т и более, но дедвейтом менее 100000 т*.

_____

* См. резолюцию A.467(XII).

18 Для танкера, танкера-химовоза или газовоза валовой вместимостью 10000 рег.т и более, но дедвейтом менее 70000 т, Администрация может до 1 сентября 1986 года допускать рулевые приводы, не отвечающие критерию единичного отказа, требуемому в пункте 16 для гидравлической системы, но зарекомендовавшие себя надежными в работе.

19 Каждый танкер, танкер-химовоз или газовоз валовой вместимостью 10000 рег.т и более, построенный до 1 сентября 1984 года, должен не позднее 1 сентября 1986 года отвечать следующим требованиям:

.1 требованиям пунктов 7.1, 8.2, 8.4, 10, 11, 12.2, 12.3 и 13.2;

.2 должны быть предусмотрены две независимые системы управления рулевым приводом, каждая из которых может приводиться в действие с ходового мостика. Это не требует дублирования штурвала или рукоятки управления;

.3 в случае выхода из строя работающей системы управления рулевым приводом, должна быть обеспечена возможность немедленного приведения в действие второй системы с ходового мостика; и

.4 каждая система управления рулевым приводом, если она электрическая, должна получать питание по собственной отдельной цепи, подключенной к силовой цепи рулевого привода или непосредственно к шинам распределительного щита, питающего эту силовую цепь, в точке, смежной с точкой подключения силовой цепи рулевого привода.

20 В дополнение к требованиям пункта 19, на каждом танкере, танкере-химовозе или газовозе валовой вместимостью 40000 рег.т и более, построенном до 1 сентября 1984 года, рулевой привод не позднее 1 сентября 1988 года должен быть устроен таким образом, чтобы в случае единичного повреждения его трубопроводов или одного из силовых агрегатов сохранялась управляемость или обеспечивалась фиксация положения руля с целью быстрого восстановления управляемости. Это должно достигаться с помощью:

.1 независимых стопоров руля; или

.2 быстродействующих клапанов, которые могут приводиться в действие вручную с целью изолирования исполнительного привода или приводов перекладки руля от внешних гидравлических трубопроводов, а также средств непосредственного пополнения исполнительного привода перекладки руля с помощью стационарного независимого насоса, работающего от источника энергии, и системы трубопроводов; или

.3 таких мер, которые в случае взаимосвязанных гидравлических силовых систем должны обеспечить обнаружение потери рабочей жидкости из поврежденной силовой системы и ее изолирование автоматически или с ходового мостика, с тем чтобы полностью сохранить другую систему в рабочем состоянии.

**Правило 30. Дополнительные требования к электрическим и электрогидравлическим рулевым приводам**

Дополнительные требования к электрическим и электрогидравлическим рулевым приводам

1 На ходовом мостике и в надлежащих местах управления главными механизмами должны устанавливаться средства индикации работы двигателей электрических и электрогидравлических рулевых приводов.

2 Каждый электрический или электрогидравлический рулевой привод, состоящий из одного или более силовых агрегатов, должен обслуживаться по меньшей мере двумя отдельными цепями, получающими питание непосредственно от главного распределительного щита; однако одна из этих цепей может получать питание через аварийный распределительный щит. Вспомогательный электрический или электрогидравлический рулевой привод, связанный с главным электрическим или электрогидравлическим рулевым приводом, может быть подключен к одной из цепей, питающих этот главный рулевой привод. Цепи, питающие электрический или электрогидравлический рулевой привод, должны быть рассчитаны на нагрузку, достаточную для питания всех двигателей, которые могут быть одновременно подключены к ним и одновременная работа которых может потребоваться.

3 Для таких цепей и двигателей должна предусматриваться защита от короткого замыкания и аварийно-предупредительная сигнализация о перегрузке. Защита от сверхтока, включая пусковой ток, если она предусмотрена, должна быть рассчитана не менее чем на двукратный ток полной нагрузки двигателя или цепи, защищаемых таким образом, и должна быть устроена так, чтобы обеспечивать прохождение соответствующих пусковых токов. Если используется трехфазное питание, должна быть предусмотрена сигнализация, указывающая на выход из строя любой из фаз питания. Сигнализация, требуемая настоящим пунктом, должна быть как звуковой, так и световой и находиться на видном месте в помещении главных механизмов или на центральном посту управления, с которого обычно осуществляется управление главными механизмами, а также должна отвечать применимым требованиям правила 51.

4 На судах валовой вместимостью менее 1600 рег.т питание от главного распределительного щита может осуществляться по одной цепи, если вспомогательный рулевой привод, требуемый правилом 29.4.3, который должен работать от источника энергии, работает не от электрического источника энергии либо работает от электродвигателя, предназначенного в основном для других нужд. Если последний используется в качестве источника энергии для работы такого вспомогательного рулевого привода, Администрация может не требовать выполнения положений пункта 3, при условии что защитное устройство отвечает требованиям Администрации, и она убеждена в достаточности выполнения требований правил 29.5.1 и .2 и 29.7.3, применимых к вспомогательному рулевому приводу.

**Правило 31. Органы управления механизмами**

Органы управления механизмами

1 Главные и вспомогательные механизмы, необходимые для обеспечения движения, управления и безопасности судна, должны быть оборудованы эффективными средствами, обеспечивающими их работу и управление.

2 Если предусматривается дистанционное управление главными механизмами с ходового мостика и предполагается несение вахты в машинных помещениях, должны применяться следующие положения:

.1 при всех условиях плавания, включая маневрирование, с ходового мостика должны полностью регулироваться частота вращения, направление упора и в соответствующих случаях - шаг гребного винта;

.2 дистанционное управление каждым независимым гребным винтом должно осуществляться с помощью органа управления, спроектированного и изготовленного таким образом, что его работа не требует особого внимания к данным, касающимся функционирования механизма. Если предусматривается одновременная работа нескольких гребных винтов, они могут управляться одним органом управления;

.3 главные механизмы должны быть снабжены размещенным на ходовом мостике устройством для их экстренной остановки, независимым от системы управления с ходового мостика;

.4 передаваемые с ходового мостика команды по управлению главными механизмами должны указываться, в зависимости от случая, в центральном посту управления главными механизмами либо в местном посту управления;

.5 одновременное дистанционное управление главными механизмами должно быть возможно только с одного поста; на таких постах допускается применение взаимосвязанных устройств управления. На каждом посту должна быть предусмотрена индикация, показывающая, с какого поста ведется управление главным двигателем. Переключение управления между ходовым мостиком и машинными помещениями должно быть возможно только в помещении главных механизмов или с центрального поста управления главными механизмами. Эта система должна включать средства, предотвращающие значительное изменение упора гребных винтов при переключении управления с одного поста на другой;

.6 должна быть предусмотрена возможность местного управления главными механизмами даже в случае выхода из строя любой части системы дистанционного управления;

.7 конструкция системы дистанционного управления должна предусматривать подачу сигнала аварийно-предупредительной сигнализации в случае выхода ее из строя. До перехода на местное управление должны сохраняться заданные частота вращения и направление упора гребного винта, если только Администрация не сочтет это практически невозможным;

.8 на ходовом мостике должны быть установлены указатели:

.1 частоты и направления вращения гребных винтов, если установлены винты фиксированного шага; и

.2 частоты и положения лопастей гребных винтов, если установлены винты регулируемого шага;

.9 на ходовом мостике и в машинном помещении должна быть предусмотрена аварийно-предупредительная сигнализация, указывающая на низкое давление пускового воздуха, настроенная на давление, при котором еще сохраняется возможность пуска главного двигателя. Если дистанционная система управления главными механизмами предусматривает автоматический пуск, то число последовательных автоматических попыток при неудавшемся пуске должно быть ограничено, с тем чтобы сохранить достаточное давление пускового воздуха для местного пуска.

3 Если главные и другие связанные с ними механизмы, включая основные источники электроэнергии, имеют различный уровень автоматического или дистанционного управления и находятся под постоянным наблюдением вахты, осуществляемым с центрального поста управления, то устройства и органы управления должны быть спроектированы, оборудованы и установлены таким образом, чтобы работа механизмов была такой же безопасной и надежной, как если бы они находились под непосредственным наблюдением; для этой цели должны применяться соответственно правила 46-50. Особое внимание должно уделяться защите таких помещений от пожара и затопления.

4 Системы автоматического пуска, работы и управления должны, как правило, включать средства для ручного отключения органов автоматического управления. Выход из строя любой части таких систем не должен препятствовать использованию ручного отключения.

5 Суда, построенные 1 июля 1998 года и после этой даты должны, вместо вышеуказанного, отвечать требованиям следующих пунктов 5-1-5-4:

5-1 Главные и вспомогательные механизмы, необходимые для обеспечения движения, управления и безопасности судна, должны быть оборудованы эффективными средствами, обеспечивающими их работу и управление. Все системы управления, необходимые для обеспечения движения, управления и безопасности судна, должны быть независимыми или устроены так, чтобы отказ одной системы не ухудшал работу другой системы.

5-2 Если предусматривается дистанционное управление главным двигателем с ходового мостика, должны применяться следующие положения:

.1 при всех условиях плавания, включая маневрирование, с ходового мостика должны полностью регулироваться частота вращения, направление упора и в соответствующих случаях - шаг гребного винта;

.2 управление должно осуществляться с помощью единственного органа управления для каждого независимого гребного винта, с автоматическим выполнением всех связанных с этим управлением функций, включая, при необходимости, средства предотвращения перегрузки главного двигателя. Если предусматривается одновременная работа нескольких гребных винтов, они могут управляться одним органом управления;

.3 главный двигатель должен быть снабжен размещенным на ходовом мостике устройством для его экстренной остановки, независимым от системы управления с ходового мостика;

.4 передаваемые с ходового мостика команды по управлению главным двигателем должны указываться в центральном посту и на местном посту управления главными механизмами;

.5 одновременное дистанционное управление главным двигателем должно быть возможно только с одного поста; на таких постах допускается применение взаимосвязанных устройств управления. На каждом посту должна быть предусмотрена индикация, показывающая, с какого поста ведется управление главным двигателем. Переключение управления между ходовым мостиком и машинными помещениями должно быть возможно только в помещении главных механизмов или с центрального поста управления главными механизмами. Эта система должна включать средства, предотвращающие значительное изменение упора гребных винтов при переключении управления с одного поста на другой;

.6 должна быть предусмотрена возможность местного управления главным двигателем даже в случае выхода из строя любой части системы дистанционного управления. Также должна быть предусмотрена возможность управления вспомогательными механизмами, необходимыми для обеспечения движения и безопасности судна средствами управления, расположенными на или вблизи соответствующих механизмов;

.7 конструкция системы дистанционного управления должна предусматривать подачу сигнала аварийно-предупредительной сигнализации в случае выхода ее из строя. До перехода на местное управление должны сохраняться заданные частота вращения и направление упора гребного винта, если только Администрация не сочтет это практически невозможным;

.8 на ходовом мостике, в центральном посту и на посту управления главными механизмами должны быть установлены указатели:

.1 частоты и направления вращения гребных винтов, если установлены винты фиксированного шага; и

.2 частоты и положения лопастей гребных винтов, если установлены винты регулируемого шага;

.9 на ходовом мостике и в машинном помещении должна быть предусмотрена аварийно-предупредительная сигнализация, указывающая на низкое давление пускового воздуха, настроенная на давление, при котором еще сохраняется возможность пуска главного двигателя. Если дистанционная система управления главными механизмами предусматривает автоматический пуск, то число последовательных автоматических попыток при неудавшемся пуске должно быть ограничено, с тем чтобы сохранить достаточное давление пускового воздуха для местного пуска.

.10* системы автоматизации устраиваются таким образом, чтобы подать вахтенному помощнику капитана предупреждение о наступлении порогового уровня, возможного или неизбежного снижения качества работы или полного отключения системы обеспечения движения заранее, чтобы он смог оценить навигационную обстановку в чрезвычайной ситуации. В частности, эти системы должны управлять, отслеживать, докладывать, оповещать о неисправностях и предпринимать меры защиты по снижению или полной остановке движения, одновременно предоставляя вахтенному помощнику возможность ручного вмешательства, за исключением тех случаев, когда вмешательство человека приведет к скорому выходу из строя главного двигателя и/или оборудования обеспечения движения, например, к разносу.

---

* Данный подпункт применяется в дополнение к изложенному в 5-1-5-4 для судов, построенных 1 июня 2004 года и после этой даты (*примеч. сост.*).

5-3 Если главные и другие связанные с ними механизмы, включая основные источники электроэнергии, имеют различный уровень автоматического или дистанционного управления и находятся под постоянным наблюдением вахты, осуществляемым с центрального поста управления, то устройства и органы управления должны быть спроектированы, оборудованы и установлены таким образом, чтобы работа механизмов была такой же безопасной и надежной, как если бы они находились под непосредственным наблюдением; для этой цели должны применяться, соответственно, правила 46-50. Особое внимание должно уделяться защите таких помещений от пожара и затопления.

5-4 Системы автоматического пуска, работы и управления должны, как правило, включать средства для ручного отключения органов автоматического управления. Выход из строя любой части таких систем не должен препятствовать использованию ручного отключения.

**Правило 32. Паровые котлы и системы питания котлов**

Паровые котлы и системы питания котлов

1 На каждом паровом котле и в каждом утилизационном парогенераторе должно быть установлено не менее двух предохранительных клапанов достаточной пропускной способности. Учитывая, однако, производительность или любые другие характеристики любого парового котла или утилизационного парогенератора, Администрация может разрешить установку только одного предохранительного клапана, если она убеждена, что при этом обеспечивается надлежащая защита от избыточного давления.

2 Каждый котел, работающий на жидком топливе и предназначенный для безвахтенной эксплуатации, должен быть оборудован предохранительными устройствами, отключающими подачу топлива и подающими сигнал аварийно-предупредительной сигнализации в случае понижения уровня воды, нарушения подачи воздуха или обрыва факела.

3 Водотрубные котлы, обслуживающие главные турбины, должны быть оборудованы аварийно-предупредительной сигнализацией о высоком уровне воды.

4 Каждая парогенераторная установка, которая обслуживает системы, необходимые для обеспечения безопасности судна, или которая может представлять опасность из-за нарушения подачи питательной воды, должна быть оборудована не менее чем двумя отдельными системами питательной воды, включая питательные насосы, при этом допускается один ввод в коллектор. Если конструкция насоса не обеспечивает предотвращения избыточного давления, должны быть предусмотрены средства, предотвращающие избыточное давление в любой части системы.

5 Котлы должны быть оборудованы устройствами для контроля и обеспечения требуемого качества питательной воды. Должны быть предусмотрены соответствующие устройства, предотвращающие, насколько это практически возможно, попадание в котел нефти или других загрязнителей, которые могут неблагоприятно подействовать на его работу.

6 Каждый котел, важный для обеспечения безопасности судна, и конструкция которого предусматривает его работу при определенном уровне воды, должен быть снабжен не менее чем двумя указателями уровня воды, один из которых должен быть водомерным стеклом с непосредственным указанием уровня.

**Правило 33. Системы паропроводов**

Системы паропроводов

1 Каждый паропровод и связанная с ним арматура, через которую может проходить пар, должны быть спроектированы, изготовлены и установлены таким образом, чтобы выдерживать максимальные рабочие напряжения, которым они могут подвергаться.

2 Должны быть предусмотрены средства осушения каждого паропровода, в котором, в противном случае, может произойти опасный гидравлический удар.

3 Если к трубе или арматуре паропровода может подводиться пар от любого источника под давлением, превышающим расчетное, должны быть установлены соответствующий редукционный клапан, предохранительный клапан и манометр.

**Правило 34. Системы сжатого воздуха**

Системы сжатого воздуха

1 На каждом судне должны быть предусмотрены средства, предотвращающие избыточное давление в любой части системы сжатого воздуха и там, где водяные рубашки или кожухи воздушных компрессоров и охладителей могут подвергаться опасному избыточному давлению вследствие просачивания в них сжатого воздуха из находящихся под давлением частей. Все системы должны быть оборудованы надлежащими устройствами для сброса давления.

2 Главные воздушные пусковые устройства для главных двигателей внутреннего сгорания должны быть надлежащим образом защищены на случай обратного выброса пламени и взрыва в трубопроводах пускового воздуха.

3 Все нагнетательные трубопроводы от компрессоров пускового воздуха должны идти непосредственно к воздушным баллонам, а все трубопроводы пускового воздуха от воздушных баллонов к главным или вспомогательным двигателям должны быть проложены совершенно независимо от нагнетательных трубопроводов компрессора.

4 Должны быть приняты меры для сведения к минимуму попадания масла в системы сжатого воздуха и для осушения этих систем.

**Правило 35. Системы вентиляции в машинных помещениях**

Системы вентиляции в машинных помещениях

Машинные помещения категории "А" должны вентилироваться надлежащим образом, с тем чтобы при работе механизмов на полную мощность в этих помещениях и котлов на полную производительность при всех погодных условиях, включая штормовую погоду, обеспечивать подачу воздуха в эти помещения в количестве, достаточном для обеспечения безопасности и нормальных условий работы персонала, а также для обеспечения работы механизмов. Любое другое машинное помещение должно иметь надлежащую вентиляцию в соответствии с его назначением.

**Правило 35-1. Осушительные средства**

Осушительные средства

1 Данное правило применяется к судам, построенным 1 января 2009 года и после этой даты.

***2 Пассажирские и грузовые суда***

2.1 Должна быть предусмотрена эффективная осушительная система, обеспечивающая при всех практически возможных условиях откачку воды из любого водонепроницаемого отсека и его осушение, исключая помещения, постоянно предназначенные для пресной воды, водяного балласта, жидкого топлива или жидкого груза, для которых предусмотрены другие эффективные средства откачки. Должны быть предусмотрены эффективные средства для осушения трюмов с изоляцией.

2.2 Санитарный, балластный и общесудового назначения насосы могут рассматриваться как независимые осушительные насосы с приводом от источника энергии, если предусмотрено необходимое их соединение с осушительной системой.

2.3 Все осушительные трубопроводы, проходящие в угольных бункерах, топливных цистернах или под ними, а также в котельных или машинных помещениях, включая помещения, в которых расположены топливные отстойные цистерны или топливные насосы, должны изготовляться из стали или другого подходящего материала.

2.4 Устройство осушительной и балластной системы должно исключать возможность попадания забортной воды и воды из балластных цистерн в грузовые и машинные помещения или из одного отсека в другой. Должны быть приняты меры, исключающие случайное заполнение забортной водой диптанков, имеющих отростки осушительной и балластной системы, при нахождении в них груза или откачку через осушительный трубопровод при нахождении в них водяного балласта.

2.5 Все распределительные коробки и управляемые вручную клапаны осушительной системы должны размещаться в местах, доступных в обычных условиях.

2.6 Должны быть предусмотрены меры для осушения закрытых грузовых помещений, расположенных на палубе переборок пассажирских судов и на палубе надводного борта грузовых судов, однако Администрация может разрешить не предусматривать осушительных средств в каком-либо отдельном помещении любого судна или категории судов, если она убеждена, что ввиду размера или внутреннего деления таких помещений на отсеки это не приведет к снижению безопасности судна.

2.6.1 Если высота надводного борта до палубы переборок или палубы надводного борта, соответственно, такова, что кромка палубы погружается в воду при крене судна более 5°, осушение должно осуществляться с помощью достаточного количества шпигатов соответствующего размера, позволяющих производить слив непосредственно за борт и расположенных согласно требованиям правила 15 - в случае пассажирского судна и согласно требованиям к шпигатам, приемным и отливным отверстиям действующей Международной конвенции о грузовой марке - в случае грузового судна.

2.6.2 Если высота надводного борта такова, что кромка палубы переборок или палубы надводного борта, соответственно, погружается в воду при крене судна 5° или менее, осушение закрытых грузовых помещений на палубе переборок или на палубе надводного борта, соответственно, должно производиться в подходящее помещение или помещения достаточной вместимости, оборудованные сигнализацией о высоком уровне воды и снабженные соответствующими устройствами для осушения за борт. Кроме того, необходимо обеспечить, чтобы:

.1 количество, размеры и расположение шпигатов были такими, чтобы предотвращать скопление чрезмерного количества свободно переливающейся воды;

.2 средства осушения, требуемые данным правилом для пассажирских или грузовых судов, в зависимости от случая, учитывали требования относительно любой стационарной системы пожаротушения водораспылением;

.3 вода, загрязненная бензином или другими опасными веществами, не сливалась в машинные помещения или другие помещения, в которых может иметься источник воспламенения; и

.4 если закрытое грузовое помещение защищено системой углекислотного пожаротушения, палубные шпигаты были снабжены средствами, предотвращающими утечку углекислого газа.

2.6.3 Осушение закрытых помещений транспортных средств и помещений ро-ро, и помещений специальной категории должны также отвечать правилам II-2/20.6.1.4 и II-2/20.6.1.5.

***3 Пассажирские суда***

3.1 Осушительная система, требуемая в пункте 2.1, должна функционировать при всех практически возможных аварийных ситуациях - как при прямом положении судна, так и при крене. Для этой цели приемные патрубки устанавливаются, как правило, по бортам, за исключением узких концевых отсеков судна, где может быть достаточно одного приемного патрубка. В отсеках необычной формы могут потребоваться дополнительные приемные патрубки. Должны быть приняты меры, обеспечивающие свободное поступление воды к приемным трубопроводам отсека. Если в отношении отдельных отсеков Администрация убеждена, что установка осушительных средств может оказаться нецелесообразной, она может разрешить не предусматривать такие средства, если расчеты, выполненные в соответствии с положениями правил 7 и 8, показывают, что живучесть судна не будет снижена.

3.2 Должно устанавливаться по меньшей мере три насоса с приводами от источников энергии, соединенных с осушительной магистралью, причем один из них может иметь привод от главного двигателя. Если критерий осушительного насоса равен или больше 30, должен предусматриваться один дополнительный независимый насос с приводом от источника энергии.

Критерий осушительного насоса рассчитывается следующим образом.

если $P_1$ больше $P$:

$$критерий\ осушительного\ насоса = 72\left[\frac{M + 2P_1}{V + P_1 - P}\right]$$

в иных случаях:

$$критерий\ осушительного\ насоса = 72\left[\frac{M + 2P}{V}\right],$$

где:

$L$ - длина судна, м, как определено в правиле 2,

$M$ - объем машинного помещения, м$^3$, как определено в правиле 2, расположенного ниже палубы переборок, с добавлением к нему объемов любых постоянных цистерн жидкого топлива, которые расположены выше второго дна и в нос или корму от машинного помещения;

$P$ - полный объем пассажирских помещений и помещений экипажа, расположенных ниже палубы переборок, м$^3$, которые служат для жилья и использования пассажирами и экипажем, исключая багажные отделения, кладовые, провизионные камеры и почтовые отделения.

$V$ - полный объем судна ниже палубы переборок, м$^3$;

$P_1 = KN$,

где:

$N$ - количество пассажиров, на которое освидетельствуется судно,

$K = 0{,}056L$

Однако, если величина $KN$ больше суммы $P$ и полного объема фактических пассажирских помещений выше палубы переборок, за $P_1$ принимается вышеуказанная сумма или две трети $KN$, смотря по тому, что больше.

3.3 Осушительные насосы с приводами от источников энергии должны устанавливаться, насколько это практически возможно, в отдельных водонепроницаемых отсеках и должны быть устроены или расположены так, чтобы эти отсеки не были затоплены при получении судном одного повреждения. Если главные механизмы, вспомогательные механизмы и котлы размещены в двух или более водонепроницаемых отсеках, то насосы, которые могут быть использованы для осушения, должны быть, по возможности, распределены между этими отсеками.

3.4 На судне длиной 91,5 м и более или с критерием осушительного насоса, рассчитанным в соответствии с пунктом 3.2, равным или больше 30, должны быть приняты меры, к тому чтобы по меньшей мере один осушительный насос с приводом от источника энергии мог быть использован при всех условиях затопления, которые должно выдерживать судно, а именно:

.1 один из требуемых осушительных насосов должен быть надежным аварийным насосом погружного типа с приводом от источника энергии, расположенного выше палубы переборок; или

.2 осушительные насосы и их источники энергии должны распределяться по длине судна таким образом, чтобы в неповрежденном отсеке находился по меньшей мере один насос.

3.5 За исключением дополнительных насосов, которые могут быть предусмотрены только для концевых отсеков, размещение каждого требуемого осушительного насоса должно обеспечивать откачку воды из любого помещения, осушение которого требуется согласно пункту 2.1.

3.6 Каждый осушительный насос с приводом от источника энергии должен обеспечивать откачку воды через требуемую осушительную магистраль со скоростью не менее 2 м/с. Независимые осушительные насосы с приводами от источников энергии, расположенные в машинных помещениях, должны иметь непосредственные приемные патрубки в этих помещениях; в любом одном таком помещении не требуется установки более двух приемных патрубков. Если предусматривается два или более таких приемных патрубка, то по меньшей мере по одному из них должно быть установлено на каждом борту судна. Администрация может потребовать, чтобы независимые осушительные насосы с приводами от источников энергии, размещенные в других помещениях, имели отдельные непосредственные приемные патрубки. Такие патрубки должны быть размещены соответствующим образом, и те из них, которые находятся в машинном помещении, должны иметь диаметр не менее требуемого для осушительной магистрали.

3.7.1 В дополнение к непосредственному приемному патрубку или патрубкам, требуемым в пункте 3.6, в машинном помещении должен предусматриваться непосредственный приемный патрубок от главного циркуляционного насоса, выведенный на уровень, позволяющий осушать машинное помещение, и снабженный невозвратным клапаном. На пароходах диаметр такого патрубка должен быть не менее двух третей диаметра приемного патрубка самого насоса, а на теплоходах должен быть равен этому диаметру.

3.7.2 Если, по мнению Администрации, главный циркулярный насос не пригоден для этой цели, непосредственный аварийный приемный патрубок от наибольшего из имеющихся независимых насосов с приводами от источников энергии должен быть выведен на уровень, позволяющий осушать машинное помещение; упомянутый патрубок должен иметь такой же диаметр, как и приемный патрубок самого используемого насоса. Производительность насоса с таким патрубком должна превосходить производительность требуемого осушительного насоса на величину, которую Администрация сочтет достаточной.

3.7.3 Приводные штоки кингстонов и клапанов, установленных на непосредственных приемных патрубках, должны быть выведены достаточно высоко над настилом машинного отделения.

3.8 Все приемные осушительные трубопроводы по всей длине до присоединения к насосам должны быть независимыми от других трубопроводов.

3.9 Диаметр *d* осушительной магистрали должен рассчитываться по формуле, указанной ниже. Однако фактический внутренний диаметр осушительной магистрали может быть округлен до ближайшего стандартного размера, приемлемого для Администрации:

$$d = 25 + 1{,}68\sqrt{L(B + D)},$$

где:

*d* - внутренний диаметр осушительной магистрали, мм;

*L* и *B* - длина и ширина судна, м, определение которых дано в правиле 2; и

*D* - теоретическая высота борта судна до палубы переборок, м, при условии что на судне, на палубе переборок которого имеется закрытое грузовое помещение, осушаемое внутрь судна в соответствии с требованиями пункта 2.6.2 и простирающееся на всю длину судна, *D* должно измеряться до следующей палубы, расположенной над палубой переборок. Если закрытые грузовые помещения простираются не на всю длину судна, *D* должно приниматься как теоретическая высота борта судна до палубы переборок плюс *lh/L*, где *l* и *h* - соответственно общая длина и высота закрытых грузовых помещений, м. Диаметр отростков осушительного трубопровода должен отвечать требованиям Администрации.

.3.10 Должны быть предусмотрены меры для предотвращения затопления отсека, обслуживаемого приемным патрубком осушительной системы, в случае разрыва трубы или иного ее повреждения в любом другом отсеке вследствие столкновения или посадки на мель. Для этой цели на участках трубопровода, проходящих на расстоянии от борта, меньшем одной пятой ширины судна (определение которой дано в правиле 2 и которая измеряется под прямым углом к диаметральной плоскости на уровне самой высокой грузовой ватерлинии деления на отсеки), а также на трубопроводах, проходящих в коробчатом киле, в каждом отсеке, в котором есть открытые концы трубопроводов, должны устанавливаться невозвратные клапаны.

3.11 Распределительные коробки, краны и клапаны осушительной системы должны быть расположены так, чтобы в случае затопления один из осушительных насосов мог откачивать воду из любого отсека; кроме того, повреждение насоса или трубопровода, связывающего его с осушительной магистралью, в случае если они находятся от борта на расстоянии меньше одной пятой ширины судна, не должно приводить к выводу из строя осушительной системы. Если имеется только одна система трубопроводов, общая для всех насосов, то должна быть предусмотрена возможность управления необходимыми клапанами, обслуживающими приемные патрубки, с мест, расположенных выше палубы переборок. Если, в дополнение к главной осушительной системе, предусматривается аварийная осушительная система, она должна быть независимой от главной системы и устроена таким образом, чтобы в условиях затопления насос мог откачивать воду из любого отсека, как указано в пункте 3.1; в этом случае требуется, чтобы только клапаны, обслуживающие аварийную систему, могли управляться с мест, находящихся выше палубы переборок.

3.12 Все краны и клапаны, упомянутые в пункте 3.11, которыми можно управлять с мест, расположенных выше палубы переборок, должны иметь в этих местах органы управления с четким указанием их назначения и они должны быть снабжены индикаторами, указывающими, открыты они или закрыты.

***4 Грузовые суда***

Должно быть предусмотрено по меньшей мере два насоса с приводами от источников энергии, соединенных с осушительной магистралью, причем один из них может иметь привод от главного двигателя. В конкретных отсеках осушительные средства могут не предусматриваться, если Администрация убеждена, что безопасность судна не будет снижена.

**Правило 36.**

* Текст правила удален поправками, номер заререзервирован (*примеч. сост.*)

**Правило 37. Связь между ходовым мостиком и машинным помещением**

Связь между ходовым мостиком и машинным помещением

1 Должно быть предусмотрено по меньшей мере два независимых средства подачи команд с ходового мостика в то место машинного помещения или центрального поста управления, откуда обычно осуществляется управление двигателями. Одним из таких средств должен быть машинный телеграф, обеспечивающий визуальную индикацию команд и ответов как в машинном помещении, так и на ходовом мостике. Должны быть предусмотрены надлежащие средства связи с любыми другими постами, с которых может осуществляться управление двигателями.

2 Для судов, построенных 1 октября 1994 года и после этой даты, вместо положений пункта 1 применяются следующие требования:

Должно быть предусмотрено по меньшей мере два независимых средства связи для передачи команд с ходового мостика в машинное помещение или пост управления, откуда обычно осуществляется управление скоростью и направлением упора гребных винтов. Одним из этих средств должен быть машинный телеграф, обеспечивающий визуальную индикацию команд и ответов как в машинных помещениях, так и на ходовом мостике. Должны быть предусмотрены надлежащие средства связи с ходового мостика и из машинного помещения с любым другим местом, из которого может осуществляться управление скоростью или направлением упора гребных винтов.

**Правило 38. Сигнализация вызова механиков**

Сигнализация вызова механиков

Должна быть предусмотрена сигнализация вызова механиков, приводимая в действие, в зависимости от случая, либо с центрального поста управления двигателями, либо с местного поста управления. Эта сигнализация должна быть отчетливо слышна в жилых помещениях для механиков.

**Правило 39. Расположение аварийных установок на пассажирских судах**

Расположение аварийных установок на пассажирских судах

Аварийные источники электроэнергии, пожарные насосы, осушительные насосы, за исключением осушительных насосов, которые специально предназначены для обслуживания помещений, расположенных в нос от таранной переборки, любая стационарная система пожаротушения, требуемая главой II-2, и другие аварийные установки, необходимые для обеспечения безопасности судна, за исключением брашпилей, не должны располагаться в нос от таранной переборки.

**Часть D - Электрические установки**

(Если специально не предусмотрено иное, часть D применяется к пассажирским и грузовым судам)

**Правило 40. Общие положения**

Общие положения [23]

1 Электрические установки должны обеспечивать:

.1 работу всех вспомогательных электрических устройств и систем, необходимых для поддержания нормального эксплуатационного состояния судна и нормальных условий обитаемости на нем, не прибегая при этом к использованию аварийного источника электроэнергии;

.2 работу электрических устройств и систем, необходимых для обеспечения безопасности в различных аварийных состояниях; и

.3 безопасность пассажиров, экипажа и судна от несчастных случаев, связанных с применением электричества.

2 Администрация должна принять соответствующие меры к обеспечению единообразия в выполнении и применении положений данной части, касающихся электрических установок*.

* См. Рекомендации, опубликованные Международной электротехнической комиссией, и в частности, Публикацию МЭК 60092 - "Электрические установки на судах".

**Правило 41. Основной источник электроэнергии и системы освещения**

Основной источник электроэнергии и системы освещения [24]

1.1 Должен быть предусмотрен основной источник электроэнергии, имеющий мощность, достаточную для питания всех устройств и систем, упомянутых в правиле 40.1.1. Этот основной источник электроэнергии должен состоять по меньшей мере из двух генераторных агрегатов.

1.2 Мощность этих генераторных агрегатов должна быть такой, чтобы при остановке одного из них было обеспечено питание устройств и систем, необходимых для обеспечения нормальных эксплуатационных условий движения и безопасности судна. Должен быть обеспечен также минимум комфортабельных условий обитаемости, включающий, по меньшей мере, соответствующие устройства и системы для приготовления пищи и отопления, обеспечения работы бытовых холодильников и искусственной вентиляции, а также снабжения водой для санитарных нужд и пресной водой[25].

1.3 Устройство основного судового источника электроэнергии должно быть таким, чтобы работа устройств и систем, упомянутых в правиле 40.1.1, могла поддерживаться, независимо от частоты и направления вращения главного двигателя или валопровода[26].

1.4 Кроме того, генераторные агрегаты должны быть такими, чтобы в случае выхода из строя любого одного генератора или его первичного источника энергии, оставшиеся генераторные агрегаты могли обеспечить работу электрических устройств и систем, необходимых для пуска главного двигателя при нахождении судна в нерабочем состоянии. В целях пуска при нерабочем состоянии судна может применяться аварийный источник электроэнергии, если его мощность, в отдельности или вместе с мощностью любого другого источника электроэнергии, является достаточной для обеспечения одновременной работы устройств и систем, питание которых требуется правилами 42.2.1-42.2.3 или 43.2.1-43.2.4.

1.5 В случаях когда трансформаторы являются важной частью системы электропитания, требуемой данным пунктом, эта система должна быть устроена таким образом, чтобы обеспечивать такую же непрерывность подачи электроэнергии, как указано в данном пункте.

2.1 Система основного электрического освещения, обеспечивающая освещение всех тех частей судна, которые обычно доступны для пассажиров или экипажа и используются ими, должна питаться от основного источника электроэнергии.

2.2 Устройство системы основного электрического освещения должно быть таким, чтобы пожар или другая авария в помещениях, в которых находятся основной источник электроэнергии и относящееся к нему трансформаторное оборудование, если оно имеется, а также главный распределительный щит и щит основного освещения, не вызывали выхода из строя системы аварийного электрического освещения, требуемой правилами 42.2.1 и 42.2.2 или 43.2.1, 43.2.2 и 43.2.3.

2.3 Устройство системы аварийного электрического освещения должно быть таким, чтобы пожар или другая авария в помещениях, в которых находятся аварийный источник электроэнергии и относящееся к нему трансформаторное оборудование, если оно имеется, а также аварийный распределительный щит и щит аварийного освещения не вызывали выхода из строя системы основного электрического освещения, требуемой данным правилом.

3 Главный распределительный щит должен быть расположен относительно одной главной электрической станции таким образом, чтобы, насколько это практически возможно, непрерывность нормального электроснабжения могла быть нарушена только в случае пожара или иной аварии в одном помещении. Выгородка, отделяющая главный распределительный щит внутри помещения, например, такая как выгородка, предусмотренная для центрального поста управления механизмами, расположенного в пределах главных границ помещения, не должна считаться отделяющей распределительные щиты от генераторов.

4 Если общая мощность главных генераторных агрегатов превышает 3 МВт, главные шины должны подразделяться по меньшей мере на две секции, которые должны обычно соединяться при помощи съемных перемычек или других одобренных средств; подключение генераторных агрегатов и любого другого дублированного оборудования должно быть, насколько это практически возможно, поровну разделено между этими секциями. Могут допускаться другие равноценные решения, отвечающие требованиям Администрации.

5 Суда, построенные 1 июля 1998 года и после этой даты:

.1 дополнительно к пунктам 1-3, должны отвечать следующему:

.1 если основной источник электроэнергии необходим для обеспечения движения и управления судна, система должна быть устроена так, чтобы питание оборудования, необходимого для обеспечения движения и управления судна и его безопасности, поддерживалось постоянно или немедленно восстанавливалось в случае отказа любого из работающих генераторов[27];

.2 сброс нагрузки или другие эквивалентные меры и устройства должны обеспечиваться для защиты от продолжительной перегрузки генераторов, требуемых данным правилом[27];

.3 если основной источник электроэнергии необходим для обеспечения движения судна, главная шина должна подразделяться по меньшей мере на две секции, которые обычно соединяются предохранителями или иными одобренными средствами; насколько это практически возможно, подключение генераторных агрегатов и другого дублированного оборудования должно быть разделено поровну между этими секциями[28]; и

.2 могут не отвечать пункту 4.

6 Во всех каютах пассажирских судов, построенных 1 июля 2010 года и после этой даты, обеспечивается дополнительное освещение, четко указывающее выход, чтобы люди могли найти путь к двери. Такое освещение, которое может быть подсоединено к аварийному источнику электроэнергии, или иметь свой собственный источник электроэнергии в каждой каюте, должно включаться автоматически при отказе электропитания обычного каютного освещения и оставаться в работе в течение, как минимум, 30 мин.

**Правило 42. Аварийный источник электроэнергии на пассажирских судах**

Аварийный источник электроэнергии на пассажирских судах

(Пункты 2.6.1 и 4.2 данного правила применяются к судам, построенным 1 февраля 1992 года и после этой даты)

1.1 Должен быть предусмотрен автономный аварийный источник электроэнергии.

1.2 Аварийный источник электроэнергии и связанное с ним трансформаторное оборудование, если оно имеется, а также переходный аварийный источник энергии, аварийный распределительный щит и щит аварийного освещения должны быть расположены выше самой верхней непрерывной палубы и должны быть легкодоступными с открытой палубы. Они не должны размещаться в нос от таранной переборки.

1.3 Расположение аварийного источника электроэнергии и связанного с ним трансформаторного оборудования, если оно имеется, а также переходного аварийного источника энергии, аварийного распределительного щита и щитов аварийного электрического освещения по отношению к основному источнику электроэнергии и связанному с ним трансформаторному оборудованию, если оно имеется, а также главному распределительному щиту должно быть таким, чтобы Администрация была убеждена, что пожар или другая авария в помещениях, в которых находятся основной источник электроэнергии, связанное с ним трансформаторное оборудование, если оно имеется, и главный распределительный щит, или в любом машинном помещении категории "А" не помешают подаче, регулированию и распределению аварийной электроэнергии. Помещение, в котором находятся аварийный источник электроэнергии, связанное с ним трансформаторное оборудование, если оно имеется, а также переходный аварийный источник электроэнергии, и аварийный распределительный щит не должно, насколько это практически возможно, граничить с машинными помещениями категории "А" или помещениями, в которых находятся основной источник электроэнергии, связанное с ним трансформаторное оборудование, если оно имеется, или главный распределительный щит.

1.4 В исключительных случаях аварийный генератор может быть использован на короткие промежутки времени для питания неаварийных цепей, при условии принятия соответствующих мер, гарантирующих при всех обстоятельствах независимую работу в аварийном режиме.

2 Мощность аварийного источника электроэнергии должна быть достаточной для питания всех устройств и систем, необходимых для обеспечения безопасности в аварийных условиях, с учетом возможности одновременной работы некоторых из этих устройств и систем. Учитывая силу пускового тока и переходный характер некоторых видов нагрузки, аварийный источник электроэнергии должен обеспечивать одновременное питание в течение периодов времени, указанных ниже, по меньшей мере следующих устройств и систем, если их работа зависит от источника электроэнергии.

2.1 В течение 36 ч - аварийное освещение:

.1 каждого места сбора и посадки и за бортом согласно требованиям правил III/11.4 и III/16.7;

.2 коридоров, трапов и выходов, обеспечивающих доступ к местам сбора и посадки, согласно требованиям правила III/11.5;

.3 всех коридоров, трапов и выходов из служебных и жилых помещений, а также кабин пассажирских лифтов;

.4 машинных помещений и главных электрических станций, включая их посты управления;

.5 всех постов управления, центральных постов управления механизмами, а также каждого главного и аварийного распределительного щита;

.6 мест хранения снаряжения пожарных;

.7 рулевого привода; и

.8 пожарного насоса, насоса спринклерной системы и аварийного осушительного насоса, упомянутых в пункте 2.4, а также мест, с которых осуществляется пуск их двигателей.

2.2 В течение 36 ч:

.1 сигнально-отличительные и прочие огни, требуемые действующими Международными правилами предупреждения столкновений судов в море; и

.2 на судах, построенных 1 февраля 1995 года и после этой даты, УКВ радиоустановка, требуемая правилом IV/7.1.1 и IV/7.1.2; и где это применимо:

.1 ПВ радиоустановка, требуемая правилами IV/9.1.1, IV/9.1.2, IV/10.1.2 и IV/10.1.3;

.2 судовая земная станция, требуемая правилом IV/10.1.1; и

.3 ПВ/КВ радиоустановка, требуемая правилами IV/10.2.1, IV/10.2.2 и IV/11.1.

2.3 В течение 36 ч:

.1 все необходимое в аварийных условиях оборудование внутрисудовой связи;

.2 судовое навигационное оборудование, требуемое правилами V/19; а в случае когда применение этого положения является нецелесообразным или практически невозможным, Администрация может освободить от выполнения этого требования суда валовой вместимостью менее 5000 рег.т;

.3 система сигнализации обнаружения пожара, а также удерживающие устройства и механизмы освобождения противопожарных дверей; и

.4 лампа дневной сигнализации, судовой свисток, ручные извещатели и все внутрисудовые сигналы, требуемые в аварийных условиях, при их прерывистой работе;

если эти устройства и системы не обеспечены независимым питанием на 36 ч от аккумуляторной батареи, удобно расположенной для ее использования в аварийных условиях.

2.4 В течение 36 ч:

.1 один из пожарных насосов, требуемых правилом II-2/10.2.2.2 и II-2/10.2.2.3;

.2 автоматический насос спринклерной системы, если он имеется; и

.3 аварийный осушительный насос и все оборудование, необходимое для работы клапанов осушительной системы с электрическим дистанционным управлением.

2.5 В течение периода времени, требуемого правилом 29.14, - рулевой привод, если этим правилом предусматривается его питание от аварийного источника электроэнергии.

2.6 В течение, получаса:

.1 любые водонепроницаемые двери, которые, согласно правилу 15, должны иметь привод от источника энергии, вместе с их указателями и предупредительной сигнализацией;

.2 аварийные устройства, предназначенные для установки кабин лифтов в уровень с палубой, с целью эвакуации людей. В аварийных условиях установка кабин пассажирских лифтов в уровень с палубой может производиться в последовательном порядке.

2.7 На судне, совершающем регулярные рейсы небольшой продолжительности, Администрация, если она убеждена в достижении достаточного уровня безопасности, может принять период времени менее 36 ч, как в пунктах 2.1-2.5, но не менее 12 ч.

3 Аварийным источником электроэнергии может быть генератор или аккумуляторная батарея, отвечающие следующим положениям.

3.1 Если аварийным источником электроэнергии является генератор, он должен:

.1 работать от соответствующего первичного двигателя с независимой подачей топлива, имеющего температуру вспышки (при испытании в закрытом тигле) не ниже 43°С;

.2 запускаться автоматически при потере электропитания от основного источника электроэнергии и автоматически подключаться к аварийному распределительному щиту; при этом устройства и системы, упомянутые в пункте 4, должны автоматически переводиться на питание от аварийного генераторного агрегата. Система автоматического пуска и характеристики первичного двигателя должны быть такими, чтобы аварийный генератор мог принимать полную номинальную нагрузку настолько быстро, насколько это является безопасным и практически возможным, но не более чем за 45 с, и если не предусмотрено второе независимое средство для пуска аварийного генераторного агрегата, единственный источник накопленной энергии должен быть защищен, с тем чтобы исключить возможность его полного истощения системой автоматического пуска; и

.3 быть снабжен переходным аварийным источником электроэнергии, указанным в пункте 4;

3.2 Если аварийным источником электроэнергии является аккумуляторная батарея, она должна:

.1 нести аварийную нагрузку без подзарядки, сохраняя в течение периода разрядки напряжение в пределах ± 12% номинального значения;

.2 автоматически подключаться к аварийному распределительному щиту в случае выхода из строя основного источника электроэнергии; и

.3 обеспечивать немедленное питание по меньшей мере тех устройств и систем, которые указаны в пункте 4;

3.3 Следующие положения пункта 3.1.2 не применяются к судам, построенным 1 октября 1994 года и после этой даты:

Если не предусмотрено второе независимое средство для пуска генератора - аварийного источника электроэнергии, единственный источник накопленной энергии должен быть защищен, с тем чтобы исключить возможность его полного истощения системой автоматического пуска;

3.4 На судах, построенных 1 июля 1998 года и после этой даты, если электроэнергия необходима для восстановления способности к движению, ее мощность должна быть достаточной для этого, в сочетании с другими соответствующими механизмами, в пределах 30 мин после полного обесточивания и нерабочего состояния судна[29].

4 Переходный аварийный источник электроэнергии, требуемый пунктом 3.1.3, должен состоять из аккумуляторной батареи, удобно расположенной для ее использования в аварийных условиях, которая должна работать без подзарядки, сохраняя в течение периода разрядки напряжение в пределах ±12% номинального значения, и иметь достаточную емкость; он должен быть устроен таким образом, чтобы в случае выхода из строя основного или аварийного источника электроэнергии мог автоматически питать по меньшей мере следующие устройства и системы, если их работа зависит от источника электроэнергии:

4.1 В течение получаса:

.1 освещение, требуемое пунктами 2.1 и 2.2.1;

.2 все устройства и системы, требуемые пунктами 2.3.1, 2.3.3 и 2.3.4, если они не обеспечены независимым питанием на указанный период от аккумуляторной батареи, удобно расположенной для ее использования в аварийных условиях;

4.2 Мощность, достаточная для работы водонепроницаемых дверей в соответствии с требованиями правила 15.7.3.3; однако не требуется работа всех их одновременно, если не обеспечивается независимый временный источник запасенной энергии. Мощность, достаточная для работы в течение получаса цепи управления, индикации и аварийно-предупредительной сигнализации в соответствии с требованиями правила 15.7.2.

5.1 Аварийный распределительный щит должен быть установлен как можно ближе к аварийному источнику электроэнергии.

5.2 Если аварийным источником электроэнергии является генератор, аварийный распределительный щит должен размещаться в том же самом помещении, если только этим не будет затруднена работа аварийного распределительного щита.

5.3 Ни одна из аккумуляторных батарей, устанавливаемых в соответствии с данным правилом, не должна находиться в одном помещении с аварийным распределительным щитом. В соответствующем месте на главном распределительном щите или на центральном посту управления механизмами должен быть установлен индикатор, указывающий, что батареи, являющиеся аварийным источником электроэнергии или переходным аварийным источником электроэнергии, упомянутым в пункте 3.1.3 или 4, разряжаются.

5.4 При нормальной работе аварийный распределительный щит должен питаться от главного распределительного щита при помощи соединительного фидера, который должен быть надлежащим образом защищен на главном распределительном щите от перегрузок и короткого замыкания и который должен автоматически отключаться на аварийном распределительном щите в случае выхода из строя основного источника электроэнергии. Если система предусматривает обратное питание, соединительный фидер должен быть защищен также на аварийном распределительном щите, по крайней мере, от короткого замыкания.

5.5 С целью обеспечения постоянной готовности аварийного источника электроэнергии должны приниматься, где это необходимо, меры для автоматического отключения от аварийного распределительного щита неаварийных цепей, с тем чтобы обеспечить электроэнергией аварийные цепи.

6 Конструкция и расположение аварийного генератора и его первичного двигателя, а также любой аварийной аккумуляторной батареи должны обеспечивать их работу на полную номинальную мощность как при прямом положении судна, так и при крене на любой борт до 22,5° или дифференте на нос или на корму до 10°, либо при любом сочетании углов в этих пределах.

7 Должны быть предусмотрены периодические проверки всей аварийной системы, которые должны включать проверку автоматических пусковых устройств.

**Правило 42-1. Дополнительное аварийное освещение на пассажирских судах ро-ро**

Дополнительное аварийное освещение на пассажирских судах ро-ро

(Данное правило применяется ко всем пассажирским судам, имеющим помещения ро-ро или помещения специальной категории, определенные в правиле II-2/3, за исключением судов, построенных до 22 октября 1989 года, к которым данное правило
должно применяться не позднее 22 октября 1990 года)

В дополнение к аварийному освещению, требуемому правилом 42.2, на каждом пассажирском судне, имеющем помещения ро-ро или помещения специальной категории, определенные в правиле II-2/3:

.1 все пассажирские общественные помещения и коридоры должны быть обеспечены дополнительным электрическим освещением, которое может работать по крайней мере в течение трех часов, когда все другие источники электрической энергии повреждены и при любом крене. Обеспечиваемое освещение должно быть таким, чтобы подход к путям выхода наружу был хорошо видим. Источник электрической энергии для дополнительного освещения должен включать аккумуляторные батареи, совмещенные со светильником, которые постоянно заряжаются, насколько это практически возможно, от аварийного распределительного щита. Вместо этого Администрацией могут быть одобрены любые другие средства освещения, которые эффективны, по меньшей мере, в той же степени. Дополнительное освещение должно быть таким, чтобы любое повреждение фонаря было немедленно обнаружено. Любая такая аккумуляторная батарея должна заменяться через промежутки времени, соответствующие ее установленному сроку службы в обычных условиях эксплуатации; и

.2 в каждом коридоре помещения для экипажа, в помещении для отдыха и в каждом рабочем помещении, в которых обычно находятся люди, должен быть предусмотрен переносной фонарь, работающий от перезаряжаемой батареи, если не предусмотрено дополнительное аварийное освещение, требуемое подпунктом .1.

**Правило 43. Аварийный источник электроэнергии на грузовых судах**

Аварийный источник электроэнергии на грузовых судах

1.1 Должен быть предусмотрен автономный аварийный источник электроэнергии.

1.2 Аварийный источник электроэнергии и связанное с ним трансформаторное оборудование, если оно имеется, а также переходный аварийный источник энергии, аварийный распределительный щит и щит аварийного освещения должны быть расположены выше самой верхней непрерывной палубы и должны быть легкодоступны с открытой палубы. Они не должны размещаться в нос от таранной переборки, кроме случаев, когда Администрация разрешает это в исключительных обстоятельствах.

1.3 Расположение аварийного источника электроэнергии и связанного с ним трансформаторного оборудования, если оно имеется, а также переходного аварийного источника энергии, аварийного распределительного щита и щита аварийного электрического освещения по отношению к основному источнику электроэнергии и связанному с ним трансформаторному оборудованию, если оно имеется, и главному распределительному щиту должно быть таким, чтобы Администрация была убеждена, что пожар или другая авария в помещениях, в которых находятся основной источник электроэнергии, связанное с ним трансформаторное оборудование, если оно имеется, а также главный распределительный щит, или в любом машинном помещении категории "А" не помешают подаче, регулированию и распределению аварийной электроэнергии. Помещение, в котором находятся аварийный источник электроэнергии, связанное с ним трансформаторное оборудование, если оно имеется, а также переходный аварийный источник электроэнергии и аварийный распределительный щит, не должно насколько это практически возможно граничить с машинными помещениями категории "А" или помещениями, в которых находятся основной источник электроэнергии и связанное с ним трансформаторное оборудование, если оно имеется, а также главный распределительный щит.

1.4 В исключительных случаях аварийный генератор может быть использован на короткие промежутки времени для питания неаварийных цепей, при условии принятия соответствующих мер, гарантирующих при всех обстоятельствах независимую работу в аварийном режиме.

2 Мощность аварийного источника электроэнергии должна быть достаточной для питания всех устройств и систем, необходимых для обеспечения безопасности в аварийных условиях, с учетом возможности одновременной работы некоторых из них. Учитывая силу пускового тока и переходный характер некоторых видов нагрузки, аварийный источник электроэнергии должен обеспечивать одновременное питание в течение периодов времени, указанных ниже, по меньшей мере следующих устройств и систем, если их работа зависит от источника электроэнергии.

2.1 В течение 3 ч - аварийное освещение у каждого места сбора и посадки и за бортом согласно требованиям правил III/11.4 и III/16.7.

2.2 В течение 18 ч - аварийное освещение:

.1 всех коридоров, трапов и выходов служебных и жилых помещений, а также кабин лифтов для персонала и их шахтах;

.2 машинных помещений и главных электрических станций, включая их посты управления;

.3 всех постов управления, центральных постов управления механизмами, а также каждого главного и аварийного распределительного щита;

.4 мест хранения снаряжения пожарных;

.5 рулевого привода;

.6 пожарного насоса, упомянутого в пункте 2.5, а также у насоса спринклерной системы и аварийного осушительного насоса, если они имеются, а также в местах, с которых осуществляется пуск их двигателей; и

.7 во всех грузовых насосных отделениях танкеров, построенных 1 июля 2002 года и после этой даты.

2.3 В течение 18 часов:

.1 сигнально-отличительные и прочие огни, требуемые действующими Международными правилами предупреждения столкновений судов в море;

.2 на судах, построенных 1 февраля 1995 года и после этой даты, УКВ радиоустановка, требуемая правилами IV/7.1.1 и IV/7.1.2; и, где это применимо:

.1 ПВ радиоустановка, требуемая правилами IV/9.1.1, IV/9.1.2, IV/10.1.2 и IV/10.1.3;

.2 судовая земная станция, требуемая правилом IV/10.1.1; и

.3 ПВ/КВ радиоустановка, требуемая правилами IV/10.2.1, IV/10.2.2 и IV/11.1.

2.4 В течение 18 ч:

.1 все необходимое в аварийных условиях оборудование внутрисудовой связи;

.2 судовое навигационное оборудование, требуемое правилом V/19; в случае когда применение этого положения нецелесообразно или практически невозможно, Администрация может освободить от выполнения этого требования суда валовой вместимостью менее 5000 рег.т;

.3 система сигнализации обнаружения пожара; и

.4 лампа дневной сигнализации, судовой свисток, ручные извещатели и все другие внутрисудовые сигналы, требуемые в аварийных условиях при их прерывистой работе;

если эти устройства и системы не обеспечены независимым питанием на 18 ч от аккумуляторной батареи, удобно расположенной для ее использования в аварийных условиях.

2.5 В течение 18 ч - один из пожарных насосов, требуемых правилами II-2/10.2.2.2 и II-2/10.2.2.3, если его питание зависит от аварийного генератора.

2.6.1 В течение периода времени, требуемого правилом 29.14, - рулевой привод, если этим правилом предусмотрено его питание от аварийного источника электроэнергии.

2.6.2 На судне, совершающем регулярные рейсы небольшой продолжительности, Администрация, если она убеждена в достижении достаточного уровня безопасности, может принять период времени менее 18 ч, указанных в пунктах 2.2-2.5, но не менее 12 ч.

3 Аварийным источником электроэнергии может быть генератор или аккумуляторная батарея, отвечающие следующим положениям.

3.1 Если аварийным источником электроэнергии является генератор, он должен:

.1 работать от соответствующего первичного двигателя с независимой подачей топлива, имеющего температуру вспышки (при испытании в закрытом тигле) не ниже 43°C;

.2 запускаться автоматически при потере электропитания от основного источника электроэнергии, если не предусмотрен переходный аварийный источник электроэнергии в соответствии с пунктом 3.1.3; если аварийный генератор запускается автоматически, он должен автоматически подключаться к аварийному распределительному щиту, при этом устройства и системы, упомянутые в пункте 4, должны автоматически подключаться к аварийному генератору; если не предусмотрено второе независимое средство для пуска аварийного генератора, единственный источник накопленной энергии должен быть защищен, с тем чтобы исключить возможность его полного истощения системой автоматического пуска; и

.3 быть снабжен переходным аварийным источником электроэнергии, указанным в пункте 4, если не предусмотрен аварийный генератор, обеспечивающий питание устройств и систем, упомянутых в этом пункте, и способный автоматически запускаться и выходить на требуемую нагрузку настолько быстро, насколько это является безопасным и практически возможным, но не более чем за 45 с.

3.2 Если аварийным источником электроэнергии является аккумуляторная батарея, она должна:

.1 нести аварийную нагрузку без подзарядки, сохраняя в течение периода разрядки напряжение в пределах ± 12% номинального значения;

.2 автоматически подключаться к аварийному распределительному щиту в случае выхода из строя основного источника электроэнергии; и

.3 обеспечивать немедленное питание по меньшей мере тех устройств и систем, которые указаны в пункте 4.

3.3 Следующее положение пункта 3.1.2 не должно применяться к судам, построенным 1 октября 1994 года и после этой даты:

если не предусмотрено второе независимое средство для пуска генератора - аварийного источника электроэнергии, единственный источник накопленной энергии должен быть защищен, с тем чтобы исключить возможность его полного истощения системой автоматического пуска.

3.4 На судах, построенных 1 июля 1998 года и после этой даты, если электроэнергия необходима для восстановления способности к движению, ее мощность должна быть достаточной для этого, в сочетании с другими соответствующими механизмами, в пределах 30 мин после полного обесточивания и нерабочего состояния судна[30].

4 Переходный аварийный источник электроэнергии, если он требуется пунктом 3.1.3, должен состоять из аккумуляторной батареи, удобно расположенной для ее использования в аварийных условиях, которая должна работать без подзарядки, сохраняя в течение периода разрядки напряжение в пределах ± 12% номинального значения, и иметь достаточную емкость; он должен быть устроен таким образом, чтобы в случае выхода из строя основного или аварийного источника электроэнергии мог автоматически питать в течение получаса по меньшей мере следующие устройства и системы, если их работа зависит от источника электроэнергии:

.1 освещение, требуемое пунктами 2.1, 2.2 и 2.3.1. В течение этого переходного периода требуемое аварийное электрическое освещение машинного помещения, жилых и служебных помещений может осуществляться с помощью отдельных стационарно установленных, снабженных средствами автоматической подзарядки аккумуляторных светильников с релейным переключением; и

.2 все устройства и системы, требуемые пунктами 2.4.1, 2.4.3 и 2.4.4, если они не обеспечены независимым питанием на указанный период от аккумуляторной батареи, удобно расположенной для ее использования в аварийных условиях.

5.1 Аварийный распределительный щит должен быть установлен как можно ближе к аварийному источнику электроэнергии.

5.2 Если аварийным источником электроэнергии является генератор, то аварийный распределительный щит должен размещаться в том же самом помещении, если только это не затруднит работу аварийного распределительного щита.

5.3 Ни одна из аккумуляторных батарей, устанавливаемых в соответствии с данным правилом, не должна находиться в одном помещении с аварийным распределительным щитом. В соответствующем месте на главном распределительном щите или в центральном посту управления механизмами должен быть установлен индикатор, указывающий, что батареи, являющиеся аварийным источником электроэнергии или переходным аварийным источником электроэнергии, упомянутыми в пункте 3.2 или 4, разряжаются.

5.4 При нормальной работе аварийный распределительный щит должен питаться от главного распределительного щита при помощи соединительного фидера, который должен быть надлежащим образом защищен на главном распределительном щите от перегрузок и короткого замыкания и который должен автоматически отключаться на аварийном распределительном щите в случае выхода из строя основного источника электроэнергии. Если система предусматривает обратное питание, соединительный фидер должен быть защищен также на аварийном распределительном щите, по крайней мере, от короткого замыкания.

5.5 С целью обеспечения постоянной готовности аварийного источника электроэнергии должны приниматься, где это необходимо, меры для автоматического отключения от аварийного распределительного щита неаварийных цепей, с тем чтобы автоматически обеспечить электроэнергией аварийные цепи.

6 Конструкция и расположение аварийного генератора и его первичного двигателя, а также любой аварийной аккумуляторной батареи должны обеспечивать их работу на полную номинальную мощность как при прямом положении судна, так и при крене на любой борт до 22,5° или дифференте на нос или на корму до 10° либо при любом сочетании углов в этих пределах.

7 Должны быть предусмотрены периодические проверки всей аварийной системы, которые должны включать проверку автоматических пусковых устройств.

**Правило 44. Пусковые устройства для аварийных генераторных агрегатов**

Пусковые устройства для аварийных генераторных агрегатов

1 Аварийные генераторные агрегаты должны быть способны легко запускаться из холодного состояния при температуре 0°C. Если это практически невозможно или предполагается возможность более низких температур, то в целях обеспечения быстрого пуска генераторных агрегатов должны быть приняты отвечающие требованиям Администрации меры по обеспечению средствами обогрева[31].

2 Каждый аварийный генераторный агрегат, устройство которого предусматривает автоматический пуск, должен оснащаться одобренными Администрацией пусковыми устройствами с запасом энергии, достаточным по меньшей мере для трех последовательных пусков. Должен быть предусмотрен второй источник энергии для производства дополнительных трех пусков в течение 30 мин, если не может быть доказана эффективность ручного пуска[32].

2.1 Суда, построенные 1 октября 1994 года и после этой даты, вместо положения второго предложения пункта 2, должны отвечать следующим требованиям:

Источник накопленной энергии должен быть защищен, с тем чтобы исключить критическое истощение его системой автоматического пуска, если не предусмотрено второе независимое средство для пуска. Дополнительно должен быть предусмотрен второй источник энергии для производства дополнительных трех пусков в течение 30 мин, если не может быть доказана эффективность ручного пуска.

3 Запас энергии должен постоянно поддерживаться следующим образом:

.1 электрические и гидравлические системы пуска должны обслуживаться с аварийного распределительного щита;

.2 системы пуска сжатым воздухом могут питаться от главного или вспомогательного баллона со сжатым воздухом через соответствующий невозвратный клапан или от аварийного воздушного компрессора, который, если он имеет электрический привод, должен питаться от аварийного распределительного щита;

.3 все эти пусковые, зарядные и аккумуляторные устройства должны размещаться в помещении аварийного генератора; эти устройства не должны использоваться для целей, иных чем обеспечение работы аварийного генераторного агрегата. Это не исключает питания воздушного баллона аварийного генераторного агрегата от главной или вспомогательной системы сжатого воздуха через невозвратный клапан, установленный в помещении аварийного генератора.

4.1 Если автоматический пуск не требуется, допускается ручной пуск, например с помощью пусковых рукояток, инерционных пусковых устройств, заряжаемых вручную гидравлических аккумуляторов или патронов с пороховым зарядом, если может быть доказана их эффективность.

4.2 В случаях когда ручной пуск практически невозможен, должны соблюдаться требования пунктов 2 и 3, за исключением того что пусковые устройства могут быть приведены в действие вручную.

**Правило 45. Меры предосторожности против поражения током, пожара и других несчастных случаев, связанных с применением электричества**

Меры предосторожности против поражения током, пожара и других несчастных случаев, связанных с применением электричества

(Пункты 10 и 11 данного правила применяются к судам, построенным 1 января 2007 года и после этой даты)

1.1 Открытые металлические части электрических машин или оборудования, которые не должны быть под напряжением, но могут оказаться под напряжением вследствие их неисправности, должны заземляться, кроме случаев когда машины или оборудование:

.1 питаются постоянным током, напряжение которого не превышает 50 В, или переменным током, среднеквадратичное значение напряжения которого между проводниками не превышает 50 В; причем для получения этого напряжения не должны применяться автотрансформаторы; или

.2 питаются током, напряжение которого не превышает 250 В, от разделительных трансформаторов безопасности, питающих только одного потребителя; или

.3 изготовлены в соответствии с принципом двойной изоляции.

1.2 Администрация может потребовать принятия дополнительных мер предосторожности в отношении переносного электрооборудования, используемого в тесных или исключительно сырых помещениях, где может существовать особая опасность, обусловленная проводимостью.

1.3 Все электрические аппараты должны быть изготовлены и установлены таким образом, чтобы при их нормальном обслуживании или прикосновении к ним они не вызывали травм.

2 Главный и аварийный распределительные щиты должны быть устроены так, чтобы обеспечивать удобный доступ персонала к аппаратам и оборудованию. Боковые и тыльные, а если необходимо, и лицевые стороны щитов должны быть снабжены надлежащим ограждением. Открытые токоведущие части, напряжение в которых по отношению к земле превышает напряжение, предписываемое Администрацией, не должны размещаться на лицевой стороне таких распределительных щитов. Там, где это необходимо, с лицевой и тыльной сторон щита должны предусматриваться токонепроводящие маты или решетки.

3.1 Система распределения тока, в которой корпус судна используется в качестве второго провода, не должна применяться на танкерах ни для каких целей, а на любом другом судне валовой вместимостью 1600 рег.т и более она не должна применяться для силовых, отопительных и осветительных цепей.

3.2 Требования пункта 3.1 не исключают применения в условиях, одобренных Администрацией, следующего:

.1 катодных систем защиты с наложенным током;

.2 ограниченных и местно заземленных систем; или

.3 устройств контроля уровня изоляции, при условии что ток утечки при самых неблагоприятных условиях не превышает 30 мА.

3.2-1 Для судов, построенных 1 октября 1994 года и после этой даты, требование пункта 3.1 не исключает применения ограниченных и местно заземленных систем, при условии что любой возможный в результате этого ток не будет проходить непосредственно через любое из опасных помещений.

3.3 Если корпус судна используется в качестве второго провода, все конечные ответвления, т.е. все цепи, подключенные после последнего защитного устройства, должны быть двухпроводными, при этом должны быть приняты специальные меры предосторожности, отвечающие требованиям Администрации.

4.1 Заземленные системы распределения тока не должны использоваться на танкерах. В исключительных случаях Администрация может разрешить на танкерах заземление нейтрального провода для силовых цепей переменного тока напряжением 3000 В (линейное напряжение) и более, при условии что любой возможный в результате этого ток не будет проходить непосредственно через любое из опасных помещений.

4.2 В случае когда применяется незаземленная первичная или вторичная система распределения тока для силовых, отопительных или осветительных цепей, должно быть предусмотрено устройство, обеспечивающее непрерывный контроль за уровнем изоляции относительно земли и подачу звукового или светового сигнала, указывающего на ненормально низкую величину изоляции.

4.3 Суда, построенные 1 октября 1994 года и после этой даты, вместо положений пункта 4.1, должны отвечать следующим требованиям:

.1 за исключением случаев, допускаемых пунктом 4.3.2, заземленные системы распределения тока не должны применяться на танкерах;

.2 требование пункта 4.3.1 не исключает применения заземленных искробезопасных цепей и, кроме того, в одобренных Администрацией условиях ислользование следующих заземленных систем:

.1 цепей питания, цепей управления и цепей приборов, где по техническим причинам или соображениям безопасности исключается использование систем без заземления, при условии что ток в корпусе ограничен не более чем 5 А как в обычном, так и в неисправном состоянии; или

.2 ограниченных и местно заземленных систем, при условии что любой возможный в результате этого ток не будет проходить непосредственно через любое из опасных помещений; или

.3 силовых цепей переменного тока со среднеквадратическим напряжением 1000 В (линейное напряжение) и более, при условии что любой возможный в результате этого ток не будет проходить непосредственно через любое из опасных помещений.

5.1 Кроме случаев, допускаемых Администрацией в исключительных обстоятельствах, броня и металлическая оплетка всех кабелей должны изготовляться электрически непрерывными и заземляться.

5.2 Все электрические кабели и электропроводка, находящиеся вне оборудования, должны быть, по крайней мере, такого типа, который не распространяет пламя, и быть проложены так, чтобы не ухудшались их первоначальные свойства в отношении нераспространения пламени. Администрация может разрешить, когда это необходимо для определенных целей, использование кабелей специальных типов, таких как радиочастотные, которые не отвечают упомянутому выше требованию.

5.3 Кабели и электропроводка, питающие ответственные или аварийные силовые цепи, а также освещение и внутрисудовую связь или сигнализацию, должны, насколько это практически возможно, прокладываться в обход камбузов, прачечных, машинных помещений категории "A" и их шахт и прочих зон высокой пожароопасности. На пассажирских судах ро-ро прокладка кабеля для систем аварийно-предупредительной сигнализации и громкоговорящей связи, установленных 1 июля 1998 года или после этой даты, должна быть одобрена Администрацией с учетом рекомендаций, разработанных Организацией*. Кабели, соединяющие пожарные насосы с аварийным распределительным щитом, если они проходят через зоны высокой пожароопасности, должны быть огнестойкого типа. Все такие кабели должны, если это практически возможно, быть проложены так, чтобы они не могли прийти в. негодность вследствие нагрева переборок, вызванного пожаром в смежном помещении.

---

* См. "Эксплуатационные требования к системам громкоговорящей связи на пассажирских судах, включая прокладку кабелей", принятые Организацией циркуляром MSC/Circ.808.

5.4 Если кабели, проложенные в опасных зонах, создают опасность пожара или взрыва в случае неисправности электрического происхождения в этих зонах, то должны быть приняты специальные меры предосторожности, отвечающие требованиям Администрации.

5.5 Кабели и провода должны быть установлены и закреплены таким образом, чтобы избежать перетирания или другого повреждения.

5.6 Подключение и соединение всех проводников должно быть выполнено таким образом, чтобы сохранялись первоначальные электрические и механические свойства кабеля, а также его свойства относительно нераспространения пламени и, в случае необходимости, - огнестойкие свойства.

6.1 Каждая отдельная электрическая цепь должна быть защищена от короткого замыкания и от перегрузки, кроме случаев, предусмотренных правилами 29 и 30, или случаев, когда Администрация может допустить исключение.

6.2 Номинальное значение или соответствующая установка устройства защиты от перегрузки для каждой цепи должны быть постоянно указаны в месте расположения защитного устройства.

7 Осветительная арматура должна быть устроена так, чтобы предотвратить повышение температуры, которое может повредить кабели и проводку, а также предотвратить чрезмерный нагрев окружающих материалов.

8 Все осветительные и силовые цепи, заканчивающиеся в угольном бункере или в грузовом помещении, для их отключения должны быть снабжены устанавливаемыми вне этих помещений многополюсными выключателями.

9.1 Аккумуляторные батареи должны быть соответствующим образом укрыты, а помещения, используемые главным образом для их размещения, должны иметь надлежащую конструкцию и эффективную вентиляцию.

9.2 Кроме случаев, предусмотренных в пункте 10, в этих помещениях не должно устанавливаться электрическое и другое оборудование, которое может явиться источником воспламенения воспламеняющихся паров.

9.3 Аккумуляторные батареи не должны размещаться в спальных помещениях, кроме случаев когда аккумуляторные батареи герметизированы в соответствии с требованиями Администрации.

10 Никакое электрическое оборудование не должно устанавливаться в помещениях, в которых возможно скопление воспламеняющихся смесей, к примеру, в отсеках, предназначенных, в основном, для размещения аккумуляторных батарей, малярных кладовых, кладовых для хранения ацетилена или в подобных помещениях, если только Администрация не убеждена в том, что такое оборудование:

.1 необходимо для эксплуатационных целей;

.2 такого типа, который исключает возможность воспламенения данной смеси;

.3 рассчитано на установку в данном помещении; и

.4 имеет надлежащее подтверждение безопасности его использования в местах возможного скопления пыли, паров или газов.

11 На танкерах электрическое оборудование, кабели и провода не должны устанавливаться в опасных местах, кроме тех случаев, когда они отвечают стандартам, не ниже приемлемых для Организации*. Однако для мест, которые не включены в такие стандарты, электрическое оборудование, кабели и провода, не отвечающие этим стандартам, могут устанавливаться в опасных местах, основываясь на оценке риска, отвечающей требованиям Администрации, для того чтобы обеспечить равноценный уровень безопасности.

---

* См. стандарты, опубликованные Международной электротехнической комиссией МЭК 60092-502:1999 - "Электрические установки на судах - Танкеры".

12 На пассажирском судне системы распределения тока должны быть выполнены таким образом, чтобы пожар в какой-либо главной вертикальной зоне, определение которой дано в правиле II-2/3.32, не мешал работе устройств и систем, необходимых для обеспечения безопасности, расположенных в любой другой такой зоне. Это требование будет считаться выполненным, если главные и аварийные фидеры, проходящие через любую такую зону, будут расположены как по горизонтали, так и по вертикали на практически возможно большем расстоянии друг от друга.

**Часть E - Дополнительные требования для машинных помещений с периодически безвахтенным обслуживанием**

(Часть E применяется к грузовым судам, за исключением правила 54, которое относится к пассажирским судам)

**Правило 46. Общие положения**

Общие положения

1 Предусматриваемые устройства должны, при всех условиях плавания, включая маневрирование, обеспечивать такой же уровень безопасности судов, как и на судах с вахтой в машинных помещениях.

2 Должны быть приняты отвечающие требованиям Администрации меры для обеспечения надежной работы оборудования и надлежащего порядка проведения регулярных осмотров и обычных проверок с целью обеспечения непрерывной надежной работы.

3 Каждое судно должно иметь отвечающее требованиям Администрации документальное подтверждение его годности к эксплуатации с периодически безвахтенным обслуживанием машинных помещений.

**Правило 47. Меры предосторожности против пожара**

Меры предосторожности против пожара

1 Должны быть предусмотрены средства своевременного обнаружения пожара и подачи сигналов тревоги при его возникновении:

.1 в воздуховодах и газоходах (дымоходах) котлов; и

.2 в продувочных полостях главного двигателя,

если только Администрация не сочтет это излишним в каком-либо конкретном случае.

2 Двигатели внутреннего сгорания мощностью 2250 кВт и выше или с цилиндром диаметром более 300 мм должны быть оборудованы датчиками концентрации масляного тумана в картере или системой контроля температуры подшипников двигателя, или другими равноценными устройствами.

**Правило 48. Защита от затопления**

Защита от затопления

1 Расположение и системы контроля осушительных колодцев в машинных помещениях с периодически безвахтенным обслуживанием должны обеспечивать обнаружение скопления жидкости в них при нормальных углах дифферента и крена; они должны иметь достаточный объем, чтобы вместить количество жидкости, обычно скапливающееся в течение безвахтенного периода.

2 Если осушительные насосы способны запускаться автоматически, должны быть предусмотрены средства, указывающие на то, что поступление жидкости превышает производительность насоса или на что насос включается в работу чаще, чем это предполагается при его нормальном режиме работы. В этих случаях могут допускаться осушительные колодцы меньшего размера, обеспечивающие сбор жидкости в течение приемлемого периода времени. Если предусматриваются осушительные насосы с автоматическим управлением, особое внимание следует уделять требованиям относительно предотвращения загрязнения нефтью.

3 Расположение органов управления любым клапаном, обслуживающим приемное отверстие забортной воды, отливное отверстие, расположенное ниже ватерлинии, или эжекторную систему [33] осушения, должно быть таким, чтобы было достаточно времени для их использования в случае поступления воды в помещение, учитывая время, которое может потребоваться для доступа к органам управления и приведения их в действие. Если уровень, до которого помещение может быть затоплено в условиях когда судно находится в полном грузу, требует этого, должны быть приняты меры, позволяющие приводить в действие органы управления с места, расположенного выше этого уровня.

**Правило 49. Управление главным двигателем с ходового мостика**

Управление главным двигателем с ходового мостика

1 При всех условиях плавания, включая маневрирование, с ходового мостика должны полностью регулироваться частота вращения, направление упора и, в соответствующих случаях, - шаг гребного винта.

1.1 Это дистанционное управление должно осуществляться с помощью отдельного органа управления для каждого независимого гребного винта с автоматической работой всех связанных с ним устройств, включая, в необходимых случаях, средства, предотвращающие перегрузку главного двигателя.

1.2 Главный двигатель должен быть снабжен размещенным на ходовом мостике устройством для его экстренной остановки, независимым от системы управления с ходового мостика.

2 Передаваемые с ходового мостика команды по управлению главным двигателем должны указываться, в зависимости от случая, в центральном или местном посту управления главными механизмами.

3 Дистанционное управление главным двигателем должно быть возможно только с одного поста, на котором допускается применение взаимосвязанных устройств управления. На каждом посту должна быть предусмотрена индикация, показывающая с какого поста ведется управление главным двигателем. Переключение управления между ходовым мостиком и машинными помещениями должно быть возможно только в помещении главных механизмов или в центральном посту управления главными механизмами. Эта система должна включать средства, предотвращающие значительное изменение упора гребных винтов при переключении управления с одного поста на другой.

4 Должна быть предусмотрена возможность местного управления всеми механизмами, необходимыми для обеспечения безопасной эксплуатации судна, даже в случае выхода из строя любой части системы автоматического или дистанционного управления.

5 Конструкция системы дистанционного автоматического управления должна предусматривать подачу сигнала аварийно-предупредительной сигнализации в случае выхода системы из строя; до перехода на местное управление должны сохраняться заданные частота вращения и направление упора гребного винта, если только Администрация не сочтет это практически невозможным.

6 На ходовом мостике должны быть установлены указатели:

.1 частоты и направления вращения гребного винта, если установлен винт фиксированного шага; или

.2 частоты вращения и положения лопастей гребного винта, если установлен винт регулируемого шага.

7 Число последовательных автоматических попыток при неудавшемся пуске должно быть ограничено, с тем чтобы сохранить достаточное давление пускового воздуха. Должна быть предусмотрена аварийно-предупредительная сигнализация, указывающая на низкое давление пускового воздуха, настроенная на давление, при котором еще сохраняется возможность пуска главного двигателя.

**Правило 50. Связь**

Связь

Должны быть предусмотрены надежные средства переговорной связи между центральным или местным постом управления главными механизмами, ходовым мостиком и жилыми помещениями механиков.

**Правило 51. Система аварийно-предупредительной сигнализации**

Система аварийно-предупредительной сигнализации

1 Должна быть предусмотрена система аварийно-предупредительной сигнализации, указывающая на любую неисправность, требующую внимания. Система аварийно-предупредительной сигнализации должна:

.1 обеспечивать подачу звукового сигнала в центральном или местном посту управления главными механизмами и визуальную индикацию каждого сигнала в подходящем месте;

.2 быть связана с общественными помещениями механиков, а также с каждой из кают механиков через селекторный переключатель, обеспечивающий связь по меньшей мере с одной из этих кают. Администрации могут разрешить равноценные устройства;

.3 при возникновении любой ситуации, требующей действий или внимания вахтенного помощника, приводить в действие звуковую и световую аварийно-предупредительную сигнализацию на ходовом мостике;

.4 насколько это практически возможно, должна быть спроектирована таким образом, чтобы при отказе отдельных элементов обеспечивалась безопасность контролируемой установки; и

.5 приводить в действие сигнализацию вызова механиков, требуемую правилом 38, если аварийно-предупредительный сигнал не привлек внимания в месте его подачи в течение определенного периода времени.

2.1 Система аварийно-предупредительной сигнализации должна непрерывно обеспечиваться питанием с автоматическим переключением на резервный источник в случае прекращения обычного питания.

2.2 Должна быть предусмотрена подача аварийно-предупредительного сигнала, указывающего на прекращение обычного питания системы аварийно-предупредительной сигнализации.

3.1 Система аварийно-предупредительной сигнализации должна обеспечивать одновременное указание более чем одной неисправности, причем принятие одного сигнала не должно препятствовать принятию другого.

3.2 Принятие на посту, упомянутом в пункте 1, любого аварийно-предупредительного сигнала должно указываться в местах его визуальной индикации. Аварийно-предупредительные сигналы должны подаваться до тех пор, пока они не будут приняты, а визуальная индикация каждого отдельного сигнала должна сохраняться до устранения неисправности, после чего система аварийно-предупредительной сигнализации должна автоматически переходить на обычный режим работы.

**Правило 52. Системы защиты**

Системы защиты

Должна быть предусмотрена система защиты, для того чтобы серьезная неисправность в работе механизма или котла, представляющая непосредственную опасность, вызывала их автоматическую остановку и подачу аварийно-предупредительного сигнала. Автоматическая остановка главных механизмов не должна производиться, за исключением случаев, которые могут привести к их серьезному повреждению, полному выходу из строя или взрыву. Если предусмотрены устройства отключения защиты главного двигателя, должно быть исключено их непреднамеренное использование. Должны быть предусмотрены визуальные средства, показывающие, что устройство отключения защиты приведено в действие.

**Правило 53. Специальные требования, предъявляемые к механическим, котельным и электрическим установкам**

Специальные требования, предъявляемые к механическим, котельным и электрическим установкам

1 Специальные требования к механическим, котельным и электрическим установкам должны отвечать требованиям Администрации и, по меньшей мере, включать требования, изложенные в данном правиле.

2 Основной источник электроэнергии должен отвечать следующим положениям:

2.1 Если питание электроэнергией, как правило, обеспечивается одним генератором, должны быть предусмотрены соответствующие устройства для сброса нагрузки с целью гарантированной непрерывности питания устройств и систем, необходимых для обеспечения движения, управляемости, а также безопасности судна. На случай выхода из строя работающего генератора должны быть приняты надлежащие меры для автоматического пуска и подключения к главному распределительному щиту резервного генератора мощностью, достаточной для обеспечения движения, управляемости и безопасности судна, с автоматическим вводом вспомогательных механизмов ответственного назначения и с соблюдением при этом, в случае необходимости, последовательности их включения. Администрация может освободить суда валовой вместимостью менее 1600 рег.т от выполнения этого требования, если она сочтет это практически невозможным.

2.2 Если питание электроэнергией, как правило, обеспечивается несколькими генераторами, работающими одновременно и подключенными параллельно, то должны быть приняты меры, например сброс нагрузки, гарантирующие, в случае выхода из строя одного из генераторов, продолжение работы оставшихся генераторов без перегрузки для обеспечения движения, управляемости и безопасности судна.

3 Если требуется резервирование других вспомогательных механизмов, необходимых для обеспечения движения судна, должны быть предусмотрены автоматические переключающие устройства.

***4 Системы автоматического управления и аварийно-предупредительной сигнализации***

4.1 Система управления должна быть такой, чтобы функционирование систем, необходимых для работы главных и вспомогательных механизмов, обеспечивалось с помощью необходимых автоматических устройств.

4.2 При автоматическом переключении должен подаваться аварийно-предупредительный сигнал.

4.3 Система аварийно-предупредительной сигнализации, отвечающая требованиям правила 51, должна быть предусмотрена для всех важных значений давления, температуры, уровня жидкости и других ответственных параметров.

4.4 Должен быть предусмотрен централизованный пост управления, оборудованный необходимыми панелями аварийно-предупредительной сигнализации и показывающими приборами по каждому сигналу.

5 Если в качестве главных механизмов используются двигатели внутреннего сгорания, то должны быть предусмотрены средства, обеспечивающие поддержание давления пускового воздуха на требуемом уровне.

**Правило 54. Специальные меры в отношении пассажирских судов**

Специальные меры в отношении пассажирских судов

Пассажирские суда должны рассматриваться Администрацией особо относительно того, могут ли их машинные помещения иметь периодически безвахтенное обслуживание и если могут, то необходимы ли дополнительные требования к тем, которые изложены в данных правилах, с целью обеспечения такого же уровня безопасности, как и в машинных помещениях с обычной вахтой.

**Часть F - Альтернативные конструкции, меры и устройства**

Альтернативные конструкции, меры и устройства

***1 Назначение***

Назначением данного правила является представление методологии выбора альтернативных конструкций, мер и устройств для механических, электрических установок и систем хранения и распределения топлива с низкой температурой вспышки.

(Пункт в редакции, введенной в действие с 1 января 2017 года резолюцией КБМ от 11 июня 2015 года N MSC.392(95).

***2 Общие положения***

2.1 Конструкции, меры и устройства механических, электрических установок и систем хранения и распределения топлива с низкой температурой вспышки могут отклоняться от требований, изложенных в частях C, D, E или G, при условии что такие альтернативные конструкции, меры и устройства отвечают целям этих требований и обеспечивают равноценный уровень безопасности, предусмотренный настоящей главой.

2.2 Если альтернативные конструкции или меры и устройства отклоняются от предписывающих требований частей C, D, E или G, то в соответствии с настоящим правилом должны быть проведены технический анализ, оценка и одобрение конструкции, мер и устройств.

(Пункт 2 в редакции, введенной в действие с 1 января 2017 года резолюцией КБМ от 11 июня 2015 года N MSC.392(95).

***3 Технический анализ***

Технический анализ должен быть подготовлен и представлен Администрации на основе руководства, разработанного Организацией*, и должен включать, как минимум, следующие элементы:

_____

* См. "Руководство по альтернативным конструкциям, мерам и устройствам для глав II-1 и III Конвенции СОЛАС" (MSC.1/Circ.1212) и "Руководство по одобрению альтернативных и равноценных мер, предусмотренных в различных инструментах ИМО" (MSC.1/Circ.1455)".

.1 определение типа судна, механических, электрических установок и систем хранения и распределения топлива с низкой температурой вспышки, а также соответствующего(-их) помещения(-й);

.2 установление предписывающего(-их) требования(-й), которому(-ым) не будут отвечать эти механические, и электрические установки и системы хранения и распределения топлива с низкой температурой вспышки;

.3 установление причины, по которой предлагаемая конструкция не будет отвечать предписывающим требованиям, с учетом соответствия другим признанным техническим или отраслевым стандартам;

.4 определение эксплуатационных критериев для судна, механической, электрической установки и системы хранения и распределения топлива с низкой температурой вспышки или соответствующего(-их) помещения(-ий), рассматриваемых в соответствующем(-их) предписывающем(-их) требовании(-ях):

.1 эксплуатационные критерии должны предусматривать уровень безопасности не ниже соответствующих предписывающих требований, содержащихся в частях C, D, E или G; и

.2 эксплуатационные критерии должны поддаваться количественному определению и быть измеримыми;

.5 подробное описание альтернативных конструкций, мер и устройств, включая перечень допущений, используемых в конструкции, и любых предлагаемых эксплуатационных ограничений или условий;

.6 техническое обоснование, показывающее, что альтернативные конструкции, меры и устройства отвечают эксплуатационным критериям безопасности; и

.7 оценка риска, основанная на указании возможных отказов и опасностей, связанных с предложением.

(Пункт 3 в редакции, введенной в действие с 1 января 2017 года резолюцией КБМ от 11 июня 2015 года N MSC.392(95).

***4 Оценка альтернативных конструкций, мер и устройств***

4.1 Технический анализ, требуемый пунктом 3, оценивается и одобряется Администрацией, принимая во внимание руководство, выработанное Организацией*.

_____

* См. "Руководство по альтернативным конструкциям, мерам и устройствам для глав II-1 и III Конвенции СОЛАС" (MSC.1/Circ.1212).

4.2 Экземпляр документации, одобренной Администрацией, указывающей, что альтернативные конструкции, меры и устройства отвечают данному правилу, должен находиться на судне.

***5 Обмен информацией***

Администрация направляет Организации относящуюся к делу информацию об альтернативных конструкциях, мерах и устройствах, одобренных ею, для рассылки всем Договаривающимся правительствам.

***6 Переоценка из-за изменившихся условий***

Если допущения и ограничения эксплуатационного характера, оговоренные в альтернативных конструкциях, мерах и устройствах, изменяются, то вновь проводится технический анализ с учетом поменявшегося условия, и он подлежит одобрению Администрацией.

(Часть дополнительно включена с 1 января 2017 года резолюцией КБМ от 11 июня 2015 года N MSC.392(95))

Суда, использующие топливо с низкой температурой вспышки

**Правило 56. Применение**

Применение

1 За исключением предусмотренного в пунктах 4 и 5, настоящая часть применяется к судам, использующим топливо с низкой температурой вспышки:

.1 контракт на постройку которых заключен 1 января 2017 года или после этой даты;

.2 при отсутствии контракта на постройку - кили которых заложены или которые находятся в подобной стадии постройки 1 июля 2017 года или после этой даты; или

.3 которые сданы в эксплуатацию 1 января 2021 года или после этой даты.

Такие суда, использующие топливо с низкой температурой вспышки, должны соответствовать требованиям настоящей части в дополнение к любым другим применимым требованиям настоящих правил.

2 За исключением предусмотренного в пунктах 4 и 5, суда, независимо от даты постройки, включая построенные до 1 января 2009 года, которые переоборудованы на использование топлива с низкой температурой вспышки 1 января 2017 года или после этой даты, должны рассматриваться как суда, использующие топливо с низкой температурой вспышки, с даты, когда такое переоборудование начинается.

3 За исключением предусмотренного в пунктах 4 и 5, суда, использующие топливо с низкой температурой вспышки, независимо от даты постройки, включая построенные до 1 января 2009 года, которые 1 января 2017 года или после этой даты начинают использовать топливо с низкой температурой вспышки, иное чем на использование которого им было выдано одобрение до 1 января 2017 года должны рассматриваться как суда, использующие топливо с низкой температурой вспышки, с даты, когда такое использование начинается.

4 Настоящая часть не применяется к газовозам, определение которым дано в правиле VII/11.2:

.1 использующим свой груз в качестве топлива и удовлетворяющим требованиям Кодекса МКГ, как определено в правиле VII/11.1; или

.2 использующим иное газообразное топливо с низкой температурой вспышки, при условии что конструкции и устройства систем хранения и распределения такого газообразного топлива соответствуют требованиям Кодекса МКГ для газа, являющегося грузом.

5 Настоящая часть не применяется к судам, принадлежащим Договаривающемуся правительству или эксплуатируемым им и используемым в данное время только для правительственной некоммерческой службы. Однако судам, принадлежащим Договаривающемуся правительству или эксплуатируемым им и используемым в данное время только для правительственной некоммерческой службы, предлагается действовать, насколько это целесообразно и практически возможно, в соответствии с настоящей частью.

**Правило 57. Требования к судам, использующим топливо с низкой температурой вспышки**

Требования к судам, использующим топливо с низкой температурой вспышки

За исключением предусмотренного правилами 56.4 и 56.5, суда, использующие топливо с низкой температурой вспышки, должны отвечать требованиям Кодекса МГТ.

## Глава II-2 - Конструкция - противопожарная защита, обнаружение и тушение пожара

**Часть A - Общие положения**

**Правило 1. Применение**

Применение*

* Дата применения 1 июля 2012 года была введена резолюцией MSC.308(88). Однако эта резолюция внесла изменения, на основании главы II-2, только в правила II-2/3.23 (определение "Кодекса по применению методик испытаний на огнестойкость") и II-2/7.4.1 (новый подпункт .3), а во все другие правила, имеющие первоначальную дату применения 1 июля 2002 года, изменения не вносились.

***1 Применение***

1.1 Если специально не предусмотрено иное, данная глава применяется к судам, построенным 1 июля 2012 года и после этой даты.

1.2 Для целей данной главы:

.1 выражение *суда, построенные* означает суда, кили которых заложены или которые находятся в подобной стадии постройки;

.2 выражение *все суда* означает суда, независимо от типа, построенные до 1 июля 2012 года, на эту дату или после нее; и

.3 грузовое судно, когда бы оно ни было построено, переоборудованное в пассажирское, считается пассажирским судном, построенным на дату начала такого переоборудования.

1.3 Для целей данной главы выражение *подобная стадия постройки* означает стадию, на которой:

.1 начато строительство, которое можно отождествить с определенным судном; и

.2 начата сборка этого судна, причем масса использованного материала составляет по меньшей мере 50 т или 1% расчетной массы материала всех корпусных конструкций, смотря по тому, что меньше.

***2 Применение требований к существующим судам***

2.1 Если специально не предусмотрено иное, в отношении судов, построенных до 1 июля 2012 года, Администрация обеспечивает, чтобы выполнялись требования, применимые по главе II-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года с поправками в резолюциях MSC.1(XLV), MSC.6(48), MSC.13(57), MSC.22(59), MSC.24(60), MSC.27(61), MSC.31(63), MSC.57(67), MSC.99(73), MSC.134(76), MSC.194(80), MSC.201(81), MSC.216(82), MSC.256(84), MSC.269(85) и MSC.291(87).

2.2 Суда, построенные до 1 июля 2002 года, должны также отвечать:

.1 пунктам 3, 6.5 и 6.7, соответственно;

. 2 правилам 13.3.4.2-13.3.4.5, 13.4.3 и части E, за исключением ее правил 16.3.2.2 и 16.3.2.3, соответственно, - не позднее даты первого освидетельствования* после 1 июля 2002 года;

_____

* См. MSC.1/Circ.1290 - "Единообразные интерпретации термина *первое освидетельствование*, используемого в правилах Конвенции СОЛАС".

.3 правилам 10.4.1.3 и 10.6.4 - только для новых установок;

. 4 правилу 10.5.6 - для пассажирских судов валовой вместимостью 2000 и более - не позднее 1 октября 2005 года;

.5 правилам 5.3.1.3.2 и 5.3.4 к пассажирским судам - не позднее даты первого освидетельствования после 1 июля 2008 года; и

.6 правилу 4.5.7.1.

2.3 Суда, построенные 1 июля 2002 года и после этой даты, но до 1 июля 2010 года должны отвечать пунктам 7.1.1, 7.4.4.2, 7.4.4.3 и 7.5.2.1.2 правила 9, принятого резолюцией MSC.99(73).

2.4 Нижеследующие суда, с грузовыми помещениями, предназначенными для перевозки опасных грузов в таре, должны отвечать правилу 19.3, за исключением случаев перевозки опасных грузов, указанных как классы 6.2 и 7, опасных грузов в ограниченных количествах** и в освобожденных количествах*** в соответствии с таблицами 19.1 и "19.3, не позднее даты первого освидетельствования для возобновления свидетельства 1 января 2011 года и после этой даты:

_____

** См. главу 3.4 Международного кодекса морской перевозки опасных грузов.

*** См. главу 3.5 Международного кодекса морской перевозки опасных грузов.

.1 грузовые суда валовой вместимостью 500 и более и пассажирские суда, построенные 1 сентября 1984 года и после этой даты, но до 1 января 2011 года; и

.2 грузовые суда валовой вместимостью менее 500, построенные 1 февраля 1992 года и после этой даты, но до 1 января 2011 года,

и несмотря на эти положения:

.3 грузовые суда валовой вместимостью 500 и более и пассажирские суда, построенные 1 сентября 1984 года и после этой даты, но до 1 июля 1986 года, могут не отвечать правилу 19.3.3, при условии что они отвечают правилу 54.2.3, принятому резолюцией MSC.1(XLV);

.4 грузовые суда валовой вместимостью 500 и более и пассажирские суда, построенные 1 июля 1986 года и после этой даты, но до 1 февраля 1992 года, могут не отвечать правилу 19.3.3, при условии что они отвечают правилу 54.2.3, принятому резолюцией MSC.6(48);

.5 грузовые суда валовой вместимостью 500 и более и пассажирские суда, построенные 1 сентября 1984 года и после этой даты, но до 1 июля 1998 года, могут не отвечать правилам 19.3.10.1 и 19.3.10.2; и

.6 грузовые суда валовой вместимостью менее 500, построенные 1 февраля 1992 года и после этой даты, но до 1 июля 1998 года, могут не отвечать правилам 19.3.10.1 и 19.3.10.2.

.7 грузовые суда валовой вместимостью 500 и более и пассажирские суда, построенные 1 февраля 1992 года или после этой даты, но до 1 июля 2002 года, могут не отвечать правилу 19.3.3, при условии что они отвечают правилу 54.2.3, принятому резолюцией MSC.13(57); и

.8 грузовые суда валовой вместимостью 500 и более и пассажирские суда, построенные 1 сентября 1984 года или после этой даты, но до 1 июля 2002 года, могут не отвечать правилам 19.3.1, 19.3.5, 19.3.6, 19.3.9, при условии что они отвечают правилам 54.2.1, 54.2.5, 54.2.6, 54.2.9, принятым резолюцией MSC.1(XLV).

2.5 Суда, построенные до 1 июля 2012 года, также должны отвечать правилу 10.10.1.2, принятому резолюцией MSC.338(91).

2.6 Суда для перевозки транспортных средств, построенные до 1 января 2016 года, включая суда, находящиеся на этапе постройки ранее 1 июля 2012 года, должны отвечать требованиям пункта 2.2 правила 20-1, принятого резолюцией MSC.365(93).

2.7 Танкеры, находящиеся на этапе постройки ранее 1 января 2016 года, включая суда, находящиеся на этапе постройки ранее 1 июля 2012 года, должны отвечать требованиям правила 16.3.3 за исключением правила 16.3.3.3.

2.8 Правила 4.5.5.1.1 и 4.5.5.1.3 применяются к судам, находящимся на этапе постройки 1 января 2002 года или после этой даты, но до 1 января 2016 года, и правило 4.5.5.2.1 применяется ко всем судам, находящимся на этапе постройки ранее 1 января 2016 года.

***3 Ремонт, переоборудование, модификации и изменения***

3.1 После ремонта, переоборудования, модификации и связанных с ними изменений в оборудовании все суда должны, по меньшей мере, отвечать требованиям, предъявлявшимся к ним до этого. Такие суда, если они построены до 1 июля 2012 года, должны, как правило, отвечать требованиям, предъявляемым к судам, построенным на эту дату и после нее по меньшей мере в той же степени, как до производства такого ремонта, переоборудования, модификации или изменения в оборудовании.

3.2 При ремонте, переоборудовании, модификации, которые значительно изменяют размерения судна или жилые помещения для пассажиров или значительно увеличивают срок службы судна, и при связанном с ними изменении в оборудовании, они должны отвечать требованиям к судам, построенным 1 июля 2012 года и после этой даты, в той мере, в какой Администрация сочтет это целесообразным и практически возможным.

***4 Изъятия***

4.1 Администрация, если она считает, что защищенный характер и условия рейса таковы, что делают нецелесообразным или излишним применение каких-либо требований данной главы, может освободить* от их выполнения отдельные суда или категории судов, имеющих право плавания под флагом данного государства, при условии что такие суда во время рейса удаляются от ближайшего берега не более чем на 20 миль.

* См. "Согласие государства порта на изъятия по Конвенции СОЛАС" (MSC/Circ.606).

4.2 В случае использования пассажирских судов для специальных перевозок большого числа пассажиров особой категории, таких как паломники, Администрация, если она убеждена в невозможности выполнения на практике требований данной главы, может освободить такие суда от выполнения этих требований, при условии что они полностью отвечают положениям:

.1 правил, приложенных к Соглашению по пассажирским судам, осуществляющим специальные перевозки 1971 года; и

.2 правил, приложенных к Протоколу по требованиям, предъявляемым к помещениям пассажирских судов, осуществляющих специальные перевозки 1973 года.

***5 Применение требований в зависимости от типа судна***

Если специально не предусмотрено иное:

.1 требования, не указывающие на специфичный тип судна, применяются к судам всех типов; и

.2 требования, отсылающие к "танкерам", применяются к танкерам, при соблюдении требований, оговоренных в пункте 6 ниже.

***6 Применение требований к танкерам***

6.1 Требования к танкерам в данной главе применяются к танкерам, перевозящим сырую нефть или нефтепродукты с температурой вспышки не выше 60°C (при испытании в закрытом тигле), определяемой прибором одобренного типа, и давлением паров по Рейду ниже атмосферного, или иные жидкие продукты, представляющие аналогичную пожароопасность.

6.2 Если предполагается перевозить жидкие грузы, иные чем упомянутые в пункте 6.1, или сжиженные газы, представляющие дополнительную пожароопасность, требуется принятие дополнительных мер безопасности, должным образом учитывая при этом положения Международного кодекса по химовозам, который определен в правиле VII/8.1, Кодекса по химовозам, Международного кодекса по газовозам, который определен в правиле VII/11.1, и Кодекса по газовозам, в зависимости от случая.

6.2.1 Жидкий груз с температурой вспышки ниже 60°C, для которого обычная система пенного пожаротушения, отвечающая положениям Кодекса по системам пожарной безопасности, не является эффективной, считается грузом, представляющим дополнительную пожароопасность в данном контексте. Требуются следующие дополнительные меры:

.1 пена должна быть стойкой к спиртам;

.2 тип пенообразователя для использования на танкерах-химовозах должен удовлетворять требованиям Администрации, принимая во внимание руководство, выработанное Организацией*; и

* См. "Пересмотренное руководство по критериям эксплуатации, испытания и освидетельствования пенных концентратов для систем пожаротушения" (MSC.1/Circ.1312 с попр.).

.3 производительность системы пенного пожаротушения должна отвечать требованиям главы 11 Международного кодекса по химовозам, за исключением того, что сниженная интенсивность подачи пены допускается, если она подтверждается натурными испытаниями. На танкерах, оборудованных системами инертных газов, может допускаться количество пенообразователя, достаточное для производства пены в течение 20 мин*.

* См. "Информацию по температурам вспышки и огнетушащим агентам для химикатов, к которым не применяются требования МКХ и КХ" (MSC/Circ.553).

6.2.2 Для целей данного правила, жидкий груз, имеющий абсолютное давление паров более 1,013 бар при температуре 37,8°C, считается грузом, представляющим дополнительную пожароопасность. Суда, перевозящие такие вещества, должны отвечать требованиям пункта 15.14 МКХ. Если суда эксплуатируются в ограниченных районах и в течение ограниченного периода времени, заинтересованная Администрация может согласиться не требовать рефрижераторных систем в соответствии с пунктом 15.14.3 Международного кодекса по химовозам.

6.3 Жидкие грузы с температурой вспышки выше 60°C, иные чем нефтепродукты или жидкие грузы, подпадающие под требования Международного кодекса по химовозам, считаются представляющими низкую пожароопасность, не требующими защиты стационарной системой пожаротушения пеной.

6.4 Танкеры, перевозящие нефтепродукты с температурой вспышки более 60°C (при испытании в закрытом тигле), определяемой прибором одобренного типа, должны отвечать требованиям, предусмотренным в правилах 10.2.1.4.4 и 10.10.2.3, и требованиям к грузовым судам, иным чем танкеры, за исключением того что вместо стационарной системы пожаротушения, требуемой правилом 10.7, они оборудуются отвечающей положениям Кодекса по системам пожарной безопасности стационарной палубной системой пожаротушения пеной.

6.5 Комбинированные суда, построенные до или после 1 июля 2002 года, не должны перевозить грузы, иные чем нефть, если все грузовые помещения не опорожнены от нефти и не содержат газа, или если меры и устройства, обеспеченные в каждом конкретном случае, не были одобрены Администрацией, принимая во внимание руководство, выработанное Организацией**.

** См. "Руководство по системам инертных газов" (MSC/Circ.353) с поправками в MSC/Circ.387.

6.6 Танкеры-химовозы и газовозы должны отвечать требованиям для танкеров, за исключением случаев, когда обеспечиваются альтернативные и дополнительные меры и устройства, удовлетворяющие Администрацию, уделяя должное внимание положениям Международного кодекса по химовозам и Международного кодекса по газовозам, в зависимости от случая.

6.7 Требования правил 4.5.10.1.1 и 4.5.10.1.4 должны выполняться, и система непрерывного слежения за концентрацией углеводородных газов должна устанавливаться на всех танкерах ко дню первого планового докования после 1 июля 2002 года, но не позднее 1 июля 2005 года. Точки забора проб воздуха или датчики извещателей располагаются в подходящих местах, так чтобы обнаруживались потенциально опасные протечки. Когда концентрация углеводородных паров достигает заранее установленного уровня, который не должен быть выше 10% от нижнего предела воспламеняемости, должен автоматически включаться непрерывный звуковой и визуальный сигнал аварийно-предупредительной сигнализации в насосном отделении и в отделении управления грузовыми операциями, предупреждающий персонал о потенциальной опасности. Однако, могут допускаться существующие системы слежения, уже установленные на судах и имеющие заранее установленный уровень не выше 30% от нижнего предела воспламеняемости.

**Правило 2. Цели пожарной безопасности и функциональные требования**

Цели пожарной безопасности и функциональные требования

***1 Цели пожарной безопасности***

1.1 Цели пожарной безопасности данной главы:

.1 предотвращать возникновение пожара и взрыва;

.2 при пожаре снижать риск для человеческой жизни;

.3 при пожаре снижать риск повреждений судна и груза, и вред, наносимый пожаром окружающей среде;

.4 препятствовать распространению, контролировать и подавлять пожар и взрыв в отсеке, где они возникли; и

.5 обеспечивать в достаточном количестве для пассажиров и экипажа постоянно готовые к эксплуатации средства выхода наружу.

***2 Функциональные требования***

2.1 Для достижения целей пожарной безопасности, изложенных в пункте 1 выше, в правила данной главы внесены, соответственно, следующие функциональные требования:

.1 разделение судна на главные вертикальные зоны и горизонтальные зоны конструкционными элементами с тепловой изоляцией и без нее;

.2 отделение жилых помещений от других помещений судна конструкционными элементами с тепловой изоляцией и без нее;

.3 ограничение применения горючих материалов;

.4 обнаружение любого пожара в зоне его возникновения;

.5 ограничение распространения и тушение любого пожара в местах его возникновения;

.6 защита средств выхода наружу и доступов для борьбы с пожаром;

.7 постоянная готовность средств пожаротушения к быстрому применению; и

.8 сведение к минимуму возможности воспламенения паров грузов.

***3 Достижение целей пожарной безопасности***

Цели пожарной безопасности, изложенные в пункте 1 выше, достигаются выполнением предписывающих требований, оговоренных в частях B, C, D, E или G, или выполнением альтернативных конструкционных мер и устройств, отвечающих требованиям части F. Судно считается отвечающим функциональным требованиям, изложенным в пункте 2, и удовлетворяющим целям противопожарной защиты, изложенным в пункте 1, когда:

. 1 проект судна, меры и устройства - все вместе - отвечают соответствующим предписывающим требованиям, изложенным в частях B, C, D, E или G; или когда

.2 проект судна, меры и устройства - все вместе - рассмотрены и одобрены в соответствии с частью F; или когда

.3 часть(-и) проекта судна, меры и устройства были рассмотрены и одобрены в соответствии с требованиями части F, а оставшиеся части отвечают соответствующим требованиям, изложенным в частях B, C, D, E или G.

**Правило 3. Определения**

Определения

Для целей данной главы, если специально не предусмотрено иное, применяются следующие определения:

1 *Жилые помещения* есть помещения, используемые как общественные помещения, коридоры, туалеты, каюты, кабинеты, госпитали, кинозалы, комнаты для игр и развлечений, парикмахерские, буфетные, не содержащие оборудования для приготовления горячей пищи[34], и другие подобные помещения.

2 *Перекрытия класса "A"* есть перекрытия, образуемые переборками и палубами, которые отвечают следующим требованиям:

.1 должны быть изготовлены из стали или другого равноценного материала;

.2 должны иметь соответствующие элементы жесткости;

.3 должны быть изолированы[35] одобренными негорючими материалами так, чтобы средняя температура на стороне, противоположной огневому воздействию, не повышалась более чем на 140°C по сравнению с первоначальной и чтобы ни в одной точке, включая соединения, температура не повышалась более чем на 180°C по сравнению с первоначальной в течение указанного ниже времени:

класс "A-60 " - 60 мин,

класс "A-30" - 30 мин,

класс "A-15" - 15 мин,

класс "A-0" - 0 мин.

.4 их конструкция должна обеспечивать предотвращение прохождения дыма и пламени в течение одночасового стандартного испытания на огнестойкость; и

.5 Администрация потребовала испытания прототипа переборки или палубы в соответствии с Кодексом по процедурам испытания на огнестойкость, чтобы убедиться, что они отвечают указанным выше требованиям в отношении огнестойкости и повышения температуры.

3 *Атриумы* есть общественные помещения в пределах одной главной вертикальной зоны, проходящие через три или более открытые палубы.

4 *Перекрытия класса "B"* есть перекрытия, образуемые переборками, палубами, подволоками или зашивками, которые отвечают следующим требованиям:

.1 их конструкция состоит из одобренных негорючих материалов, и все материалы, используемые для изготовления и установки перекрытий класса "B", являются негорючими, за исключением горючей облицовки, применение которой может быть разрешено при условии, что она отвечает другим соответствующим требованиям данной главы;

.2 они должны иметь такую изоляцию, чтобы средняя температура на стороне, противоположной огневому воздействию, не повышалась более чем на 140°C по сравнению с первоначальной и чтобы ни в одной точке, включая любое соединение, температура не повышалась более чем на 225°C по сравнению с температурой в течение указанного ниже времени:

класс "B-15" - 15 мин,

класс "B-0" - 0 мин.

.3 их конструкция должна обеспечивать предотвращение прохождения пламени в течение получасового стандартного испытания на огнестойкость; и

.4 Администрация потребовала испытания прототипа перекрытия, в соответствии с Кодексом по процедурам испытания на огнестойкость, чтобы убедиться, что оно отвечает указанным выше требованиям в отношении огнестойкости и повышения температуры.

5 *Палуба переборок* есть самая верхняя палуба, до которой доведены поперечные водонепроницаемые переборки.

6 *Грузовая зона* есть часть судна, в которой находятся грузовые трюмы, грузовые танки, сливные цистерны и грузовые насосные отделения, включая насосные отделения, коффердамы, помещения для балласта и пустые пространства, примыкающие к грузовым танкам, а также участки палубы по всей длине и ширине судна над упомянутыми помещениями.

7 *Грузовое судно* есть судно, определенное в правиле I/2(g).

8 *Грузовые помещения* есть помещения, используемые для груза, танки для груза нефти, танки для других жидких грузов и шахты, ведущие в такие помещения.

9 *Центральный пост управления* есть пост управления, в котором сосредоточены средства управления и индикации следующего:

.1 стационарной системой сигнализации обнаружения пожара;

.2 автоматической спринклерной системой пожаротушения и сигнализацией обнаружения пожара;

.3 панелью индикации противопожарных дверей;

.4 закрытием противопожарных дверей;

.5 панелью индикации водонепроницаемых дверей;

.6 открытием и закрытием водонепроницаемых дверей;

.7 вентиляторами;

.8 сигнализацией общей/пожарной тревоги;

.9 системой связи, включая телефоны; и

.10 микрофонами системы громкоговорящей связи.

10 *Перекрытия класса* "C" есть перекрытия, изготовленные из одобренных негорючих материалов. Они могут не отвечать требованиям в отношении прохождения дыма и пламени, а также ограничениям в отношении повышения температуры. Разрешается применение горючей облицовки, при условии что она отвечает требованиям данной главы.

11 *Танкер-химовоз* есть грузовое судно, построенное или приспособленное и используемое для перевозки наливом любого жидкого воспламеняющегося продукта из перечисленных в главе 17 Международного кодекса по химовозам, определенного в правиле VII/8.1.

12 *Закрытые помещения ро-ро* есть помещения ро-ро, не являющиеся ни открытыми помещениями ро-ро, ни верхними палубами.

13 *Закрытые помещения транспортных средств* есть помещения транспортных средств, не являющиеся ни открытыми помещениями транспортных средств, ни верхними палубами.

14 *Комбинированное судно* есть грузовое судно, предназначенное для перевозки как нефти, так и навалочных грузов.

15 *Горючий материал* есть любой материал, не являющийся негорючим.

16 *Непрерывные подволоки или зашивки класса "B"* есть такие подволоки или зашивки класса "B", которые заканчиваются у перекрытий класса "A" или "B".

17 *Центральный пост управления с постоянной вахтой* есть центральный пост управления, в котором непрерывно несет вахту ответственный член экипажа.

18 *Посты управления* есть такие помещения, в которых расположено судовое радиооборудование или главное навигационное оборудование, или аварийный источник энергии, или в которых сосредоточены средства управления системами пожаротушения или сигнализации обнаружения пожара. Помещения, где сосредоточены средства управления системами пожаротушения или сигнализации обнаружения пожара, также считаются *противопожарными постами*.

19 *Сырая нефть* есть любая встречающаяся в естественном виде в недрах земли нефть, независимо от того, обработана она или нет с целью облегчения ее транспортировки, и включает сырую нефть, из которой могли быть удалены или к которой могли быть добавлены некоторые фракции перегонки.

2 0 *Опасные грузы* есть грузы, упомянутые в МКМПОГ, определенном в правиле VII/1.1.

21 *Дедвейт* есть разность (в тоннах) между водоизмещением судна в воде плотностью 1,025 по грузовую ватерлинию, соответствующую назначенному летнему надводному борту, и водоизмещением судна порожнем.

2 2 Кодекс *по системам пожарной безопасности* означает Международный кодекс по системам пожарной безопасности, принятый Комитетом по безопасности на море Организации резолюцией MSC.98(73) с поправками, которые могут быть приняты Организацией, при условии что такие поправки принимаются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями статьи VIII настоящей Конвенции, касающимися процедур принятия поправок, применимых к Приложению, за исключением его главы I.

23 Кодекс *по процедурам испытания на огнестойкость* означает "Международный кодекс по применению процедур испытания на огнестойкость 2010 года (Кодекс ПИО 2010)", принятый Комитетом по безопасности на море Организации резолюцией MSC.307(88) с поправками, которые могут быть приняты Организацией, при условии что такие поправки принимаются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями статьи VIII настоящей Конвенции, касающимися процедур принятия поправок к Приложению, за исключением его главы I.

24 *Температура вспышки* есть самая низкая температура, выраженная в градусах Цельсия (при испытании в закрытом тигле), при которой жидкость выделяет пары в количестве, достаточном для их воспламенения, что определяется прибором одобренного типа.

2 5 *Газовоз* есть грузовое судно, построенное или приспособленное и используемое для перевозки наливом любого сжиженного газа или других воспламеняющихся продуктов, перечисленных в главе 19 Международного кодекса по газовозам, определенного в правиле VII/11.1.

2 6 *Вертолетная палуба* есть специально устроенный район посадки вертолета на судне, включая всю конструкцию, противопожарные средства и иное оборудование, необходимое для безопасной эксплуатации вертолетов.

27 *Средства обслуживания вертолетов* есть вертолетная палуба, включая любые средства заправки топливом и ангар.

28 *Водоизмещение порожнем* есть водоизмещение судна (в тоннах) без груза, топлива, смазочного масла, балластной, пресной и котельной воды в цистернах, судовых запасов, а также без пассажиров, экипажа и их имущества.

2 9 *Медленное распространение пламени* означает, что поверхность, характеризуемая подобным образом, в достаточной степени ограничивает распространение пламени, что определяется в соответствии с Кодексом по процедурам испытания на огнестойкость.

30 *Машинные помещения* есть машинные помещения категории "*A*" и другие помещения, в которых расположены: двигательная установка, котлы, установки жидкого топлива, паровые машины, двигатели внутреннего сгорания, электрогенераторы и ответственные электрические механизмы, станции приема топлива, механизмы холодильных установок, механизмы успокоителей качки, механизмы систем вентиляции и кондиционирования воздуха; и подобные помещения, а также шахты, ведущие в такие помещения.

31 *Машинные помещения категории "A"* есть такие помещения и ведущие в них шахты, в которых расположены:

.1 двигатели внутреннего сгорания, используемые как главная двигательная установка; или

.2 двигатели внутреннего сгорания, используемые не как главная двигательная установка, если их суммарная мощность составляет не менее 375 кВт; или

.3 любой котел, работающий на жидком топливе, или установка жидкого топлива или оборудование, работающее на жидком топливе, иные чем котлы, такие как генераторы инертных газов, инсинераторы и т.д.

32 *Главные вертикальные зоны* есть зоны, на которые корпус, надстройка и рубки судна разделены перекрытиями класса "A", средняя длина и ширина такой зоны на любой палубе, как правило, не превышает 40 м.

3 3 *Негорючий материал* есть материал, который при нагревании до температуры приблизительно 750°C не горит и не выделяет горючих газов в количестве, достаточном для их самовоспламенения, что определяется в соответствии с Кодексом по процедурам испытания на огнестойкость.

3 4 *Установка жидкого топлива* есть оборудование, используемое для подготовки жидкого топлива перед подачей его в котел, работающий на жидком топливе, или оборудование, используемое для подготовки подогретого топлива перед подачей его в двигатель внутреннего сгорания, и включает все топливные напорные насосы, фильтры и подогреватели, подготавливающие топливо под давлением более 0,18 Н/мм $^2$.

35 *Открытые помещения ро-ро* есть помещения ро-ро, открытые с обоих или с одного конца и снабженные достаточной естественной вентиляцией, эффективной по всей их длине, через постоянные отверстия в бортовой обшивке или подволоке, или сверху, причем, общая площадь отверстий должна составлять не менее 10% от площади бортовой обшивки помещений.

3 6 *Открытые помещения транспортных средств* есть помещения транспортных средств, открытые с обоих или с одного конца и снабженные достаточной естественной вентиляцией, эффективной по всей их длине, через постоянные отверстия в бортовой обшивке или подволоке, или сверху, причем, общая площадь отверстий должна составлять не менее 10% от площади обшивки стен помещений.

37 *Пассажирское судно* есть судно, определенное в правиле I/2(f).

3 8 *Предписывающие требования* означает характеристики конструкции, предельные размерения или системы пожарной безопасности, указанные в частях B, C, D, E или G.

3 9 *Общественные помещения* есть те из жилых помещений, которые используются как залы, столовые, салоны и другие подобные постоянно выгороженные помещения.

4 0 *Помещения, мебель и отделка которых представляют ограниченную пожароопасность* для целей правила 9 есть помещения, мебель и отделка которых представляют ограниченную пожароопасность (будь то каюты, общественные помещения, кабинеты или жилые помещения других типов), в которых:

.1 ящичная мебель, такая, как столы, гардеробы, туалетные столики, бюро, платяные шкафы, полностью изготовлена из одобренных негорючих материалов, однако рабочая поверхность такой мебели может иметь горючую облицовку толщиной не более 2 мм;

.2 незакрепленная мебель, такая как кресла, диваны, столы, изготовлена с применением каркасов из негорючих материалов;

.3 драпировки, занавеси и другие висящие тканевые изделия противостоят распространению пламени не хуже, чем изделия из шерсти массой 0,8 кг/м$^2$, что определено в соответствии с Кодексом по процедурам испытания на огнестойкость;

.4 покрытия палуб имеют характеристики медленного распространения пламени;

.5 открытые поверхности переборок, зашивок и подволоков имеют характеристики медленного распространения пламени; и

.6 обитая мебель обладает качеством сопротивления воспламенению и распространению пламени, что определено в соответствии с Кодексом по процедурам испытания на огнестойкость; и

.7 спальные принадлежности обладают качеством в отношении сопротивления воспламенению и распространению пламени, что определено в соответствии с Кодексом по процедурам испытания на огнестойкость.

4 1 *Помещения ро-ро* есть помещения, обычно не разделенные каким-либо образом на отсеки и обычно простирающиеся по значительной части либо по всей длине судна, в которые автомобили с топливом в баках для передвижения своим ходом и/или грузы (в таре или навалом, находящиеся в железнодорожных вагонах или на автомобилях, на транспортных средствах, включая автомобильные и железнодорожные цистерны), на трейлерах, в контейнерах, на поддонах, в съемных танках, либо в подобных укрупненных местах или в других емкостях загружаются или выгружаются из них обычно в горизонтальном направлении.

4 2 *Пассажирское судно ро-ро* означает пассажирское судно с помещениями ро-ро или с помещениями специальной категории.

4 3 *Сталь или другой равноценный материал* означает любой негорючий материал, который, сам по себе или благодаря покрывающей его изоляции, к концу применимого огневого воздействия при стандартном испытании на огнестойкость обладает конструктивными свойствами и огнестойкостью, равноценными стали (например, алюминиевый сплав с соответствующей изоляцией).

4 4 *Сауна* есть комната с высокой температурой, обычно - 80-120°C, обеспечиваемой горячей поверхностью (например, электропечью). Эта комната может также включать помещение, где расположена печь, и смежные ванные комнаты.

4 5 *Служебные помещения* есть помещения, используемые как камбузы, буфетные, содержащие оборудование[36] для приготовления горячей пищи, шкафы, почтовые отделения, кладовые ценностей, прочие кладовые, мастерские, не являющиеся частью машинных помещений, и подобные помещения, а также шахты, ведущие в эти помещения.

4 6 *Помещения специальной категории* есть выгороженные помещения для транспортных средств, расположенные над или под палубой переборок, куда транспортные средства могут въезжать и выезжать своим ходом, и в них имеют доступ пассажиры. Помещения специальной категории могут простираться по высоте более одного межпалубного пространства, при условии что общая высота прохода для транспортных средств не превышает 10 м.

4 7 *Стандартное испытание на огнестойкость* есть такое испытание, при котором образцы соответствующих переборок или палуб подвергаются нагреву в испытательной печи при температурах, приблизительно соответствующих стандартной кривой "время-температура" в соответствии с методом испытания, оговоренном в Кодексе по процедурам испытания на огнестойкость.

48 *Танкер* есть судно, определенное в правиле I/2(h).

4 9 *Помещения транспортных средств* есть грузовые помещения, предназначенные для перевозки автотехники с топливом в баках для передвижения своим ходом.

5 0 *Верхняя палуба* есть палуба, полностью открытая воздействию окружающей среды сверху и не менее чем с двух сторон.

51 *Зона безопасности* (в контексте аварии) есть, имея в виду обитаемость, любая(-ые) зона(-ы), которая(-ые) не затоплена(-ы) или которая(-ые) находится(-ятся) вне главной(-ых) вертикальной(-ых) зоны (зон), где произошел пожар, так что она(они) может(-ут) безопасно вместить всех лиц на судне для защиты их от опасностей для жизни или здоровья и обеспечить их основные нужды.

52 *Центр безопасности* есть пост управления, специально предназначенный для управления в чрезвычайных ситуациях. Эксплуатация, управление и/или мониторинг систем безопасности являются неотъемлемой частью центра безопасности.

5 3 *Балкон каюты* есть помещение открытой палубы, предоставленное исключительно для использования с этой каютой, и имеющее прямой доступ в такую каюту.

5 4 *Противопожарная заслонка,* для целей применения правила 9.7, принятого резолюцией MSC.365(93), с поправками, которые могут быть внесены, есть установленное в вентиляционном канале устройство, которое в нормальном состоянии открыто, что делает возможным движение воздуха в канале, а во время пожара закрывается, препятствуя движению воздуха в канале с целью ограничить распространение огня. С использованием вышеизложенного определения могут быть связаны следующие термины:

.1 *автоматическая противопожарная заслонка* есть противопожарная заслонка, которая закрывается автоматически под воздействием продуктов горения;

.2 *ручная противопожарная заслонка* есть противопожарная заслонка, которая открывается и закрывается вручную членом экипажа непосредственно на месте; и.

3 *противопожарная заслонка с дистанционным управлением* есть противопожарная заслонка, которая закрывается членом экипажа при помощи управляющего устройства, расположенного на удалении от этой заслонки.

5 5 *Дымовая заслонка,* для целей применения правила 9.7, принятого резолюцией MSC.365(93), с поправками, которые могут быть внесены, есть установленное в вентиляционном канале устройство, которое в нормальном состоянии открыто, что делает возможным движение воздуха в канале, а во время пожара закрывается, препятствуя движению воздуха в канале с целью ограничить распространение дыма и горячих газов. Не предполагается, что дымовая заслонка будет способствовать обеспечению целостности огнестойкого перекрытия, сквозь которое проходит вентиляционный канал. С использованием вышеуказанного определения могут быть связаны следующие термины:

.1 *автоматическая дымовая заслонка* есть дымовая заслонка, которая закрывается автоматически под воздействием дыма или горячих газов;

.2 *ручная дымовая заслонка* есть дымовая заслонка, которая открывается и закрывается вручную членом экипажа непосредственно на месте; и

.3 *дымовая заслонка с дистанционным управлением* есть дымовая заслонка, которая закрывается членом экипажа при помощи управляющего устройства, расположенного на удалении от этой заслонки.

5 6 *Судно для перевозки транспортных средств* означает грузовое судно с грузовыми помещениями с горизонтальным способом погрузки и выгрузки на нескольких палубах, которое спроектировано для перевозки порожних легковых и грузовых автомобилей в качестве груза.

**Часть B - Предотвращение пожара и взрыва**

**Правило 4. Вероятность воспламенения**

Вероятность воспламенения

***1 Назначение***

Назначением данного правила является предотвращение воспламенения горючих материалов или воспламеняющихся жидкостей. С этой целью должны выполняться следующие функциональные требования:

.1 обеспечиваются средства контроля за протечками воспламеняющихся жидкостей;

.2 обеспечиваются средства ограничения скопления воспламеняющихся паров;

.3 ограничивается воспламеняемость горючих материалов;

.4 ограничивается число источников воспламенения;

.5 источники воспламенения отделяются от горючих материалов и воспламеняющихся жидкостей; и

.6 атмосфера в грузовых танках должна поддерживаться вне области взрывоопасности.

***2 Меры и устройства, связанные с жидким топливом, смазочными маслами и другими воспламеняющимися нефтепродуктами***

*2.1 Ограничения при использовании нефтепродуктов в качестве топлива*

При использовании нефтепродуктов в качестве топлива применяются следующие ограничения:

.1 если данными пунктом не допускается иное, жидкое топливо с температурой вспышки ниже 60°C не используется*;

---

* См. "Рекомендованные процедуры предотвращения незаконного или случайного использования в качестве топлива груза нефтепродуктов с низкой температурой вспышки", принятые Организацией резолюцией A.565(14).

.2 в аварийных дизель-генераторах может использоваться жидкое топливо с температурой вспышки не ниже 43°C;

.3 использование жидкого топлива с температурой вспышки менее 60°C, но не менее 43°C, допускается (к примеру, для двигателей аварийных пожарных насосов и вспомогательных механизмов, не расположенных в машинных помещениях класса "A"), при соблюдении нижеследующего:

.1 танки жидкого топлива, за исключением расположенных в отсеках второго дна, находятся вне машинных помещений класса "A";

.2 предусмотрен замер температуры топлива на приемном отростке топливного насоса;

.3 приемный и выпускной отростки топливного фильтра снабжены стопорными кранами и/или клапанами; и

.4 насколько возможно, в соединениях трубопроводов используются сварные конструкции или конструкции типа кругового конуса или типа сферы;

---

Из пункта 2.1.3.4 настоящей Конвенции с 1 января 2017 года резолюцией КБМ от 11 июня 2015 года N MSC.392(95) удалено слово "и".

---

.4 на грузовых судах, к которым не применяются требования части G главы II-1, может разрешаться использование топлива с температурой вспышки ниже указанной в пункте 2.1.1, например, сырой нефти, при условии что такое топливо не будет храниться в каком-либо машинном помещении и что установка в целом будет одобрена Администрацией; и

(Пункт в редакции, введенной в действие с 1 января 2017 года резолюцией КБМ от 11 июня 2015 года N MSC.392(95).

.5 на судах, к которым применяются требования части G главы II-1, разрешается использование топлива с температурой вспышки ниже указанной в пункте 2.1.1.

(Пункт дополнительно включен с 1 января 2017 года резолюцией КБМ от 11 июня 2015 года N MSC.392(95))

*2.2 Меры и устройства, связанные с жидким топливом*

На судне, использующем жидкое топливо, меры и устройства для его хранения, распределения и использования должны обеспечивать безопасность судна и находящихся на нем лиц и отвечать, по меньшей мере, следующим положениям.

*2.2.1 Расположение систем жидкого топлива*

Насколько это практически возможно, участки топливной системы, содержащие подогретое топливо под давлением, превышающим 0,18 Н/мм$^2$, не должны располагаться в таком закрытом месте, где нельзя быстро заметить повреждения и утечки в системе. В зоне таких участков топливной системы машинные помещения должны иметь достаточное освещение.

*2.2.2 Вентиляция машинных помещений*

При всех нормальных условиях, вентиляция машинных помещений должна быть достаточной для предотвращения скопления паров нефтепродуктов.

*2.2.3 Танки жидкого топлива*

2.2.3.1 Жидкое топливо, смазочные масла и другие воспламеняющиеся нефтепродукты не должны перевозиться в форпиковых цистернах.

2.2.3.2 Насколько это практически возможно, топливные танки должны составлять часть корпусной конструкции судна и располагаться за пределами машинных помещений категории "A". Если топливные танки, за исключением танков двойного дна, в силу необходимости, размещены рядом или внутри машинных помещений категории "A", по меньшей мере одна из их вертикальных стенок должна примыкать к переборке машинного помещения и, предпочтительно, иметь общую границу с танками двойного дна, а площадь стенки танка, общая с машинными помещениями, должна быть минимальной. Если эти танки расположены внутри машинных помещений категории "A", в них не должно содержаться топливо с температурой вспышки ниже 60°C. Как правило, необходимо избегать применения вкладных топливных танков. В случае применения таких танков должно быть запрещено их размещение в машинных помещениях категории "A" пассажирских судов. Если допускается применение вкладных топливных танков, они должны устанавливаться на непроницаемом для топлива поддоне достаточного размера, имеющем надлежащую сточную трубу, выведенную в сточную цистерну соответствующих размеров.

2.2.3.3 Ни один топливный танк не должен размещаться там, где разлив или утечка из него могут создать опасность взрыва в результате попадания топлива на нагретые поверхности.

2.2.3.4 Топливные трубопроводы, повреждение которых может вызвать утечку топлива из танка, отстойной или расходной цистерны емкостью 500 л и более, расположенной выше двойного дна, должны быть оборудованы краном или клапаном, установленным непосредственно на цистерне, который, в случае пожара в помещении, где расположены такие цистерны, может быть закрыт с безопасного места вне данного помещения. В особых случаях, когда диптанки расположены в туннеле гребного вала, в туннеле трубопроводов или в другом подобном помещении, клапаны должны быть установлены на диптанках, однако на случай пожара должна быть предусмотрена возможность управления дополнительным клапаном, установленным на трубопроводе или трубопроводах вне туннеля или другого подобного помещения. Если такой дополнительный клапан установлен в машинном помещении, управление им должно осуществляться с места вне этого помещения. Дистанционное управление клапаном топливного танка для аварийного дизель-генератора должно находиться в отдельном месте от органов дистанционного управления других клапанов танков, расположенных в машинных помещениях.

2.2.3.5 Должны быть предусмотрены безопасные и эффективные средства для замера количества жидкого топлива, содержащегося в любом топливном танке.

2.2.3.5.1 Если используются измерительные трубки, их верхние концы не должны выводиться в какое-либо помещение, где может возникнуть опасность воспламенения вследствие утечек из них. В частности, они не должны выводиться в пассажирские помещения или помещения, занимаемые экипажем. Как общее правило, они не должны выводиться в машинные помещения. Однако, если Администрация сочтет последнее требование практически невыполнимым, она может разрешить вывод концов измерительных трубок в машинные помещения при условии выполнения всех следующих требований:

.1 должен устанавливаться указатель уровня топлива, отвечающий требованиям пункта 2.2.3.5.2;

.2 концы измерительных трубок должны выводиться в места, удаленные от источников воспламенения, за исключением случаев, когда приняты меры предосторожности, такие как установка надежных экранов, предотвращающих выплеск жидкого топлива через верхние концы измерительных трубок на источник воспламенения; и

.3 верхние концы измерительных трубок должны снабжаться самозакрывающимися устройствами и самозакрывающимся пробным краном малого диаметра, расположенным ниже самозакрывающегося устройства, с тем чтобы перед открытием самозакрывающегося устройства можно было убедиться в отсутствии топлива. Должны быть приняты меры, обеспечивающие, чтобы при утечке жидкого топлива через пробный кран не возникала опасность воспламенения.

2.2.3.5.2 Вместо измерительных трубок могут использоваться другие указатели уровня топлива, при выполнении следующих условий:

.1 на пассажирских судах для таких средств не должны требоваться отверстия ниже верхней плоскости танка, и их повреждение или перелив танка не должны приводить к утечке топлива; и

.2 на грузовых судах повреждение таких средств или перелив танка не должны приводить к утечке топлива в помещение. Применение цилиндрических стекол в указателях уровня запрещается. Администрация может разрешить применение указателя уровня топлива с плоскими стеклами и самозакрывающимися клапанами, установленными между указателями уровня и топливными танками.

2.2.3.5.3 Средства, предписанные в пункте 2.2.3.5.2, приемлемые для Администрации, должны поддерживаться в надлежащем состоянии с целью обеспечения их бесперебойной и точной работы в процессе эксплуатации.

*2.2.4 Предотвращение возникновения избыточного давления*

Должны быть приняты меры для предотвращения возникновения избыточного давления в любом топливном танке или любой части топливной системы, включая наполнительные трубопроводы, обслуживаемые судовыми насосами. Воздушные и переливные трубопроводы и предохранительные клапаны должны производить слив в такое место, где отсутствует опасность пожара или взрыва от появления топлива и паров, и не должны вести в помещения экипажа, пассажирские помещения, помещения специальной категории, закрытые помещения ро-ро, машинные помещения или подобные помещения.

*2.2.5 Топливные трубопроводы*

2.2.5.1 Топливные трубопроводы, их клапаны и арматура должны быть изготовлены из стали или другого одобренного материала, однако может быть допущено ограниченное применение гибких шлангов в местах, где, по мнению Администрации, они необходимы*. Такие гибкие шланги и их концевые соединения должны быть изготовлены из одобренных огнестойких материалов достаточной прочности и в соответствии с требованиями Администрации. Для изготовления клапанов, устанавливаемых на топливных танках и находящихся под статическим давлением, используется сталь, или может допускаться чугун с шаровидным графитом. Однако, клапаны из обычного чугуна могут использоваться в трубопроводных системах, если проектное давление в них менее 7 бар и проектная температура менее 60°C.

---

* См. Рекомендации, опубликованные Международной организацией по стандартизации, в частности, публикацию ИСО 15540:1999 - "Суда и морская технология - Огнестойкость шлангов в сборе - Методы испытаний"; и ИСО 15541:1999 - "Суда и морская технология - Огнестойкость шлангов в сборе - Требования к испытательному стенду". См. также MSC.1/Circ.1321 - "Руководство по мерам предупреждения пожаров в машинных и грузовых насосных отделениях".

2.2.5.2 Наружные топливные трубопроводы высокого давления на участках от топливных насосов до форсунок должны быть помещены в систему закрытых трубопроводов, способную удерживать топливо при утечках в трубопроводах высокого давления. Эта система состоит из наружного трубопровода, в который помещен топливный трубопровод высокого давления, образуя неразъемную конструкцию. Система наружного трубопровода должна иметь средства сбора протечек, и должны быть предусмотрены меры и устройства подачи сигнала аварийно-предупредительной сигнализации при течи в топливном трубопроводе.

2.2.5.3 Топливные трубопроводы не должны располагаться непосредственно над установками или вблизи установок с высокой температурой, включая котлы, паропроводы, выхлопные коллекторы, глушители и другое оборудование, которое, согласно требованию пункта 2.2.6, должно иметь изоляцию. Насколько это практически возможно, топливные трубопроводы устанавливаются как можно далее от горячих поверхностей, электрических установок или иных источников воспламенения, и экранируются или защищаются другим подходящим образом, чтобы избежать разбрызгивания или утечки топлива на источники воспламенения. Количество соединений в таких системах трубопроводов сводится к минимуму.

2.2.5.4 Компоненты топливной системы двигателя внутреннего сгорания устраиваются с учетом максимального пикового давления, которое ожидается в эксплуатации, включая гидравлические удары, производимые и передаваемые топливными насосами обратно в приемный трубопровод топлива и трубопровод сбора протечек. Соединения в трубопроводах подачи топлива и сбора протечек устраиваются с учетом их способности предотвращения протечек топлива под давлением при эксплуатации и техническом обслуживании.

2.2.5.5 Если подача топлива на несколько установок внутреннего сгорания осуществляется от единого источника, предусматриваются средства отключения трубопроводов подачи топлива и сбора протечек к каждому двигателю. Средства отключения не должны влиять на эксплуатацию других двигателей и должны управляться с места, которое не станет недоступным в случае пожара на любом из двигателей.

2.2.5.6 Если Администрация допускает прокладку трубопроводов с нефтепродуктами и горючими жидкостями через жилые и служебные помещения, такие трубопроводы должны изготавливаться из материала, одобренного Администрацией, с учетом опасности пожара.

*2.2.6 Защита поверхностей с высокой температурой*

2.2.6.1 Поверхности с температурой более 220°C, на которые может попасть топливо в результате разрыва топливной системы, должны быть надлежащим образом покрыты изоляцией.

2.2.6.2 Должны быть предприняты меры предосторожности по предотвращению попадания на горячие поверхности любых нефтепродуктов под давлением в результате протечек любого насоса, фильтра или подогревателя топлива.

*2.3 Меры и устройства, связанные со смазочными маслами*

2.3.1 Меры и устройства для хранения, распределения и использования смазочных масел, применяемых в системах смазки под давлением, должны обеспечивать безопасность судна и людей на борту. Такие меры и устройства в машинных помещениях категории "А" и, когда это практически возможно, в других машинных помещениях должны, по меньшей мере, отвечать положениям пунктов 2.2.1, 2.2.3.3, 2.2.3.4, 2.2.3.5, 2.2.4, 2.2.5.1, 2.2.5.3 и 2.2.6, за исключением случаев, когда:

.1 это не препятствует использованию в системах смазки смотровых стекол протока, если испытаниями установлено, что они имеют достаточную степень огнестойкости; и

.2 может быть разрешена установка измерительных трубок в машинных помещениях; однако требования пунктов 2.2.3.5.1.1 и 2.2.3.5.1.3 могут не применяться, при условии что измерительные трубки снабжены соответствующими средствами закрытия.

2.3.2 Положения пункта 2.2.3.4 применяются также к танкам смазочного масла, за исключением танков емкостью менее 500 л, танкам хранения масла, клапаны которых закрыты в условиях обычного режима эксплуатации судна, или, когда установлено, что непреднамеренное срабатывание быстрозапорного клапана танка смазочного масла поставило бы под угрозу безопасную эксплуатацию главного двигателя или важнейших вспомогательных механизмов.

*2.4 Меры и устройства, связанные с другими воспламеняющимися нефтепродуктами*

Меры и устройства для хранения, распределения и использования других воспламеняющихся нефтепродуктов, применяемых под давлением в системах передачи энергии, в системах управления и пуска и в нагревательных системах, должны обеспечивать безопасность судна и находящихся на нем лиц. Подходящие устройства сбора протечек нефтепродуктов устанавливаются под гидравлическими клапанами и цилиндрами. В местах, где имеются источники воспламенения, такие меры должны, по меньшей мере, отвечать положениям пунктов 2.2.3.3, 2.2.3.5, 2.2.5.3 и 2.2.6, а в отношении прочности и конструкции - положениям пунктов 2.2.4 и 2.2.5.1.

*2.5 Меры и устройства, связанные с жидким топливом, для машинных помещений с периодически безвахтенным обслуживанием*

Дополнительно к требованиям пунктов 2.1-2.4, топливная система и система смазки в машинных помещениях с периодически безвахтенным обслуживанием должны отвечать следующему:

.1 если заполнение расходных топливных танков осуществляется автоматически или с помощью дистанционного управления, предусматриваются средства для предотвращения разлива топлива в результате их переполнения. Другое оборудование, автоматически обрабатывающее воспламеняющиеся жидкости (например сепараторы топлива), которое, когда это практически возможно, устанавливается в особом помещении, отведенном для сепараторов и их подогревателей, имеет устройства для предотвращения разлива топлива в результате переполнения танков; и

.2 если расходные топливные танки или отстойные танки оборудованы подогревающими устройствами и возможен нагрев топлива до температуры, превышающей температуру его вспышки, предусматривается аварийно-предупредительная сигнализация о наличии высокой температуры.

***3 Меры и устройства, связанные с газообразным топливом, используемым для хозяйственных нужд***

Системы газообразного топлива, используемого для хозяйственных нужд, должны быть одобрены Администрацией. Место хранения газовых баллонов должно располагаться на открытой палубе или в хорошо вентилируемом помещении, имеющем доступ только на открытую палубу.

***4 Разные вопросы источников воспламенения***

*4.1 Электрические обогреватели*

Электрические обогреватели, если используются, должны жестко крепиться в месте установки и располагаться так, чтобы свести к минимуму опасность возникновения пожара. Такие обогреватели не должны оборудоваться открытыми нагревательными элементами, которые своим теплом могли бы опалить или воспламенить одежду, занавеси или иные подобные материалы.

*4.2 Бачки для отходов*

Бачки для отходов устраиваются из негорючих материалов, без отверстий по бокам или в дне.

*4.3 Защита покрытых изоляцией поверхностей от проникновения нефтепродуктов*

В помещениях, куда возможно проникновение нефтепродуктов, поверхность изоляции должна быть невосприимчивой к нефтепродуктам или их парам.

*4.4 Первичные палубные покрытия*

Первичные палубные покрытия, если они используются в жилых и служебных помещениях и постах управления или используются на балконах кают пассажирских судов, построенных 1 июля 2008 года и после этой даты, должны быть из одобренного материала, который не является воспламеняющимся, что определяется в соответствии с Кодексом по процедурам испытания на огнестойкость.

***5 Грузовая зона танкеров***

*5.1 Разделение грузовых танков*

5.1.1 Грузовые насосные отделения, грузовые танки, сливные танки и коффердамы располагаются в нос от машинных помещений. Однако, нет необходимости располагать танки жидкого топлива в нос от машинных помещений. Грузовые танки и сливные танки изолируются от машинных помещений коффердамами, грузовыми насосными отделениями, танками жидкого топлива или балластными танками. Насосные отделения, в которых находятся насосы и относящееся к ним оборудование для балластировки помещений, примыкающих к грузовым танкам и сливным цистернам, а также насосы для перекачки топлива должны рассматриваться в контексте данного правила как эквивалент грузовому насосному отделению, при условии что такие насосные отделения имеют такой же уровень безопасности, какой требуется для грузовых насосных отделений. Насосные отделения, предназначенные только для перекачки балластной воды или жидкого топлива, однако, могут не отвечать требованиям правила 10.9. Для размещения насосов нижняя часть насосного отделения может иметь нишу, вдающуюся в машинные помещения категории "А", при условии что высота ниши, как правило, не превышает 1/3 теоретической высоты борта над килем, за исключением того что на судах дедвейтом не более 25000 т, когда можно показать, что, по соображениям доступности и рационального расположения трубопроводов, это практически невозможно, Администрация может разрешить увеличение высоты такой ниши, но не более чем до половины теоретической высоты борта над килем.

5.1.2 Главные посты управления грузовыми операциями, посты управления, жилые и служебные помещения (за исключением изолированных кладовых грузового инвентаря) располагаются в корму от грузовых танков, сливных цистерн и помещений, которые отделяют грузовые танки или сливные цистерны от машинных помещении, но не обязательно в корму от топливных цистерн и балластных танков и должны быть устроены таким образом, чтобы любое повреждение палубы или переборки не приводило к проходу газа или дыма из грузовых танков в любое жилое помещение, главные посты управления грузовыми операциями, посты управления или служебные помещения. Предусмотренная в соответствии с пунктом 5.1.1 ниша может не приниматься во внимание при определении расположения указанных помещений.

5.1.3 Однако, при необходимости, Администрация может разрешить расположение главных постов управления грузовыми операциями, постов управления, жилых и служебных помещений в нос от грузовых танков, сливных цистерн и помещений, которые отделяют грузовые танки и сливные цистерны от машинных помещений, но не обязательно в нос от топливных или балластных танков. Машинные помещения, не являющиеся машинными помещениями категории "A", могут быть размещены в нос от грузовых танков и сливных цистерн при условии, что они отделены от грузовых танков и сливных цистерн коффердамами, грузовыми насосными отделениями, топливными или балластными танками и имеют по меньшей мере один переносной огнетушитель. Когда в машинных помещениях имеются двигатели внутреннего сгорания, кроме ручных огнетушителей, в них должен находиться одобренный огнетушитель пенного типа вместимостью не менее 45 л или равноценный ему. Если эксплуатация полупереносного огнетушителя практически не является целесообразной, он может быть заменен на два дополнительных переносных огнетушителя. Главные посты управления грузовыми операциями, посты управления, жилые и служебные помещения устраиваются таким образом, чтобы любое повреждение палубы или переборки не приводило к проходу газа или дыма из грузовых танков в такие помещения. Кроме того, если это необходимо для безопасности или плавания судна, Администрация может разрешить, чтобы машинные помещения, в которых находятся двигатели внутреннего сгорания мощностью более 375 кВт, не являющиеся главными двигателями, были расположены в нос от грузовой зоны при условии, что такое расположение находится в соответствии с положениями данного пункта.

5.1.4 Только на комбинированных судах:

.1 сливные цистерны окружаются коффердамами, за исключением тех случаев, когда ограничивающими конструкциями сливных цистерн, в которых во время рейса с сухими грузами могут содержаться остатки из танков, являются корпус, главная грузовая палуба, переборка грузового насосного отделения или топливный танк. Эти коффердамы не должны быть открыты в сторону двойного дна, туннеля трубопроводов, насосного отделения или другого выгороженного помещения, они не должны использоваться для приема груза или балластной воды и не должны соединяться трубопроводами с грузовой или балластной системой. Должны быть предусмотрены средства для заполнения коффердамов водой и их осушения. Если ограничивающей конструкцией сливной цистерны является переборка грузового насосного отделения, это насосное отделение не должно быть открыто в сторону двойного дна, туннеля трубопроводов или другого выгороженного помещения, однако могут допускаться отверстия, снабженные газонепроницаемыми крышками на болтах;

.2 должны быть предусмотрены средства для отключения трубопроводов, соединяющих насосное отделение со сливными цистернами, упомянутыми в пункте 5.1.4.1. В качестве средства отключения служит клапан с установленным за ним перекидным фланцем с заглушкой или съемный патрубок с соответствующими глухими фланцами. Это устройство должно располагаться вблизи сливных цистерн, но если это окажется нецелесообразным или практически неосуществимым, оно может быть расположено в насосном отделении непосредственно за тем местом, где трубопровод проходит через переборку. Отдельный стационарный насос и трубопровод, включающий клапанную коробку, с запорным клапаном и глухим фланцем, должны быть предусмотрены для откачки содержимого сливных цистерн непосредственно на открытую палубу для сдачи на береговые приемные средства, когда судно занято перевозкой навалочных грузов. Если система перекачки нефтяных остатков в сливные цистерны используется когда судно занято перевозкой навалочных грузов, она не должна иметь соединений с другими системами. Отделение от других систем посредством удаления съемных патрубков допускается;

.3 устройство люков и отверстий для очистки сливных цистерн разрешается только на открытой палубе, причем эти люки и отверстия должны быть снабжены закрытиями. За исключением случаев, когда эти закрытия представляют собой листы на болтах, расположенных на таком расстоянии друг от друга, при котором обеспечивается водонепроницаемость закрытия, они должны быть снабжены запирающими устройствами, находящимися под контролем ответственного лица командного состава судна; и

.4 если предусмотрены бортовые грузовые танки, подпалубные грузовые трубопроводы для нефтепродуктов устанавливаются внутри этих танков. Администрация, однако, может разрешить размещение грузовых трубопроводов для нефтепродуктов в специальных каналах, которые должны надлежащим образом очищаться и вентилироваться к удовлетворению Администрации. Если бортовые грузовые танки не предусмотрены, подпалубные грузовые трубопроводы для нефтепродуктов размещаются в специальных каналах;

5.1.5 Если доказана необходимость размещения навигационного мостика над грузовой зоной, он должен использоваться только для навигационных целей и быть отделен от палубы грузовых танков открытым пространством высотой не менее 2 м. Требования по противопожарной защите такого навигационного мостика должны отвечать требованиям к постам управления правила 9.2.4.2 и другим применимым положениям для танкеров.

5.1.6 Должны быть предусмотрены средства для предотвращения попадания пролитого на палубу груза в районы жилых и служебных помещений. Это может быть достигнуто установкой постоянного непрерывного комингса высотой не менее 300 мм, простирающегося от борта до борта. Особое внимание должно быть уделено мерам и устройствам, связанным с погрузкой с кормы.

*5.2 Ограничение на использование отверстий в ограничивающих конструкциях*

5.2.1 Кроме случаев, разрешенных в пункте 5.2.2, входные двери, воздухозаборники и отверстия, ведущие в жилые и служебные помещения, посты управления и машинные помещения, не должны быть обращены в сторону грузовой зоны. Они должны располагаться на поперечной переборке, не обращенной в сторону грузовой зоны, или на бортовой стороне надстройки или рубки на расстоянии, равном по меньшей мере 4% длины судна, но не менее 3 м от конца надстройки или рубки, обращенного в сторону грузовой зоны. Нет необходимости, однако, чтобы это расстояние превышало 5 м.

5.2.2 Администрация может разрешить входные двери в ограничивающих переборках, обращенных в сторону грузовой зоны, или в пределах расстояния 5 м, указанного в пункте 5.2.1, в главных постах управления грузовыми операциями и в таких служебных помещениях, как продовольственные кладовые, кладовые и кладовые грузового инвентаря, при условии что они не имеют прямого или непрямого доступа в любое другое помещение, являющееся жилым или предназначенное для жилья, посты управления или такие служебные помещения, как камбузы, буфетные или мастерские или подобные им помещения, содержащие источники воспламенения паров. Ограничивающие конструкции такого помещения изолируются по стандарту "A-60", за исключением ограничивающей конструкции, обращенной в сторону грузовой зоны. В пределах расстояний, указанных в пункте 5.2.1, допускается установка на болтах съемных листов для выемки механизмов. Двери и окна рулевой рубки могут располагаться в пределах расстояний, указанных в пункте 5.2.1, если они устроены таким образом, чтобы можно было быстро и эффективно обеспечить непроницаемость рулевой рубки для газов и паров.

5.2.3 Окна и иллюминаторы, обращенные в сторону грузовой зоны и расположенные на бортовых сторонах надстроек и рубок в пределах расстояний, указанных в пункте 5.2.1, должны быть глухого (неоткрывающегося) типа. Такие окна и иллюминаторы, за исключением окон ходового мостика, изготавливаются по стандарту класса "A-60" за исключением того, что стандарт класса "A-0" допускается для окон и иллюминаторов, расположенных вне зоны, указанной в правиле 9.2.4.2.5.

5.2.4 Если имеется постоянный доступ из туннеля трубопроводов в главное насосное отделение, он оборудуется водонепроницаемой дверью, отвечающей требованиям правила II-1/13-1.2 и, кроме того, следующему:

.1 дополнительно к управлению с мостика, водонепроницаемая дверь должна иметь возможность закрытия вручную с внешней стороны входа в главное насосное отделение; и

.2 водонепроницаемая дверь должна находиться в закрытом положении при обычной эксплуатации судна и открываться только в случае требуемого доступа в туннель трубопроводов.

5.2.5 В переборках и палубах, отделяющих грузовые насосные отделения от других помещений, может допускаться установка постоянных газонепроницаемых световых выгородок одобренного типа, предназначенных для освещения грузовых насосных отделений, при условии, что эти выгородки имеют достаточную прочность и что огнестойкость и газонепроницаемость переборки или палубы будут сохранены.

5.2.6 Расположение приемных и выходных вентиляционных отверстий и других отверстий в ограничивающих конструкциях помещений рубки и надстройки производится таким образом, чтобы дополнять положения пункта 5.3 и правила 11.6. Такие вентиляционные отверстия, особенно для машинных помещений, должны располагаться настолько дальше в корму, насколько это практически возможно. Должное внимание, в этом отношении, должно уделяться случаю, когда судно оборудовано для погрузки или выгрузки с кормы. Источники воспламенения, такие как электрическое оборудование, устраиваются так, чтобы избежать опасности взрыва.

*5.3 Отвод газов из грузовых танков*

*5.3.1 Требований общего характера*

Газоотводные системы грузовых танков должны быть полностью независимыми от воздушных труб, обслуживающих другие помещения судна. Устройство и расположение отверстий в палубе грузовых танков, из которых могут выходить воспламеняющиеся пары, должны сводить к минимуму возможность проникновения воспламеняющихся паров в выгороженные помещения, содержащие источник воспламенения, или скопления их вблизи палубных механизмов и оборудования, которые могут создавать опасность воспламенения. В соответствии с этим общим принципом применяются критерии, изложенные в пунктах 5.3.2-5.3.5 и правиле 11.6.

*5.3.2 Газоотводные устройства*

5.3.2.1 Газоотводные устройства каждого грузового танка могут быть независимыми или общими с другими грузовыми танками и могут быть объединены с трубопроводом инертного газа.

5.3.2.2 Если эти устройства являются общими с другими грузовыми танками, то для отключения каждого грузового танка предусматриваются запорные клапаны или другие приемлемые средства. В случае установки запорных клапанов они должны быть снабжены запирающими устройствами, находящимися под контролем ответственного лица командного состава судна. Должна иметься четкая визуальная индикация действительного состояния клапанов или других приемлемых средств. Если танки были отключены от газоотводного устройства, то до начала погрузки или выгрузки груза, или балластировки этих танков, должно быть обеспечено открытие соответствующих запорных клапанов. Никакое отключение не должно приводить к прекращению прохождения газов, вызванного температурными колебаниями в грузовом танке, в соответствии с правилом 11.6.1.1. На танкерах, построенных 1 января 2017 года и после этой даты, при любом отключении должно продолжаться прохождение большого объема смесей паров, воздуха или инертного газа в ходе грузовых операций или балластировки в соответствии с правилом 11.6.1.2.

(Пункт в редакции, введенной в действие с 1 января 2017 года резолюцией КБМ от 11 июня 2015 года N MSC.392(95).

5.3.2.3 Если предполагается погрузка или выгрузка груза, или балластировка танка, или группы танков, которые отключены от общей системы отвода газов, этот танк или группа танков должны быть оборудованы средствами защиты от избыточного давления и вакуума, как требуется в правиле 11.6.3.2.

5.3.2.4 Газоотводные устройства устанавливаются в верхней части каждого грузового танка и самоосушаются в грузовые танки при всех нормальных условиях дифферента и крена судна. Если невозможно установить самоосушающиеся трубопроводы, то должны быть предусмотрены постоянные устройства для осушения газоотводных трубопроводов в грузовой танк.

*5.3.3 Устройства защиты в газоотводных системах*

Газоотводная система снабжается устройствами для предотвращения прохождения пламени в грузовые танки. Конструкция, испытание и расположение этих устройств должны отвечать требованиям, установленным Администрацией, основываясь на руководстве, выработанном Организацией*. Отверстия в пустотах над грузом не должны использоваться для выравнивания давления в танке. Они должны снабжаться самозакрывающимися и газонепроницаемыми крышками. На этих отверстиях не допускаются пламяпрерыватели и сетки.

_____

* См. MSC/Circ.677 - "Пересмотренные требования к конструкции, испытанию и расположению устройств для предотвращения проникновения пламени в грузовые танки танкеров" с поправками в MSC/Circ.1009 и MSC.1/Circ.1324; MSC/Circ.731 - "Пересмотренные факторы, принимаемые в рассмотрение при проектировании газоотводных и дегазационных устройств грузовых танков".

*5.3.4 Выходные отверстия для отвода газов при грузовых операциях и балластировке*

5.3.4.1 Выходные отверстия для отвода газов во время погрузки, выгрузки и балластировки, требуемые правилом 11.6.1.2, должны:

.1.1 допускать свободный выход смесей паров; или

.1.2 допускать дросселирование для обеспечения выхода смесей паров со скоростью не менее 30 м/с;

.2 располагаться таким образом, чтобы смесь паров выбрасывалась вертикально вверх;

.3 когда принят метод свободного выхода смесей паров, - располагаться на высоте не менее 6 м от палубы грузовых танков или от переходного мостика, если выходные отверстия находятся в пределах 4 м от этого мостика, и на расстоянии не менее 10 м по горизонтали от ближайших воздухозаборников и отверстий, ведущих в выгороженные помещения, содержащие источник воспламенения, а также от палубных механизмов, которые могут включать брашпиль и клюзы цепного ящика и оборудования, которое может создавать опасность воспламенения; и

.4 когда принят метод высокоскоростного выпуска, - располагаться на высоте не менее 2 м от палубы грузовых танков и на расстоянии не менее 10 м по горизонтали от ближайших воздухозаборников и отверстий, ведущих в выгороженные помещения, содержащие источник воспламенения, а также от палубных механизмов, которые могут включать брашпиль и клюзы ценного ящика, и оборудования, которое может создавать опасность воспламенения. Эти выходные отверстия снабжаются высокоскоростными устройствами одобренного типа.

5.3.4.2 Газоотводные устройства, отсоединенные от грузовых танков в ходе выгрузки или балластировки, должны отвечать пункту 5.3 и правилу 11.6 и должны состоять либо из одного или более стояков, либо из большого количества высокоскоростных клапанов. Магистраль инертного газа может использоваться для газоотвода.

*5.3.5 Отключение отстойных танков на комбинированных судах*

На комбинированных судах в качестве устройства для отключения отстойных танков, содержащих нефть или нефтяные остатки, от других грузовых танков используются глухие фланцы, устанавливаемые на весь период времени, когда перевозятся грузы, иные чем жидкие, упомянутые в правиле 1.6.1.

*5.4 Вентиляция*

*5.4.1 Системы вентиляции грузовых насосных отделений*

Грузовые насосные отделения должны иметь принудительную вентиляцию, а выходные отверстия вытяжных вентиляторов должны быть выведены в безопасное место на открытой палубе. Производительность системы вентиляции этих помещений должна быть достаточной, для того чтобы сводить к минимуму возможность скопления легковоспламеняющихся паров. Количество воздухообменов должно быть не менее 20 в час, исходя из валового объема помещения. Расположение вентиляционных каналов должно обеспечивать эффективную вентиляцию всего помещения. Вентиляция должна быть вытяжной, с использованием вентиляторов искробезопасного типа.

*5.4.2 Системы вентиляции на комбинированных судах*

На комбинированных судах должна быть предусмотрена возможность принудительной вентиляции грузовых помещений, а также - любых смежных с ними выгороженных помещений. Принудительная вентиляция может обеспечиваться переносными вентиляторами. В смежных со сливными цистернами грузовых насосных отделениях, каналах трубопроводов и коффердамах, как указано в пункте 5.1.4, должна быть предусмотрена одобренная стационарная система обнаружения газа, способная осуществлять контроль за воспламеняющимися парами. Должны быть предусмотрены подходящие меры и устройства для облегчения замера концентрации воспламеняющихся паров во всех других помещениях, расположенных в грузовой зоне. Проведение таких замеров должно быть возможным с открытой палубы или легкодоступных мест.

*5.5 Системы инертного газа*

*5.5.1 Применение*

5.5.1.1 На танкерах дедвейтом 20000 т и более защита грузовых танков должна обеспечиваться стационарной системой инертного газа, в соответствии с требованиями Кодекса по системам пожарной безопасности, за исключением того, что в соответствии с правилом I/5, вместо вышеуказанных систем Администрация может, принимая во внимание устройство и оборудование судна, допустить другие стационарные установки, если они обеспечивают равноценную защиту. Требования к альтернативным стационарным установкам должны соответствовать пункту 5.5.4.

5.5.1.2 Танкеры, на которых очистка грузовых танков производится путем мойки сырой нефтью, оборудуются системой инертного газа, отвечающей требованиям Кодекса по системам пожарной безопасности, и стационарными машинками для мойки танков.

5.5.1.3 Танкеры, на которых требуются системы инертных газов, должны отвечать следующим положениям:

.1 помещения двойного корпуса оборудуются подходящими отростками для подачи инертного газа;

.2 если помещения двойного корпуса подсоединены к постоянно установленной системе распределения инертного газа, предусматриваются средства для предотвращения поступления углеводородных газов из грузовых танков в помещения двойного корпуса через эту систему; и

.3 если такие помещения не подсоединены постоянно к системе распределения инертного газа, предусматриваются соответствующие средства, позволяющие подсоединить их к магистрали инертного газа.

*5.5.2 Системы инертных газов танкеров-химовозов и газовозов*

Требования к системам инертных газов, содержащиеся в Кодексе по системам пожарной безопасности, могут не применяться к:

.1 танкерам-химовозам и газовозам при перевозке грузов, описанных в правиле 1.6.1, при условии, что они отвечают требованиям к системам инертных газов на танкерах-химовозах, установленных Администрацией, основываясь на руководстве, выработанном Организацией*; или

* См. "Правило по системам инертных газов на танкерах-химовозах", принятое резолюцией A.567(14) и Corr.1 Организации.

.2 танкерам-химовозам и газовозам при перевозке воспламеняющихся грузов, иных чем сырая нефть или нефтепродукты, такие как грузы, перечисленные в главах 17 и 18 Международного кодекса по химовозам, при условии что вместимость используемых для их перевозки танков не превышает 3000 $м^3$, а подача каждого сопла моечных машинок танков не превышает 17,5 $м^3$/ч, а общая подача всех работающих одновременно в любом танке машинок, не превышает 110 $м^3$/ч.

*5.5.3 Требования общего характера к системам инертного газа*

5.5.3.1 Система инертных газов обеспечивает инертизацию, продувку, дегазацию порожних танков и поддержание требуемого содержания кислорода в атмосфере грузовых танков.

5.5.3.2 Указанная в пункте 5.5.3.1 система инертных газов проектируется, устанавливается и испытывается в соответствии с Кодексом по системам пожарной безопасности.

5.5.3.3 Танкеры, оборудованные стационарной системой инертных газов, должны иметь закрытую систему замера уровня жидкости в танках.

*5.5.4 Требования к эквивалентным системам*

5.5.4.1 Если танкер оборудован установкой, эквивалентной стационарной системе инертного газа, эта установка должна:

.1 обеспечивать предотвращение опасного накопления взрывоопасных смесей в неповрежденных грузовых танках в ходе обычной эксплуатации в течение балластного перехода и необходимых работ в танках; и

.2 быть устроена так, чтобы свести к минимуму опасность воспламенения от возникновения статического электричества в самой системе.

*5.5 Системы инертного газа*

*5.5.1 Применение*

5.5.1.1 На танкерах дедвейтом 20000 тонн и более, находящихся на этапе постройки 1 июля 2002 года или после этой даты, но ранее 1 января 2016 года, защита грузовых танков обеспечивается стационарной системой инертного газа в соответствии с требованиями Кодекса по системам пожарной безопасности, одобренного резолюцией MSC.98(73), однако Администрация может допустить использование других равноценных систем или устройств, как описано в пункте 5.5.4.

5.5.1.2 На танкерах дедвейтом 8000 тонн и более, находящихся на этапе постройки 1 января 2016 года или после этой даты, при перевозке грузов, описанных в правиле 1.6.1 или 1.6.2, защита грузовых танков обеспечивается стационарной системой инертного газа в соответствии с требованиями Кодекса по системам пожарной безопасности, однако Администрация может допустить использование других равноценных систем или устройств, как описано в пункте 5.5.4.

5.5.1.3 Танкеры, на которых очистка грузовых танков производится путем мойки сырой нефтью, должны быть оборудованы системой инертного газа, отвечающей требованиям Кодекса по системам пожарной безопасности, а также стационарными машинками для мойки танков. Однако системы инертного газа, установленные на танкерах, находящихся на этапе постройки 1 июля 2002 года или после этой даты, но ранее 1 января 2016 года, должны отвечать требованиям Кодекса по системам пожарной безопасности, одобренного резолюцией MSC.98(73).

5.5.1.4 Танкеры, которые должны быть оборудованы системами инертного газа, должны отвечать следующим положениям:

.1 пространства двойного корпуса должны быть оборудованы соответствующими соединениями для подачи инертного газа;

.2 если пространства корпуса подсоединены к стационарной системе распределения инертного газа, должны быть предусмотрены средства для предотвращения утечки углеводородных газов из грузовых танков в пространства двойного корпуса через эту систему; и

.3 если такие пространства не подсоединены постоянно к системе распределения инертного газа, должны быть предусмотрены соответствующие средства, позволяющие подсоединить их к магистрали инертного газа.

*5.5.2 Системы инертного газа танкеров-химовозов и газовозов*

5.5.2.1 Требования к системам инертного газа, содержащиеся в Кодексе по системам пожарной безопасности, могут не применяться к танкерам-химовозам, находящимся на этапе постройки ранее 1 января 2016 года, включая танкеры, находящиеся на этапе постройки ранее 1 июля 2012 года, и ко всем газовозам:

.1 при перевозке грузов, описанных в правиле 1.6.1, при условии что они отвечают требованиям к системам инертного газа на танкерах-химовозах, установленным Администрацией на основании руководства, разработанного Организацией*; или

* См. "Правило по системам инертного газа на танкерах-химовозах", принятое Организацией резолюцией A.567(14), и Corr.1.

.2 при перевозке воспламеняющихся грузов, иных чем сырая нефть или нефтепродукты, таких как грузы, перечисленные в главах 17 и 18 Международного кодекса по химовозам, при условии что вместимость танков, используемых для их перевозки, не превышает 3000 $м^3$, производительность каждого сопла моечных машинок не превышает 17,5 $м^3$/ч, а общая производительность машинок, используемых в грузовом танке, в любой момент времени не превышает 110 $м^3$/ч.

*5.5.3 Общие требования к системам инертного газа*

5.5.3.1 Система инертного газа должна обеспечивать инертизацию, продувку и дегазацию порожних танков и поддержание в грузовых танках атмосферы с требуемым содержанием кислорода.

5.5.3.2 Танкеры, оборудованные стационарной системой инертного газа, должны быть снабжены закрытой системой замера уровня жидкости.

*5.5.4 Требования к равноценным системам*

5.5.4.1 После рассмотрения конструкции и оборудования судна Администрация может разрешить применение других стационарных установок в соответствии с правилом I/5 и пунктом 5.5.4.3.

5.5.4.2 Для танкеров дедвейтом 8000 т и более, но менее 20000 т, находящихся на этапе постройки 1 января 2016 года или после этой даты, вместо стационарных установок в соответствии с требованиями пункта 5.5.4.1 Администрация может разрешить применение других равноценных устройств или средств защиты в соответствии с правилом I/5 и пунктом 5.5.4.3.

5.5.4.3 Равноценные системы или устройства должны:

.1 обеспечивать предотвращение опасного накопления взрывоопасных смесей в неповрежденных грузовых танках во время обычной эксплуатации в течение балластного перехода и во время необходимых работ в танках; и

.2 иметь такую конструкцию, чтобы сводить к минимуму опасность воспламенения вследствие образования статического электричества в самой системе.

*5.6 Инертизация, продувка и дегазация*

5.6.1 Меры и устройства для продувки и/или дегазации должны быть такими, чтобы свести к минимуму опасности из-за рассеивания воспламеняющихся паров в атмосфере и из-за наличия воспламеняющихся смесей в грузовых танках.

5.6.2 Процедура продувки и/или дегазации грузовых танков выполняется в соответствии с правилом 16.3.2.

5.6.3 Меры и устройства для инертизации, продувки и/или дегазации порожних танков, как требуется в пункте 5.5.3.1, должны удовлетворять Администрацию и быть такими, чтобы свести к минимуму накопление углеводородных паров в карманах, образованных в танках внутренними элементами конструкции судна, и чтобы:

.1 на индивидуальных грузовых танках выходной отросток трубопровода газа, если он установлен, располагается как можно дальше, с практической точки зрения, от приемного отверстия инертного газа/воздуха, и в соответствии с пунктом 5.3 и правилом 11.6. Входное отверстие таких отростков трубопровода отвода газа может располагаться либо на уровне палубы, либо на высоте не более 1 м над днищем танка;

.2 площадь поперечного сечения такого отростка отвода газа, указанного в пункте 5.6.3.1, должна быть такой, чтобы обеспечить поддержание скорости газа на выходе не менее 20 м/с, когда одновременно в любые три танка поступает инертный газ. Выходные отверстия должны располагаться над уровнем палубы на высоте не менее 2 м; и

.3 каждое выходное отверстие газа, упомянутое в пункте 5.6.3.2, оборудуется подходящей системой отключения.

*5.7 Измерение концентрации газа и обнаружение*

*5.7.1 Переносной прибор*

Танкеры оборудуются по меньшей мере одним переносным прибором для измерения концентрации кислорода и одним прибором для измерения концентрации воспламеняющихся паров, вместе с достаточным комплектом запасных частей. Обеспечиваются подходящие средства калибровки таких приборов.

*5.7.2 Устройства измерения концентрации газов в пространствах двойного корпуса и двойного дна*

5.7.2.1 Должны быть предусмотрены подходящие переносные приборы для измерения концентрации кислорода и воспламеняющихся паров в пространствах двойного корпуса и двойного дна. При выборе этих приборов надлежащее внимание уделяется их использованию в сочетании со стационарными системами отбора проб газа, упомянутыми в пункте 5.7.2.2.

5.7.2.2 Если состояние атмосферы в пространствах двойного корпуса не может быть замерено достоверно с использованием гибких шлангов отбора проб, такие пространства оборудуются постоянными трубопроводами отбора проб газа. Конфигурация трубопроводов отбора проб газа приспосабливается к конструкции таких пространств.

5.7.2.3 Материалы конструкции и размерения трубопроводов отбора проб газа должны быть такими, чтобы предотвратить ограничения в их использовании. Если используются материалы из пластмассы, они должны быть электропроводными.

*5.7.3 Устройства стационарных систем обнаружения углеводородных газов в пространствах двойного корпуса и двойного дна нефтяных танкеров*

5.7.3.1 Дополнительно к требованиям пунктов 5.7.1 и 5.7.2, нефтяные танкеры дедвейтом 20000 т и более, построенные 1 января 2012 года и после этой даты, оборудуются стационарной системой обнаружения углеводородных газов, отвечающей требованиям Международного кодекса по системам пожарной безопасности, для измерения концентрации углеводородных газов во всех балластных танках и пустых пространствах двойного дна, смежных с грузовыми танками, включая форпик и любые другие танки и пространства под палубой переборок, смежные с грузовыми танками.

5.7.3.2 Нефтяные танкеры, оборудованные постоянными рабочими системами инертизации таких пространств, не нуждаются в оборудовании стационарным оборудованием обнаружения углеводородных газов.

5.7.3.3 Несмотря на вышесказанное, грузовые насосные отделения, являющиеся объектом положений пункта 5.10, не нуждаются в выполнении требований данного пункта.

*5.8 Снабжение воздухом пространств двойного корпуса и двойного дна*

Пространства двойного корпуса и двойного дна оборудуются подходящими соединениями для снабжения их воздухом.

*5.9 Защита грузовой зоны*

Поддон для сбора остатков груза в грузовых трубопроводах и шлангах должен быть в месте их соединений с клапанной коробкой. Грузовые шланги и шланги для мойки танков должны быть электропроводными по всей длине, включая их соединения и фланцы (за исключением береговых соединений), и заземлены в целях снятия электростатических зарядов.

*5.10 Защита грузовых насосных отделений*

5.10.1 На танкерах:

.1 грузовые, балластные и зачистные насосы, установленные в грузовых насосных отделениях и приводящиеся в действие посредством валопровода, проходящего через переборки насосного отделения, оборудуются датчиками температуры сальников валопровода в переборке, подшипниках и кожухе насосов. Непрерывный звуковой и световой сигналы аварийно-предупредительной сигнализации автоматически должны подаваться в отделении управления грузовыми операциями или в посту управления насосами;

.2 освещение в грузовых насосных отделениях, за исключением аварийного освещения, должно быть связано с вентиляцией таким образом, чтобы вентиляция приводилась в действие при включении освещения. Отказ системы вентиляции не должен приводить к отключению освещения;

.3 устанавливается система непрерывного слежения за концентрацией углеводородных паров. Забор проб атмосферы или чувствительные элементы датчиков располагаются в подходящих местах, чтобы сразу обнаружить потенциально опасные протечки. Если концентрация углеводородных паров достигает предустановленного уровня, который не должен превышать 10% от нижнего предела воспламеняемости, должны автоматически подаваться непрерывный звуковой и световой сигналы аварийно-предупредительной сигнализации в насосном отделении, посту управления главным двигателем, отделении управления грузовыми операциями и ходовом мостике с целью привлечения внимания персонала к потенциальной опасности; и

.4 все насосные отделения обеспечиваются устройствами контроля за уровнем жидкости в льялах, вместе с соответствующим образом расположенной аварийно-предупредительной сигнализацией.

**Правило 5. Возможные меры снижения опасности распространения пожара**

Возможные меры снижения опасности распространения пожара

***1 Назначение***

Назначением данного правила является ограничение возможности разрастания пожара в каждом помещении судна. С этой целью должны выполняться следующие функциональные требования:

.1 обеспечиваются средства управления поступлением воздуха в помещение;

.2 обеспечиваются средства контроля за воспламеняющимся жидкостями в помещении; и

.3 ограничивается использование горючих материалов.

***2 Управление поступлением воздуха и контроль за воспламеняющимися жидкостями***

*2.1 Средства закрытия и устройства отключения вентиляции*

2.1.1 Главные приемные и выходные отверстия всех систем вентиляции должны иметь возможность закрытия с мест, расположенных вне вентилируемых помещений. Средства закрытия должны быть легко доступны, четко выделяться, иметь постоянную маркировку и показывать, в открытом или закрытом положении они находятся.

2.1.2 Для принудительной вентиляции жилых, служебных, грузовых помещений, постов управления и машинных помещений должна быть предусмотрена возможность остановки с легкодоступного места, находящегося вне обслуживаемого помещения. Это место не должно легко отрезаться огнем в случае пожара в обслуживаемых помещениях.

2.1.3 На пассажирских судах, перевозящих более 36 пассажиров, принудительная вентиляция, за исключением вентиляции машинных и грузовых помещений и любой альтернативной системы вентиляции, которая может требоваться правилом 8.2, оборудуется органами управления, сгруппированными таким образом, чтобы все вентиляторы могли быть остановлены с любого из двух отдельных мест, расположенных как можно далее с практической точки зрения, друг от друга. Для вентиляторов систем принудительной вентиляции грузовых помещений должна быть предусмотрена возможность остановки с безопасного места вне таких помещений.

*2.2 Средства управления в машинных помещениях*

2.2.1 Средства управления обеспечиваются для открытия и закрытия световых люков, закрытия отверстий в раструбах, обычно используемых для вытяжной вентиляции, и закрытия противопожарных заслонок вентиляции.

2.2.2 Обеспечиваются средства управления для остановки вентиляторов. Органы управления, предусмотренные для принудительной вентиляции машинных помещений, группируются так, чтобы они приводились в действие из двух мест, одно из которых должно находиться вне таких помещений. Средства остановки принудительной вентиляции машинных помещений должны быть полностью отделены от средств остановки вентиляции других помещений.

2.2.3 Обеспечиваются средства управления для остановки нагнетательных и вытяжных вентиляторов, топливоперекачивающих насосов, насосов установок жидкого топлива, насосов системы смазки, циркуляционных насосов горячего масла для прогрева двигателя и топливных сепараторов. Однако, нет необходимости применять пункты 2.2.4 и 2.2.5 к нефтеводяным сепараторам.

2.2.4 Органы управления, требуемые в пунктах 2.2.1-2.2.3 и правилом 4.2.2.3.4, располагаются вне соответствующего помещения, чтобы не быть отрезанными огнем в случае пожара в обслуживаемом ими помещении.

2.2.5 На пассажирских судах, органы управления, требуемые пунктами 2.2.1-2.2.4 и правилами 8.3.3 и 9.5.2.3, и органы управления любой требуемой противопожарной системой, располагаются в одном месте управления или группируются в как можно меньшем количестве мест, к удовлетворению Администрации. Такие места должны иметь безопасный доступ с открытой палубы.

*2.3 Дополнительные требования к средствам управления в машинных помещениях с периодически безвахтенным обслуживанием*

2.3.1 Для машинных помещений с периодически безвахтенным обслуживанием Администрация должна уделять особое внимание поддержанию огнестойкости машинных помещений, расположению и централизации органов управления системами пожаротушения, требуемым устройствам отключения (например, вентиляции, топливных насосов и др.) и тому, что могут потребоваться дополнительные средства пожаротушения, иное оборудование для борьбы с пожаром и дыхательные аппараты.

2.3.2 На пассажирских судах эти требования должны быть по меньшей мере эквивалентными требованиям к машинным помещениям с обычной вахтой.

***3 Огнезащитные материалы***

*3.1 Использование негорючих материалов*

*3.1.1 Изолирующие материалы*

Изолирующие материалы должны быть негорючими, за исключением их использования в грузовых помещениях, почтовых и багажных кладовых и рефрижераторных отсеках служебных помещений. Антиконденсатные материалы и клеи, используемые в сочетании с изоляцией, также как и изоляция арматуры трубопроводов систем охлаждения, могут не быть негорючими, но их количество должно быть сведено к практически необходимому минимуму, а их внешние поверхности должны иметь характеристики медленного распространения пламени.

*3.1.2 Подволоки и зашивки*

3.1.2.1 На пассажирских судах, за исключением грузовых помещений, все зашивки, опорные брусья, предотвращающие тягу заделки и подволоки должны быть из негорючих материалов, за исключением их использования в почтовых и багажных кладовых, саунах иди рефрижераторных отсеках служебных помещений.

3.1.2.2 На грузовых судах все зашивки, подволоки, предотвращающие тягу заделки и связанные с ними опорные брусья должны быть из негорючих материалов в следующих помещениях:

.1 жилых и служебных помещениях и постах управления судов, для которых указан метод IC, оговоренный в правиле 9.2.3.1; и

.2 коридорах и выгородках трапов, обслуживающих жилые и служебные помещения и посты управления судов, для которых указаны методы IIC или IIIC, оговоренные в правиле 9.2.3.1.

*3.1.3 Частичные переборки и палубы на пассажирских судах*

3.1.3.1 Частичные переборки или палубы, используемые для дополнительного деления помещения в целях удобства или художественного оформления, должны быть из негорючих материалов.

3.1.3.2 Зашивки, подволоки и частичные переборки или палубы, используемые для ограждения или разделения соседних балконов кают, должны быть из негорючих материалов. Балконы кают на пассажирских судах, построенных до 1 июля 2008 года, должны соответствовать требованиям данного подпункта к первому освидетельствованию после 1 июля 2008 года.

*3.2 Использование горючих материалов*

*3.2.1 Общие положения*

3.2.1.1 На пассажирских судах, перекрытия классов "A", "B" или "C" в жилых и служебных помещениях и балконов кают, которые облицованы горючими материалами, отделками, молдингами, декорациями и пленками, должны отвечать положениям пунктов 3.2.2-3.2.4 и правила 6. Однако, традиционные деревянные полки и деревянные зашивки переборок и подволоков допускаются в саунах, и такие материалы могут не подвергаться расчетам, предписанным в пунктах 3.2.2 и 3.2.3. Однако, положения пункта 3.2.3 можно не применять к балконам кают.

3.2.1.2 На грузовых судах негорючие переборки, подволоки и зашивки, установленные в жилых и служебных помещениях, могут облицовываться горючими материалами, отделками, молдингами, декорациями и пленками, при условии что такие помещения ограничены негорючими переборками, подволоками и зашивками в соответствии с положениями пунктов 3.2.2-3.2.4 и правила 6.

*3.2.2 Максимальная теплотворная способность горючих материалов*

Горючие материалы, используемые для облицовки и отделки, оговоренные в пункте 3.2.1, должны иметь теплотворную способность* не более 45 МДж/м$^2$ площади для использованных толщин. Требования данного пункта не применяются к поверхностям мебели, закрепленной к зашивкам или переборкам.

---

* См. рекомендации, опубликованные Международной организацией по стандартизации, в частности, Публикацию ИСО/ПМС 1716 - "Реакция на испытание на огнестойкость строительных и транспортных изделий - Определение теплотворной способности".

*3.2.3 Общий объем горючих материалов*

Где горючие материалы используются в соответствии с пунктом 3.2.1, они должны отвечать нижеследующим требованиям:

.1 общий объем горючих облицовок, молдингов, декораций и пленок в любых жилых и служебных помещениях не должен превышать объема, эквивалентного покрытию пленкой толщиной 2,5 мм всей площади стен и подволока. Мебель, закрепленная к зашивкам, переборкам или палубам, может не включаться в расчет общего объема горючих материалов; и

.2 в случае судов, оборудованных автоматической спринклерной системой, отвечающей положениям Кодекса по системам пожарной безопасности, вышеуказанный объем может включать некоторые горючие материалы, используемые для монтажа перекрытий класса "С".

*3.2.4 Характеристики медленного распространения пламени наружных поверхностей*

Нижеперечисленные поверхности должны иметь характеристики медленного распространения пламени, в соответствии с Кодексом по процедурам испытания на огнестойкость.

3.2.4.1 На пассажирских судах:

.1 наружные поверхности в коридорах и выгородках трапов и облицовка переборок и подволоков в жилых и служебных помещениях (за исключением саун) и постов управления; и

.2 поверхности и настилы в скрытых или недоступных местах жилых и служебных помещений и постов управления;

.3 наружные поверхности балконов кают, за исключением систем покрытия палуб деревом твердых пород.

3.2.4.2 На грузовых судах:

.1 наружные поверхности в коридорах и выгородках трапов и подволоки жилых и служебных помещений (за исключением саун) и постов управления; и

.2 поверхности и настилы в скрытых или недоступных местах жилых и служебных помещений и постов управления.

*3.3 Мебель в выгородках трапов пассажирских судов*

Мебель в выгородках трапов должна быть ограничена только местами для сидения. Она должна быть закреплена, ограничена шестью местами на каждой палубе в каждой выгородке трапа, должна иметь ограниченную пожароопасность, определенную в соответствии с Кодексом по процедурам испытания на огнестойкость, и не должна загромождать пассажирам путь выхода наружу. Администрация может разрешить дополнительные сидячие места в главном вестибюле в пределах выгородки трапа, если они закреплены, изготовлены из негорючих материалов и не загромождают пассажирам путь выхода наружу. Мебель не разрешается устанавливать в коридорах для пассажиров и команды, образующих пути выхода наружу в районах кают. В дополнение к вышесказанному, могут быть разрешены кладовые из негорючих материалов для хранения неопасного оборудования безопасности, требуемого данными правилами. Фонтанчики питьевой воды и установки для производства кубиков льда разрешается иметь в коридорах, при условии что они закреплены и не ограничивают ширину путей выхода наружу. Это применяется также к устройству декоративных посадок цветов или деревьев, скульптур или иных объектов искусства, таких как картины и гобелены в коридорах и на трапах.

*3.4 Мебель и отделка балконов кают на пассажирских судах*

Мебель и отделка балконов кают должны отвечать правилам 3.40.1, 3.40.2, 3.40.3, 3.40.6 и 3.40.7, если такие помещения не защищены стационарной системой пожаротушения водораспылением и стационарной системой сигнализации обнаружения пожара, отвечающими правилам 7.10 и 10.6.1.3. Пассажирские суда, построенные до 1 июля 2008 года, должны отвечать положениям данного пункта к первому освидетельствованию после 1 июля 2008 года.

**Правило 6. Возможные меры снижения задымленности и токсичности продуктов горения**

Возможные меры снижения задымленности и токсичности продуктов горения

***1 Назначение***

Назначением данного правила является снижение опасности для человеческой жизни от дыма и токсичных продуктов горения. при пожаре в помещениях, где обычно работают или живут люди. С этой целью, количество выделяемых при горении дыма и токсичных продуктов из горючих материалов, включая отделку поверхностей, должно ограничиваться.

***2 Краски, лаки и другие отделочные материалы***

2.1 Краски, лаки и другие отделочные материалы, используемые на наружных поверхностях внутренних помещений не должны приводить к образованию чрезмерного количества дыма и токсичных продуктов, что определяется в соответствии с Кодексом по процедурам испытания на огнестойкость.

2.2 На пассажирских судах, построенных 1 июля 2008 года и после этой даты, краски, лаки и другие отделочные материалы, используемые на наружных поверхностях балконов кают, за исключением систем покрытия палуб деревом твердых пород, не должны приводить к образованию чрезмерного количества дыма или токсичных продуктов, что определяется в соответствии с Кодексом по процедурам испытания на огнестойкость.

***3 Первичные палубные покрытия***

3.1 Первичные палубные покрытия, если используются в жилых и служебных помещениях и постах управления, должны быть из одобренного материала, который при повышенных температурах не приводит к росту дымообразования или токсичности или взрывоопасности, что определяется в соответствии с Кодексом по процедурам испытания на огнестойкость.

3.2 На пассажирских судах, построенных 1 июля 2008 года и после этой даты, первичные палубные, покрытия балконов кают не должны приводить к росту дымообразования, токсичности или взрывоопасности, что определяется в соответствии с Кодексом по процедурам испытания на огнестойкость.

**Часть C - Подавление пожара**

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

Обнаружение пожара и аварийно-предупредительная сигнализация о пожаре

***1 Назначение***

Назначением данного правила является обнаружение пожара в помещении его возникновения и обеспечение аварийно-предупредительной сигнализации для безопасного выхода наружу и деятельности по борьбе с пожаром. С этой целью должны выполняться следующие функциональные требования:

.1 установки стационарных систем сигнализации обнаружения пожара соответствуют характеру помещения, возможному распространению огня и возможному образованию дыма и газов;

.2 ручные извещатели размещаются эффективно для обеспечения немедленной готовности к оповещению; и

.3 дозорная служба обеспечивает эффективное средство обнаружения и определения места пожара и оповещение ходового мостика и противопожарных партий.

***2 Требования общего характера***

2.1 Стационарная система сигнализации обнаружения пожара обеспечивается в соответствии с положениями данного правила.

2.2 Стационарная система сигнализации обнаружения пожара и система дымообнаружения путем забора проб воздуха, требуемые в данном правиле и других правилах данной части, должны быть одобренного типа и отвечать требованиям Кодекса по системам пожарной безопасности.

2.3 Если стационарная система сигнализации обнаружения пожара требуется для защиты помещений, иных чем указанные в пункте 5.1, в каждом таком помещении устанавливается по меньшей мере один извещатель, отвечающий требованиям Кодекса по системам пожарной безопасности.

2.4 Стационарная система сигнализации обнаружения пожара на пассажирских судах должна быть способной дистанционно и отдельно опознавать каждый автоматический и ручной извещатель.

***3 Первоначальная и периодические проверки***

3.1 После установки, работа стационарной системы сигнализации обнаружения пожара, требуемой в соответствующих правилах данной главы, проверяется при различных режимах вентиляции.

3.2 Работа систем сигнализации обнаружения пожара периодически проверяется, к удовлетворению Администрации, посредством оборудования, производящего горячий воздух соответствующей температуры или дым, или аэрозольные частицы, имеющие соответствующий спектр плотности или размер частиц, или иные признаки, связанные с пожаром в начальной стадии, на которые должен реагировать автоматический извещатель.

***4 Защита машинных помещений***

*4.1 Установка*

Стационарная система сигнализации обнаружения пожара устанавливается:

.1 в машинных помещениях с периодически безвахтенным обслуживанием;

.2 в машинных помещениях, где:

.1 установка систем и оборудования автоматического и дистанционного управления была одобрена вместо непрерывной вахты в помещении;

.2 главная двигательная установка и связанные с ней механизмы, включая основной источник электроэнергии, снабжены различными степенями автоматического или дистанционного управления и находятся под наблюдением постоянной вахты в посту управления; и

.3 в выгороженных содержащих инсинераторы помещениях.

*4.2 Конструкция*

Стационарная система сигнализации обнаружения пожара, требуемая пунктом 4.1.1, устраивается так, и извещатели располагаются таким образом, чтобы быстро обнаруживать возникновение пожара в любой части помещений и при любых обычных условиях эксплуатации механизмов и изменениях условий вентиляции, как требуется возможным спектром температуры окружающей среды. За исключением помещений с ограниченной высотой и там, где их использование является особенно оправданным, системы обнаружения пожара с использованием только тепловых извещателей, не допускаются. Система обнаружения должна вызывать подачу звуковых и световых сигналов аварийно-предупредительной сигнализации, отличающихся от звуковых и световых сигналов любой другой системы, не указывающей на возникновение пожара, в достаточном количестве мест, с тем чтобы они были услышаны и наблюдались на ходовом мостике и ответственным механиком. При отсутствии вахты на ходовом мостике, звуковой сигнал должен подаваться в месте несения вахты ответственным членом экипажа.

***5 Защита жилых и служебных помещений и постов управления***

*5.1 Дымовые извещатели в жилых помещениях*

Дымовые извещатели устанавливаются во всех междупалубных сообщениях, коридорах и путях выхода наружу в пределах жилых помещений, как предусмотрено в пунктах 5.2, 5.3 и 5.4. Рассмотрению подлежит установка специальных дымовых извещателей внутри вентиляционных каналов.

*5.2 Требования к пассажирским судам, перевозящим более 36 пассажиров*

Стационарная система сигнализации обнаружения пожара устанавливается и устраивается так, чтобы обеспечивать 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 ванных 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.

*5.3 Требования к пассажирским судам, перевозящим не более 36 пассажиров*

На всем протяжении каждой отдельной зоны, вертикальной или горизонтальной, во всех жилых и служебных помещениях и, если Администрация считает необходимым, - в постах управления, за исключением помещений, которые не представляют значительной пожароопасности, таких как пустые помещения, санитарные помещения и т.д., устанавливается либо:

.1 стационарная система сигнализации обнаружения пожара, установленная и устроенная так, чтобы обнаруживать наличие пожара в таких помещениях и обеспечивающая обнаружение дыма в коридорах, междупалубных сообщениях и путях выхода наружу внутри жилых помещений. Автоматические извещатели, установленные в каютах, при срабатывании должны также издавать или приводить в действие звуковой сигнал аварийно-предупредительной сигнализации в помещении, где они расположены; либо

.2 автоматическая спринклерная система пожаротушения и сигнализации обнаружения пожара одобренного типа, отвечающая соответствующим требованиям Кодекса по системам пожарной безопасности, установленная и устроенная так, чтобы защищать такие помещения и, кроме того, стационарная система сигнализации обнаружения пожара, установленная и устроенная так, чтобы обеспечивать обнаружение дыма в коридорах, междупалубных сообщениях и путях выхода наружу внутри жилых помещений.

*5.4 Защита атриумов на пассажирских судах*

Вся главная вертикальная зона, содержащая атриум, на всем своем протяжении, защищается системой обнаружения дыма.

*5.5 Грузовые суда*

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.

*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 обеспечивать обнаружение дыма во всех коридорах, междупалубных сообщениях и путях выхода наружу внутри жилых помещений.

*5.5.3 Метод 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.

***6 Защита грузовых помещений на пассажирских судах***

Стационарная система сигнализации обнаружения пожара или система дымообнаружения путем забора проб воздуха обеспечивается в любом грузовом помещении, которое, по мнению Администрации, не является доступным в любое время, за исключением случая, когда к удовлетворению Администрации показано, что судно совершает настолько непродолжительные рейсы, что было бы нецелесообразным применять данное требование.

***7 Ручные извещатели***

Ручные извещатели, отвечающие требованиям Кодекса по системам пожарной безопасности, устанавливаются во всех жилых помещениях, служебных помещениях и постах управления. Один ручной извещатель располагается у каждого выхода. Ручные извещатели должны быть легко доступны в коридорах каждой палубы, так чтобы никакая часть коридора не находилась далее 20 м от ручного извещателя.

***8 Дозорная служба на пассажирских судах***

*8.1 Дозорная служба*

На судах, перевозящих более 36 пассажиров, несется эффективная дозорная служба, так чтобы возгорание могло быть обнаружено быстро. Каждый член дозорной службы должен иметь подготовку по знанию противопожарных мер и устройств судна, также как и расположение и работу любого оборудования, которое ему придется использовать.

*8.2 Инспекционные лючки*

Конструкция подволоков и переборок должна быть такой, чтобы было возможным для дозорной службы, без нарушения эффективности противопожарной защиты, обнаружить любой дым, возникший в скрытых и недоступных местах, за исключением тех мест, где, по мнению Администрации, отсутствует опасность возгорания.

*8.3 Переносная радиотелефонная аппаратура двухсторонней связи*

Каждый член дозорной службы обеспечивается переносным радиотелефоном двусторонней связи.

***9 Системы оповещения о пожаре на пассажирских судах****

* См. "Кодекс по извещателям и индикаторам 2009 года", принятый резолюцией A.1021(26) Организации.

9.1 Пассажирские суда в течение всего времени нахождения в море или в порту (кроме случаев вывода из эксплуатации) обеспечиваются персоналом или оборудуются так, чтобы любой первоначальный сигнал о пожаре был немедленно принят ответственным членом экипажа.

9.2 Панель управления стационарной системой сигнализации обнаружения пожара проектируется по принципу безопасного состояния при отказе (к примеру, разрыв цепи автоматического извещателя приводит к срабатыванию аварийно-предупредительной сигнализации).

9.3 Пассажирские суда, перевозящие более 36 пассажиров, оборудуются аварийно-предупредительной сигнализацией обнаружения пожара для систем, требуемых пунктом 5.2, сосредоточенных в центральном посту управления с постоянной вахтой. Кроме того, органы управления дистанционным закрытием противопожарных дверей и выключением вентиляторов централизуются в том же самом месте. Вентиляторы должны иметь возможность запуска экипажем с поста управления с постоянной вахтой. Панели управления на центральном посту управления должны иметь возможность указания на открытое или закрытое положение противопожарных дверей, включенное или выключенное состояние автоматических извещателей, состояние аварийно-предупредительной сигнализации и вентиляторов. Панель управления постоянно подключается к электропитанию и должна иметь автоматическое переключение на стоящий в готовности источник электроэнергии в случае потери обычного электропитания. Панель управления питается от основного источника электроэнергии и аварийного источника электроэнергии, определенного правилом II-1/42, если иные меры и устройства не разрешены правилами в применимой степени.

9.4 Для сбора экипажа по тревоге устанавливается специальная аварийно-предупредительная сигнализация, управляемая с ходового мостика или противопожарного поста. Эта сигнализация может быть частью общесудовой аварийно-предупредительной сигнализации и должна быть предусмотрена возможность подачи ее звуковых сигналов независимо от сигналов, подаваемых в пассажирских помещениях.

***10 Защита балконов кают на пассажирских судах***

Стационарная система сигнализации обнаружения пожара, отвечающая положениям Кодекса по системам пожарной безопасности, обеспечивается на балконах кают судов, к которым применяется правило 5.3.4, если мебель и отделка таких балконов не являются теми, которые определены в правилах 3.40.1, 3.40.2, 3.40.3, 3.40.6 и 3.40.7.

**Правило 8. Контроль за распространением дыма**

Контроль за распространением дыма

***1 Назначение***

Назначением данного правила является контроль за распространением дыма, чтобы свести к минимуму его опасности. С этой целью должны предусматриваться средства контроля за задымлением в атриумах, постах управления, машинных помещениях и скрытых помещениях.

***2 Защита постов управления, расположенных вне машинных помещений***

В отношении постов управления, расположенных вне машинных помещений, предпринимаются все возможные меры по обеспечению того, чтобы вентиляция, видимость и отсутствие дыма в них поддерживались при пожаре таким образом, чтобы расположенные там механизмы и оборудование могли находиться под контролем человека и продолжали работать эффективно. Обеспечивается альтернативное и отдельное средство подачи воздуха, а воздухозаборники обоих средств вентиляции разносятся так, чтобы свести к минимуму их одновременный забор дыма. На усмотрение Администрации, такие требования могут не применяться к постам управления, расположенным на открытой палубе и имеющим выход на нее или если местные устройства закрытия будут эффективны в равной степени. Система вентиляции, обслуживающая центры безопасности, может быть ответвлением системы вентиляции, обслуживающей ходовой мостик, если система не расположена в смежной главной вертикальной зоне.

***3 Удаление дыма из машинных помещений***

3.1 Положения данного пункта применяются к машинным помещениям категории "А" и, если Администрация считает желательным, к иным машинным помещениям.

3.2 Подходящие меры и устройства предусматриваются для удаления дыма в случае пожара, из подлежащего защите помещения, с учетом положений правила 9.5.2.1. Обычные системы вентиляции могут использоваться в этих целях.

3.3 Предусматриваются средства управления удалением дыма, и такие органы управления должны располагаться вне соответствующего помещения, так чтобы в случае пожара они не были отрезаны от обслуживаемого помещения.

3.4 На пассажирских судах органы управления, требуемые пунктом 3.3, располагаются в одном месте управления или группируются в как можно меньшем количестве мест, к удовлетворению Администрации. Такие места должны иметь безопасный доступ с открытой палубы.

***4 Предотвращающие тягу заделки***

Воздушные пространства за подволоками, панелями или зашивками подразделяются плотно пригнанными предотвращающими тягу заделками, расположенными на расстоянии не более 14 м друг от друга. Такие воздушные пространства в вертикальном направлении, включая расположенные за зашивками междупалубных сообщений, шахт и т.д., должны быть перекрыты на каждой палубе.

***5 Системы дымоизвлечения в атриумах пассажирских судов***

Атриумы оборудуются системой извлечения дыма. Система дымоизвлечения должна приводиться в действие требуемой системой дымообнаружения и быть способной управляться вручную. Вентиляторы должны иметь такую подачу, чтобы весь объем воздуха в помещении заменялся за 10 минут или менее.

**Правило 9. Локализация пожара**

Локализация пожара

***1 Назначение***

Назначением данного правила является локализация пожара в месте его возникновения. С этой целью должны выполняться следующие функциональные требования:

.1 судно разделяется конструкционными элементами с тепловой изоляцией и без нее на зоны;

.2 теплоизоляция ограничивающих конструкций зон выполняется с учетом пожароопасности самого помещения и смежных с ним помещений; и

.3 огнестойкость отверстий и проходов для кабелей и трубопроводов в перекрытиях соответствует огнестойкости перекрытий.

***2 Конструкционные элементы перекрытий с тепловой изоляцией и без нее***

*2.1 Подразделение судна конструкционными элементами перекрытий с тепловой изоляцией и без нее*

Помещения судов всех типов разделяются конструкционными перекрытиями с тепловой изоляцией и без нее, с учетом пожароопасности помещения.

*2.2 Пассажирские суда*

*2.2.1 Главные вертикальные зоны и горизонтальные зоны*

2.2.1.1.1 На судах, перевозящих более 36 пассажиров, корпус, надстройка и рубки подразделяются перекрытиями класса "А-60" на главные вертикальные зоны. Выступы и уступы должны быть сведены к минимуму, но там, где они необходимы, они также должны быть выполнены как перекрытия класса "А-60". Если помещение категории (5), (9) или (10), определенное в пункте 2.2.3.2.2, находится на одной стороне перекрытия или если по обе стороны перекрытия находятся танки жидкого топлива, стандарт может быть снижен до "А-0".

2.2.1.1.2 На судах, перевозящих не более 36 пассажиров, корпус, надстройка и рубки в районе расположения жилых и служебных помещений подразделяются на главные вертикальные зоны перекрытиями класса "А". Эти перекрытия должны иметь величину изоляции в соответствии с таблицами пункта 2.2.4.

2.2.1.2 Переборки, образующие ограничивающие конструкции главных вертикальных зон над палубой переборок, располагаются, насколько это практически возможно, в одной вертикальной плоскости с водонепроницаемыми переборками деления на отсеки, расположенными непосредственно под палубой переборок. Длина и ширина главных вертикальных зон может простираться до максимальной величины в 48 м, чтобы совместить концы главных вертикальных зон с водонепроницаемыми переборками деления на отсеки или чтобы вместить большое общественное помещение, простирающееся на всю длину главной вертикальной зоны, при условии что общая площадь главной вертикальной зоны составляет не более 1600 м$^2$ на любой палубе. За длину или ширину главной вертикальной зоны принимается максимальное расстояние между самыми удаленными точками переборок, ограничивающих зону.

2.2.1.3 Такие переборки простираются от палубы до палубы и до обшивки корпуса или иных ограничивающих конструкций.

2.2.1.4 Если главная вертикальная зона дополнительно подразделяется горизонтальными перекрытиями класса "А" на горизонтальные зоны в целях обеспечения надлежащего барьера между зонами, защищенными и незащищенными спринклерной системой, такие перекрытия простираются между переборками смежных главных вертикальных зон и до обшивки корпуса или наружных ограничивающих конструкций судна, и изолируются в соответствии с величинами изоляции и огнестойкости, указанными в таблице 9.4.

2.2.1.5.1 На судах, предназначенных для специальных целей, таких как автомобильные или железнодорожные паромы, где установка переборок главных вертикальных зон препятствовала бы использованию судна по назначению, предусматриваются равноценные средства тушения и ограничения распространения пожара, особо одобренные Администрацией. Служебные помещения и кладовые судовых запасов не должны располагаться на палубах ро-ро, если они не защищены в соответствии с применимыми правилами.

2.2.1.5.2 Однако, на судне с помещениями специальной категории любое такое помещение должно отвечать применимым положениям правила 20, и в случае когда такое выполнение противоречит выполнению других требований данной главы к пассажирским судам, требования правила 20 преобладают.

*2.2.2 Переборки внутри главной вертикальной зоны*

2.2.2.1 На судах, перевозящих более 36 пассажиров, переборки, от которых не требуется чтобы они были перекрытиями класса "А", должны быть, по меньшей мере, перекрытиями класса "В" или "С", как предписано в таблицах п.2.2.3.

2.2.2.2 На судах, перевозящих не более 36 пассажиров, переборки в жилых и служебных помещениях, от которых не требуется чтобы они были перекрытиями класса "А", должны быть, по меньшей мере, перекрытиями класса "В" или "С", как предписано в таблицах п.2.2.4. Кроме того, переборки коридоров, если не требуется чтобы они имели класс "А", должны быть перекрытиями класса "В" и простираться от палубы до палубы, за исключением того что:

.1 если непрерывные подволоки или зашивки класса "В" установлены на обоих сторонах переборки, часть переборки, находящаяся за непрерывным подволоком или зашивкой, должна быть изготовлена из материала, который по толщине и составу является приемлемым для конструкции перекрытий класса "В", но от которого должно требоваться соответствие стандарту огнестойкости класса "В" только в такой степени, насколько это, по мнению Администрации, является обоснованным и практически возможным; и

.2 на судне, оборудованном автоматической спринклерной системой, отвечающей положениям Кодекса по системам пожарной безопасности, переборки коридоров могут заканчиваться у подволока в коридоре, при условии что такие переборки и подволоки имеют стандарт огнестойкости класса "В", в соответствии с пунктом 2.2.4. Все двери и дверные рамы в таких переборках изготавливаются из негорючих материалов и должны иметь ту же самую огнестойкостью, что и переборка, в которой они устроены.

2.2.2.3 Переборки, от которых требуется, чтобы они были перекрытиями класса "В", за исключением переборок коридоров, как предписано в пункте 2.2.2.2, должны простираться от палубы до палубы и до обшивки борта или иных ограничивающих конструкций. Однако, если непрерывные подволоки или зашивки класса "В" устанавливаются на обеих сторонах переборки, которая имеет по меньшей мере такую же самую огнестойкость, что и смежная с ней переборка, эта переборка может заканчиваться на непрерывном подволоке или зашивке.

*2.2.3 Огнестойкость переборок и палуб на судах, перевозящих более 36 пассажиров*

2.2.3.1 Минимальная огнестойкость всех переборок и палуб должна отвечать не только специальным положениям, содержащимся в других правилах настоящей части, но также соответствовать данным таблиц 9.1 и 9.2. Если, из-за каких-либо конструкционных особенностей судна, затруднительно определить по таблицам минимальную величину огнестойкости какого-либо перекрытия, такая величина должна определяться в соответствии с требованиями Администрации.

2.2.3.2 При пользовании таблицами необходимо руководствоваться следующими требованиями:

.1 таблица 9.1 применяется к переборкам, не ограничивающим главные вертикальные или горизонтальные зоны. Таблица 9.2 применяется к палубам, не образующим уступы в главных вертикальных зонах или не ограничивающим горизонтальные зоны;

.2 для определения соответствующих стандартов огнестойкости, применяемых к ограничивающим конструкциям между смежными помещениями, такие помещения, в зависимости от их пожароопасности, подразделяются на 14 категорий, приводимых ниже. Если, из-за содержимого и назначения помещения, возникают сомнения относительно определения его категории для целей данного правила или возможно назначение двух или более категорий для одного помещения, оно должно рассматриваться как помещение той категории, к которой предъявляются более жесткие требования в отношении ограничивающих конструкций. Небольшие выгороженные комнаты внутри помещения, имеющие менее чем 30% сообщающихся с помещением отверстий, считаются отдельными помещениями. Огнестойкость ограничивающих такие небольшие комнаты переборок и палуб должна соответствовать таблицам 9.1 и 9.2. Название каждой категории является скорее типовым, чем ограничивающим. Номер в скобках, предшествующий названию каждой категории, означает применимую колонку или строку в таблицах.

(1) *Посты управления*

Помещения, в которых расположены аварийные источники электроэнергии и освещения.

Рулевая и штурманская рубки.

Помещения, в которых расположено судовое радиооборудование.

Противопожарные посты.

Центральный пост управления главными механизмами, если он находится за пределами помещения, в котором расположены эти механизмы.

Помещения, в которых расположена централизованная система оповещения о пожаре.

Помещения, в которых расположены центральный пост и оборудование аварийной громкоговорящей связи.

(2) *Междупалубные сообщения*

Внутренние трапы, лифты и полностью выгороженные шахты выхода наружу и эскалаторы (за исключением тех, которые полностью находятся в машинных помещениях) для пассажиров и экипажа и их выгородки.

В связи с этим трап, который выгорожен только в одном междупалубном пространстве, должен рассматриваться как часть помещения, от которого он не отделен противопожарной дверью.

(3) *Коридоры*

Коридоры и вестибюли для пассажиров и экипажа.

(4) *Места эвакуации и наружные пути к ним*

Места расположения спасательных шлюпок и плотов.

Открытые участки палуб и выгороженные прогулочные палубы, образующие места посадки в спасательные шлюпки и плоты и их спуска.

Места сбора людей: внутренние и наружные.

Внешние междупалубные переходы и открытые палубы, используемые для выхода к местам эвакуации.

Борт судна до ватерлинии в состоянии наименьшей эксплуатационной загрузки, борта надстройки и рубки, расположенные ниже и рядом с местами посадки в спасательные шлюпки и плоты и морские эвакуационные системы.

(5) *Открытые участки палуб*

Открытые участки палуб и закрытые прогулочные палубы, на которых нет мест посадки в спасательные шлюпки и плоты и нет их спуска. Чтобы относиться к этой категории, выгороженные прогулочные палубы не должны иметь значительной пожароопасности, это означает, что меблировка ограничивается палубной мебелью. Кроме того, такие места должны иметь естественную вентиляцию посредством постоянных отверстий.

Открытые пространства (пространства вне надстроек и рубок).

(6) *Жилые помещения малой пожароопасности*

Каюты, мебель и отделка которых представляют ограниченную пожароопасность.

Кабинеты и амбулатории, мебель и отделка которых представляют ограниченную пожароопасность.

Общественные помещения, мебель и отделка которых представляют ограниченную пожароопасность, с площадью палубы менее 50 м$^2$.

(7) *Жилые помещения умеренной пожароопасности*

Помещения, перечисленные в категории (6), но мебель и отделка которых представляют иную пожароопасность, чем ограниченная.

Общественные помещения, мебель и отделка которых представляют ограниченную пожароопасность, с площадью палубы 50 м$^2$ и более.

Отдельные шкафы и небольшие кладовые в жилых помещениях площадью менее 4 м$^2$ (в которых не хранятся воспламеняющиеся жидкости).

Кинобудки и помещения для хранения кинолент. Диетические кухни (без применения открытого пламени).

Шкафы для уборочного инвентаря (в которых не хранятся воспламеняющиеся жидкости).

Лаборатории (в которых не хранятся воспламеняющиеся жидкости).

Аптеки.

Небольшие сушильные помещения (с площадью палубы 4 м$^2$ или менее).

Кладовые ценностей.

Операционные.

(8) *Жилые помещения повышенной пожароопасности*

Общественные помещения, мебель и отделка которых представляют иную пожароопасность, чем ограниченная, с площадью палубы 50 м$^2$ и более.

Парикмахерские и косметические салоны.

Сауны.

Торговые киоски.

(9) *Санитарные и подобные им помещения*

Общественные санитарные помещения, душевые, ванные, туалеты и т.д.

Небольшие прачечные.

Закрытые плавательные бассейны.

Отдельные буфетные в жилых помещениях, не содержащие оборудования для приготовления горячей пищи.

Индивидуальные санитарные помещения должны рассматриваться как часть помещения, в котором они расположены.

(10) *Цистерны, пустые пространства и помещения вспомогательных механизмов малой пожароопасности или непожароопасные*

Встроенные водяные цистерны.

Пустые пространства и коффердамы.

Помещения вспомогательных механизмов, в которых нет механизмов с системой смазки под давлением и в которых запрещено хранение горючих веществ, такие как:

помещения с оборудованием для вентиляции и кондиционирования воздуха;

помещение брашпиля;

румпельное отделение;

помещение оборудования успокоителей качки;

отделение гребных электродвигателей;

помещения с секционными электрическими щитами и чисто электрическим оборудованием, кроме масляных трансформаторов (мощностью свыше 10 кВ·А);

туннели гребных валов и туннели трубопроводов;

помещения для насосов и холодильных установок (которые не перекачивают или в которых не применяются воспламеняющиеся жидкости).

Закрытые шахты, обслуживающие перечисленные выше помещения.

Другие закрытые шахты, такие, как шахты для труб и кабелей.

(11) *Помещения вспомогательных механизмов, грузовые помещения, помещения специальной категории, грузовые танки и прочие цистерны для нефтепродуктов и другие подобные помещения умеренной пожароопасности*

Грузовые танки для нефтепродуктов.

Грузовые трюмы, шахты и люки.

Холодильные камеры.

Цистерны жидкого топлива (если они установлены в отдельном помещении, в котором нет механизмов).

Туннели гребных валов и туннели трубопроводов, в которых допускается хранение горючих веществ.

Помещения вспомогательных механизмов, перечисленные в категории (10), в которых расположены механизмы с системой смазки под давлением или в которых разрешено хранение горючих веществ.

Станции приема топлива.

Помещения, в которых имеются масляные трансформаторы (мощностью свыше 10 кВ·А).

Помещения, в которых расположены вспомогательные генераторы, приводимые в действие турбинами и поршневыми паровыми машинами, а также небольшие двигатели внутреннего сгорания мощностью до 110 кВт включительно, приводящие в действие генераторы, насосы спринклерной системы, системы орошения или пожарные и осушительные насосы и т.д.

Закрытые шахты, обслуживающие перечисленные выше помещения.

(12) *Машинные помещения и главные камбузы*

Отделения главных механизмов (за исключением отделений гребных электрических двигателей) и котельные отделения.

Помещения вспомогательных механизмов, кроме перечисленных в категориях (10) и (11), в которых расположены двигатели внутреннего сгорания или другие установки, использующие, подогревающие или перекачивающие жидкое топливо.

Главные камбузы и их вспомогательные помещения.

Шахты и проходы, обслуживающие перечисленные выше помещения.

(13) *Кладовые, мастерские, буфетные и т.п.*

Главные буфетные, не являющиеся частью камбузов.

Главная прачечная.

Большие сушильные помещения (с площадью палубы более 4 м$^2$).

Различные кладовые.

Почтовые и багажные отделения.

Помещения для мусора.

Мастерские (не являющиеся частью машинных помещений, камбузов и т.д.).

Шкафы и кладовые площадью более 4 м$^2$, не являющиеся помещениями, в которых имеются условия для хранения воспламеняющихся жидкостей.

(14) *Прочие помещения, в которых хранятся воспламеняющиеся жидкости*

Малярные.

Кладовые для хранения воспламеняющихся жидкостей (включая краски, медикаменты и т.д.).

Лаборатории (в которых хранятся воспламеняющиеся жидкости);

.3 если для ограничивающей конструкции между двумя помещениями указывается одна величина огнестойкости, эта величина должна применяться во всех случаях;

.4 если в таблицах - прочерк, то несмотря на положения пункта 2.2.2, специальные требования к материалу или огнестойкости отсутствуют; и

.5 в отношении помещений категории (5) Администрация должна определить, применять ли к оконечностям рубок и надстроек величину изоляции по таблице 9.1, а к верхней палубе - величину изоляции по таблице 9.2. Ни в коем случае требования категории (5) таблиц 9.1 или 9.2 не требуют выгородки помещений, которые, по мнению Администрации, не должны ограждаться.

**Таблица 9.1** - *Переборки, не ограничивающие главные вертикальные зоны или горизонтальные зоны*

| Помещения | (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | (6) | (7) | (8) | (9) | (10) | (11) | (12) | (13) | (14) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Посты управления | (1) | B-0 [a] | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-60 | A-60 | A-60 | A-0 | A-0 | A-60 | A-60 | A-60 | A-60 |
| Межпалубные сообщения | (2) | | A-0 [a] | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-15 | A-15 | A-0 [c] | A-0 | A-15 | A-30 | A-15 | A-30 |
| Коридоры | (3) | | | B-15 | A-60 | A-0 | B-15 | B-15 | B-15 | B-15 | A-0 | A-15 | A-30 | A-0 | A-30 |
| Места эвакуации и внешние пути к ним | (4) | | | | | A-0 | A-60 [b, d] | A-60 [b, d] | A-60 [b, d] | A-0 [d] | A-0 | A-60 [b] | A-60 [b] | A-60 [b] | A-60 [b] |
| Открытые участки палуб | (5) | | | | | | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 |
| Жилые помещения малой пожароопасности | (6) | | | | | | B-0 | B-0 | B-0 | C | A-0 | A-0 | A-30 | A-0 | A-30 |
| Жилые помещения умеренной пожароопасности | (7) | | | | | | | B-0 | B-0 | C | A-0 | A-15 | A-60 | A-15 | A-60 |
| Жилые помещения повышенной пожароопасности | (8) | | | | | | | | B-0 | C | A-0 | A-30 | A-60 | A-15 | A-60 |
| Санитарные и подобные им помещения | (9) | | | | | | | | | C | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 |
| Цистерны, пустые пространства и помещения вспомогательных механизмов малой пожароопасности или непожароопасные | (10) | | | | | | | | | | A-0 [a] | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 |
| Помещения вспомогательных механизмов, грузовые помещения, грузовые танки и прочие цистерны для нефтепродуктов и другие подобные помещения умеренной пожароопасности | (11) | | | | | | | | | | | A-0 [a] | A-0 | A-0 | A-15 |
| Машинные помещения и главные камбузы | (12) | | | | | | | | | | | | A-0 [a] | A-0 | A-60 |
| Кладовые, мастерские, буфетные и т.д. | (13) | | | | | | | | | | | | | A-0 [a] | A-0 |
| Иные помещения, в которых хранятся воспламеняющиеся жидкости | (14) | | | | | | | | | | | | | | A-30 |

**Таблица 9.2** - *Палубы, не образующие уступы в главных вертикальных зонах или не ограничивающие горизонтальные зоны*

| Помещения над палубой / Помещения под палубой | | (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | (6) | (7) | (8) | (9) | (10) | (11) | (12) | (13) | (14) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Посты управления | (1) | A-30 | A-30 | A-15 | A-0 | A-0 | A-0 | A-15 | A-30 | A-0 | A-0 | A-0 | A-60 | A-0 | A-60 |
| Межпалубные сообщения | (2) | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-30 | A-0 | A-30 |
| Коридоры | (3) | A-15 | A-0 | A-0 [a] | A-60 | A-0 | A-0 | A-15 | A-15 | A-0 | A-0 | A-0 | A-30 | A-0 | A-30 |

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Места эвакуации и внешние пути к ним | (4) | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | - | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 |
| Открытые участки палуб | (5) | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | - | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 |
| Жилые помещения малой пожароопасности | (6) | A-60 | A-15 | A-0 | A-60 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 |
| Жилые помещения умеренной пожароопасности | (7) | A-60 | A-15 | A-15 | A-60 | A-0 | A-15 | A-15 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 |
| Жилые помещения повышенной пожароопасности | (8) | A-60 | A-15 | A-15 | A-60 | A-0 | A-15 | A-15 | A-30 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 |
| Санитарные и подобные им помещения | (9) | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 |
| Цистерны, пустые пространства и помещения вспомогательных механизмов малой пожароопасности или непожароопасные | (10) | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 [a] | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 |
| Помещения вспомогательных механизмов, грузовые помещения, грузовые танки и прочие цистерны для нефтепродуктов и другие подобные помещения умеренной пожароопасности | (11) | A-60 | A-60 | A-60 | A-60 | A-0 | A-0 | A-15 | A-30 | A-0 | A-0 | A-0 [a] | A-0 | A-0 | A-30 |
| Машинные помещения и главные камбузы | (12) | A-60 | A-60 | A-60 | A-60 | A-0 | A-60 | A-60 | A-60 | A-0 | A-0 | A-30 | A-30 [a] | A-0 | A-60 |
| Кладовые, мастерские, буфетные и т.д. | (13) | A-60 | A-30 | A-15 | A-60 | A-0 | A-15 | A-30 | A-30 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 |
| Иные помещения, в которых хранятся воспламеняющиеся жидкости | (14) | A-60 | A-60 | A-60 | A-60 | A-0 | A-30 | A-60 | A-60 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 |

*Примечания*. Применяются к таблицам 9.1 и 9.2, в зависимости от случая.

a Если смежные помещения относятся к одной и той же номерной категории и поставлен индекс "a", то нет необходимости устанавливать между такими помещениями переборку или палубу, если Администрация считает это излишним. Например, в категории (12) не требуется переборка между камбузом и являющимися его частью буфетными, при условии что переборки и палубы буфетных имеют огнестойкость ограничивающих конструкций камбуза. Однако между камбузом и машинным помещением переборка требуется, хотя оба помещения относятся к категории (12).

b Борт судна до ватерлинии, соответствующей наименьшей эксплуатационной осадке, борта надстройки и рубки, расположенные ниже районов мест посадки в спасательные плоты и слипов для эвакуации и примыкающие к ним районы, могут быть снижены до стандарта "A-30".

c Если общественные туалеты полностью расположены в выгородках трапов, переборка общественного туалета в пределах выгородки трапа может быть отнесена к огнестойкости класса "B".

d Если помещения категорий (6), (7), (8) и (9) расположены полностью внутри периметра мест сбора, переборки этих помещений могут иметь огнестойкость класса "B-0". Места управления аудио-, видео- и световыми установками могут рассматриваться как часть места сбора.

2.2.3.3 Непрерывные подволоки или зашивки класса "B" вместе с относящимися к ним палубами или переборками могут рассматриваться как полностью или частично обеспечивающие требуемые изоляцию и огнестойкость перекрытия.

*2.2.3.4 Конструкция и устройство саун*

2.2.3.4.1 По периметру, сауны ограничиваются конструкциями класса "A" и могут включать в себя раздевалки, души и туалеты. Сауна изолируется от прочих помещений по стандарту "A-60", за исключением помещений, расположенных внутри периметра и помещений категорий (5), (9) и (10).

2.2.3.4.2 Ванные комнаты с непосредственным входом в сауны могут рассматриваться как часть сауны. В таких случаях дверь между сауной и ванной комнатой может не отвечать требованиям пожарной безопасности.

2.2.3.4.3 В сауне допускается традиционная деревянная зашивка переборок и подволоков. Подволок над печью должен обшиваться негорючей пластиной с зазором по крайней мере в 30 мм от подволока. Расстояние от горячих поверхностей до горючих материалов должно быть не менее 500 мм, или горючие материалы должны быть защищены (к примеру, негорючей пластиной с зазором по меньшей мере в 30 мм).

2.2.3.4.4 Традиционные деревянные полки в сауне допускаются.

2.2.3.4.5 Дверь сауны должна открываться наружу толчком.

2.2.3.4.6 Электрические печи саун должны иметь таймеры.

*2.2.4 Огнестойкость переборок и палуб на судах, перевозящих не более 36 пассажиров*

2.2.4.1 Кроме выполнения специфичных требований к огнестойкости переборок и палуб пассажирских судов, минимальная огнестойкость переборок и палуб должна соответствовать таблицам 9.3 и 9.4.

2.2.4.2 При пользовании таблицами следует руководствоваться следующими требованиями:

.1 таблицы 9.3 и 9.4 применяются, соответственно, к переборкам и палубам, разделяющим смежные помещения;

.2 для определения соответствующих стандартов огнестойкости, применяемых к перекрытиям между смежными помещениями, такие помещения, в зависимости от их пожароопасности, подразделяются на 11 категорий, приводимых ниже. Если, из-за содержимого или назначения помещения, возникают сомнения относительно определения его категории для целей данного правила или если возможно назначение двух или более категорий для одного помещения, оно должно рассматриваться как помещение той категории, к которой предъявляются более жесткие требования в отношении ограничивающих конструкций. Небольшие выгороженные внутри помещения пространства, имеющие менее 30% сообщающихся с помещением отверстий, считаются отдельными помещениями. Огнестойкость ограничивающих такие небольшие комнаты переборок и палуб должна соответствовать таблицам 9.3 и 9.4. Название каждой категории является скорее типовым, чем ограничивающим. Номер в скобках, предшествующий названию каждой категории, означает соответствующую колонку или строку таблиц;

(1) *Посты управления*

Помещения, в которых расположены аварийные источники электроэнергии и освещения.

Рулевая и штурманская рубки.

Помещения, в которых расположено судовое радиооборудование.

Противопожарные посты.

Центральный пост управления главными механизмами, если он находится за пределами машинного помещения.

Помещения, в которых расположена централизованная система оповещения о пожаре.

(2) *Коридоры*

Коридоры и вестибюли для пассажиров и экипажа.

(3) *Жилые помещения*

Помещения, определение которых дано в правиле 3.1, за исключением коридоров.

(4) *Междупалубные сообщения*

Внутренние трапы, лифты, полностью выгороженные шахты аварийного выхода наружу и эскалаторы (за исключением тех, которые полностью находятся в машинных помещениях) и их выгородки.

В связи с этим трап, который выгорожен только на одном уровне, должен рассматриваться как часть помещения, от которого он не отделен противопожарной дверью.

(5) *Служебные помещения (низкой пожароопасности)*

Шкафы и кладовые, не имеющие условий для хранения воспламеняющихся жидкостей и имеющие площадь менее 4 м$^2$, а также сушильные помещения и прачечные.

(6) *Машинные помещения категории "А"*

Помещения, определение которых дано в правиле 3.31.

(7) *Прочие машинные помещения*

Комнаты содержащие электрическое оборудование (телефонные станции, помещения каналов кондиционированного воздуха).

Помещения, определение которых дано в правиле 3.30, за исключением машинных помещений категории "А".

(8) *Грузовые помещения*

Все помещения, используемые для перевозки груза (включая грузовые танки для нефтепродуктов), а также шахты и люки, обслуживающие такие помещения, кроме помещений специальной категории.

(9) *Служебные помещения (высокой пожароопасности)*

Камбузы, буфетные, содержащие оборудование для приготовления горячей пищи, малярные и фонарные, шкафы и кладовые площадью 4 м$^2$ и более, помещения для хранения воспламеняющихся жидкостей, сауны и мастерские, не являющиеся частью машинных помещений.

(10) *Открытые палубы*

Открытые участки палуб и выгороженные прогулочные палубы, не представляющие значительной пожарной опасности. Чтобы относиться к этой категории, выгороженные прогулочные палубы не должны иметь значительной пожарной опасности, это означает, что их меблировка ограничивается палубной мебелью. Кроме того, такие помещения должны иметь естественную вентиляцию посредством постоянных отверстий.

Открытые пространства (пространства вне надстроек и рубок).

(11) *Помещения специальной категории и помещения ро-ро*

Помещения, определение которых дано в правилах 3.41 и 3.46.

.3 при определении применимого стандарта огнестойкости ограничивающей конструкции между двумя помещениями в пределах главной вертикальной зоны или горизонтальной зоны, которые не защищены автоматической спринклерной системой, отвечающей положениям Кодекса по системам пожарной безопасности, или между такими зонами, ни одна из которых не защищена системой, должна применяться большая из двух величин, указанных в таблицах; и

.4 при определении применимого стандарта огнестойкости ограничивающей конструкции между двумя помещениями в пределах главной вертикальной зоны или горизонтальной зоны, которая защищена автоматической спринклерной системой, отвечающей положениям Кодекса по системам пожарной безопасности, или между такими зонами, каждая из которых имеет такую защиту, должна применяться меньшая из двух величин, указанных в таблицах. Когда в пределах жилых и служебных помещений сходятся зона, защищенная спринклерной системой, и зона, не защищенная такой системой, для перекрытия между зонами должна применяться большая из двух величин, указанных в таблицах.

2.2.4.3 Непрерывные подволоки или зашивки класса "В" в совокупности с относящимися к ним палубами или переборками могут рассматриваться как полностью или частично обеспечивающие требуемые изоляцию и огнестойкость перекрытия.

2.2.4.4 Наружные ограничивающие конструкции, которые, согласно правилу 11.2, изготавливаются из стали или другого равноценного материала, могут быть прорезаны для установки в них окон и иллюминаторов, при условии что отсутствует какое-либо требование в отношении того чтобы такие ограничивающие конструкции на пассажирских судах имели огнестойкость класса "А". В подобных ограничивающих конструкциях, которым не требуется иметь огнестойкость класса "А", двери могут быть изготовлены из материалов, отвечающих требованиям Администрации.

2.2.4.5 Сауны должны отвечать требованиям пункта 2.2.3.4.

**Таблица 9.3** - *Огнестойкость переборок, разделяющих смежные помещения*

| Помещения | | (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | (6) | (7) | (8) | (9) | (10) | (11) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Посты управления | (1) | A-0 [c] | A-0 | A-60 | A-0 | A-15 | A-60 | A-15 | A-60 | A-60 | * | A-60 |
| Коридоры | (2) | | C [e] | B-0 [e] | A-0 [a, b-0] [e] | B-0 [e] | A-60 | A-0 | A-0 | A-15 A-0 [d] | * | A-30 [g] |
| Жилые помещения | (3) | | | C [e] | A-0 [a, b-0] [e] | B-0 [e] | A-60 | A-0 | A-0 | A-15 A-0 [d] | * | A-30 A-0 [d] |

| | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Междупалубные сообщения | (4) | | | | A-0 a в-0 e | A-0 a в-0 e | A-60 | A-0 | A-0 | A-15 A-0 d | * | A-30 g |
| Служебные помещения (низкой пожароопасности) | (5) | | | | | C e | A-60 | A-0 | A-0 | A-0 | * | A-0 |
| Машинные помещения категории "А" | (6) | | | | | | * | A-0 | A-0 | A-60 | * | A-60 |
| Прочие машинные помещения | (7) | | | | | | | A-0 b | A-0 | A-0 | * | A-0 |
| Грузовые помещения | (8) | | | | | | | | * | A-0 | * | A-0 |
| Служебные помещения (высокой пожароопасности) | (9) | | | | | | | | | A-0 b | * | A-30 |
| Открытые палубы | (10) | | | | | | | | | | | A-0 |
| Помещения специальной категории и помещения ро-ро | (11) | | | | | | | | | | | A-30 g |

**Таблица 9.4** - *Огнестойкость палуб, разделяющих смежные помещения*

| Помещение над палубой / Помещение под палубой | | (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | (6) | (7) | (8) | (9) | (10) | (11) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Посты управления | (1) | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-60 | A-0 | A-0 | A-0 | * | A-60 g |
| Коридоры | (2) | A-0 | * | * | A-0 | * | A-60 | A-0 | A-0 | A-0 | * | A-30 g |
| Жилые помещения | (3) | A-60 | A-0 | * | A-0 | * | A-60 | A-0 | A-0 | A-0 | * | A-30 A-0 d |
| Междупалубные сообщения | (4) | A-0 | A-0 | A-0 | * | A-0 | A-60 | A-0 | A-0 | A-0 | * | A-30 g |
| Служебные помещения (низкой пожароопасности) | (5) | A-15 | A-0 | A-0 | A-0 | * | A-60 | A-0 | A-0 | A-0 | * | A-0 |
| Машинные помещения категории "А" | (6) | A-60 | A-60 | A-60 | A-60 | A-60 | * | A-60 f | A-30 | A-60 | * | A-60 |
| Прочие машинные помещения | (7) | A-15 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | * | A-0 | A-0 | * | A-0 |
| Грузовые помещения | (8) | A-60 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | * | A-0 | * | A-0 |
| Служебные помещения (высокой пожароопасности) | (9) | A-60 | A-30 A-0 d | A-30 A-0 d | A-30 A-0 d | A-0 | A-60 | A-0 | A-0 | A-0 | * | A-30 |
| Открытые палубы | (10) | * | * | * | * | * | * | * | * | * | - | A-0 |

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Помещения специальной категории и помещения ро-ро | (11) | A-60 | A-30 g | A-30 A-0 d | A-30 g | A-0 | A-60 g | A-0 | A-0 | A-30 | A-0 | A-30 g |

*Примечания*: Применяются к таблицам 9.3 и 9.4, в зависимости от случая.

a Для уточнения применимого стандарта огнестойкости см. пункты 2.2.2 и 2.2.5.

b Если помещения относятся к одной и той же номерной категории и помечены индексом "b", то переборка или палуба класса, указанного в таблицах, требуется лишь в том случае, когда смежные помещения используются для разных целей, как, например, в категории (9). Переборка между камбузами не требуется, но если камбуз примыкает к малярной, требуется переборка класса "A-0".

c Переборки, отделяющие друг от друга рулевую и штурманскую рубки, могут быть класса "B-0". Огнестойкость не требуется для тех легких переборок, которые разделяют ходовой мостик и центр безопасности, если последний находится в пределах ходового мостика.

d См. пункты 2.2.4.2.3 и 2.2.4.2.4.

e Для целей применения пункта 2.2.1.1.2 в таблице 9.3 "B-0" и "C" означают "A-0".

f Противопожарной изоляции не требуется, если машинное помещение категории (7), по мнению Администрации, имеет малую пожароопасность или является непожароопасным.

g Суда, построенные до 1 июля 2014 года, должны отвечать как минимум, предыдущим требованиям, применимым во время постройки судна, как указано в правиле 1.2.

(*) Звездочка в таблицах означает, что перекрытие должно быть из стали или другого равноценного материала, однако не требуется, чтобы оно было класса "A". Однако, если палуба, за исключением палубы в помещении категории (10), прорезается для прохождения электрических кабелей, трубопроводов и каналов вентиляции, такие места делаются непроницаемыми для прохождения огня и дыма. Перекрытия между постами управления (аварийными генераторами) и открытыми палубами могут иметь отверстия для забора воздуха без средств закрытия, если стационарная газовая система пожаротушения не установлена.

Для целей применения пункта 2.2.1.1.2 звездочка в таблице 9.4, за исключением категорий (8) и (10), означает "A-0".

2.2.5 *Защита междупалубных сообщений и лифтов в зоне жилых помещений*

2.2.5.1 Междупалубные сообщения заключаются в выгородки, образованные перекрытиями класса "A", имеющие средства принудительного закрытия всех отверстий, за исключением:

.1 трапа, соединяющего только две палубы, который может не выгораживаться, при условии что огнестойкость палубы сохраняется надлежащими переборками или самозакрывающимися дверями в твиндечном помещении. Если трап закрыт (перекрыт) в одном помещении твиндека, выгородка трапа защищается в соответствии с таблицами для палуб в пунктах 2.2.3 или 2.2.4; и

.2 трапов, которые могут устанавливаться в открытом положении в общественном помещении, при условии что они полностью располагаются в пределах общественного помещения.

2.2.5.2 Шахты лифтов устраиваются таким образом, чтобы предотвращать прохождение дыма и пламени из одного межпалубного отсека в другой и защищаются средствами закрытия, с тем чтобы позволить управлять вытяжной вентиляцией и дымоудалением.

Механизмы лифтов, расположенные в выгородках трапов, устанавливаются в отдельном помещении, замкнутом стальными ограничивающими конструкциями, за исключением того, что допускаются небольшие проходы для тросов и кабеля лифта. Лифты, открывающиеся в помещения, кроме коридоров, общественных помещений специальной категории, трапов и наружных мест, не должны открываться (останавливаться) на трапах, включенных в средства выхода наружу.

2.2.6 *Устройство балконов кают*

На пассажирских судах, построенных 1 июля 2008 года и после этой даты, не несущие нагрузки легкие переборки, разделяющие смежные балконы кают, должны иметь возможность вскрытия их экипажем с каждой стороны в целях борьбы с пожаром.

2.2.7 *Защита атриумов*

2.2.7.1 Атриумы должны находиться в пределах выгородок, образованных перекрытиями класса "A", имеющими огнестойкость, определенную в соответствии с таблицами 9.2 и 9.4, соответственно.

2.2.7.2 Палубы, разделяющие помещения в пределах атриумов, должны иметь огнестойкость, определенную в соответствии с таблицами 9.2 и 9.4, соответственно.

*2.3 Грузовые суда, исключая танкеры*

*2.3.1 Методы защиты в зоне жилых помещений*

2.3.1.1 В жилых и служебных помещениях и постах управления используется один из следующих методов:

.1 *Метод IC*

конструкция внутренних переборок деления на зоны из негорючих перекрытий класса "B" или "C", обычно без установки автоматической спринклерной системы пожаротушения и сигнализации обнаружения пожара в жилых и служебных помещениях, за исключением требуемой правилом 7.5.5.1; или

.2 *Метод IIC*

установка автоматической спринклерной системы пожаротушения и сигнализации обнаружения пожара, требуемой правилом 7.5.5.2 для обнаружения и тушения пожара во всех помещениях, где может возникнуть пожар, обычно без ограничения по типу внутренних переборок деления на зоны; или

.3 *Метод IIIC*

установка стационарной системы сигнализации обнаружения пожара, требуемой правилом 7.5.5.3 для помещений, в которых может возникнуть пожар, обычно без ограничений по типу внутренних переборок деления на зоны, за исключением того что ни в коем случае площадь любого жилого помещения или помещений, ограниченных перекрытиями класса "A" или "B", не превышает 50 $м^2$. Администрация может рассмотреть возможность увеличения этой площади для общественных помещений.

2.3.1.2 Требования к использованию негорючих материалов в конструкции и изоляции ограничивающих переборок машинных помещений, постов управления, служебных помещений и т.п. и защита вышеуказанных выгородок трапов и коридоров будут общими для всех трех описанных в пункте 2.3.1.1 методов.

2.3.2 *Переборки в зоне жилых помещений*

2.3.2.1 Переборки, которые должны быть перекрытиями класса "B", простираются от палубы до палубы, и до наружной обшивки корпуса или иных ограничивающих конструкций. Однако если непрерывный подволок или зашивка класса "B" устанавливаются на обеих сторонах переборки, переборка может заканчиваться у непрерывного подволока или зашивки.

2.3.2.2 *Метод IC*

Переборки, от которых данным правилом или иными правилами для грузовых судов не требуется, чтобы они были перекрытиями класса "A" или "B", должны быть, по крайней мере, конструкциями класса "C".

2.3.2.3 *Метод IIC*

Нет ограничений по конструкции переборок, не требуемых данным правилом или иными правилами для грузовых судов, чтобы они были перекрытиями класса "A" или "B", исключая конкретные случаи, когда переборки класса "C" требуются в соответствии с табл.9.5.

2.3.2.4 *Метод IIIC*

На грузовых судах нет ограничений по конструкции переборок, в отношении которых не требуется, чтобы они были перекрытиями класса "A" или "B", за исключением того что площадь любого жилого помещения или помещений, ограниченных непрерывными перекрытиями класса "A" или "B", ни в коем случае не должна превышать 50 $м^2$, исключая отдельные случаи, когда переборки класса "C" требуются в соответствии с табл.9.5. Администрация может рассмотреть возможность увеличения этой площади для общественных помещений.

2.3.3 *Огнестойкость переборок и палуб*

2.3.3.1 Кроме выполнения специфичных положений по огнестойкости переборок и палуб грузовых судов, минимальная огнестойкость переборок и палуб должна быть такой, как предусматривается в табл.9.5 и 9.6.

2.3.3.2 При пользовании таблицами необходимо руководствоваться следующими требованиями:

.1 таблицы 9.5 и 9.6 применяются соответственно к переборкам и палубам, разделяющим смежные помещения;

.2 для определения соответствующих стандартов огнестойкости, применяемых к перекрытиям между смежными помещениями, такие помещения, в зависимости от их пожароопасности, подразделяются на 11 категорий, приводимых ниже. Если из-за того что находится в помещении и из-за назначения самого помещения возникают сомнения относительно определения его категории, для целей данного правила, или когда возможно присвоение двух или более категорий одному помещению, оно должно считаться помещением той категории, к которой применяются более жесткие требования в отношении ограничивающих конструкций. Небольшие выгороженные комнаты внутри помещения, имеющие менее 30% сообщающихся с помещением отверстий, считаются отдельными помещениями. Огнестойкость ограничивающих такие небольшие комнаты переборок и палуб должна соответствовать таблицам 9.5 и 9.6. Название каждой категории является скорее типовым, чем ограничивающим. Номер в скобках, предшествующий названию каждой категории, означает применимую колонку или строку в таблицах;

(1) *Посты управления*

Помещения, в которых расположены аварийные источники электроэнергии и освещения.

Рулевая и штурманская рубки.

Помещения, в которых расположёно судовое радиооборудование.

Противопожарные посты.

Центральный пост управления главными механизмами, если он находится за пределами машинного помещения.

Помещения, в которых расположена централизованная система оповещения о пожаре.

(2) *Коридоры*

Коридоры и вестибюли.

(3) *Жилые помещения*

Помещения, определение которых дано в правиле 3.1, за исключением коридоров.

(4) *Междупалубные сообщения*

Внутренние трапы, лифты, полностью выгороженные шахты аварийного выхода наружу и эскалаторы (за исключением тех, которые полностью находятся в машинных помещениях) и их выгородки.

В связи с этим трап, который выгорожен только в одном междупалубном пространстве, должен рассматриваться как часть помещения, от которого он не отделен противопожарной дверью.

(5) *Служебные помещения (низкой пожароопасности)*

Шкафы и кладовые, не имеющие условий для хранения воспламеняющихся жидкостей и имеющие площадь менее 4 м$^2$, а также сушильные помещения и прачечные.

(6) *Машинные помещения категории "А"*

Помещения, определение которых дано в правиле 3.31.

(7) *Прочие машинные помещения*

Комнаты, содержащие электрическое оборудование (телефонные станции, помещения каналов кондиционированного воздуха).

Помещения, определение которых дано в правиле 3.30, за исключением машинных помещений категории "А".

(8) *Грузовые помещения*

Все помещения, используемые для перевозки груза (включая грузовые танки для нефтепродуктов), а также шахты и люки, обслуживающие такие помещения.

(9) *Служебные помещения (высокой пожароопасности)*

Камбузы и буфетные, содержащие оборудование для приготовления горячей пищи, сауны, малярные, шкафы и кладовые площадью 4 м$^2$ или более, помещения для хранения воспламеняющихся жидкостей и мастерские, не являющиеся частью машинных помещений.

(10) *Открытые палубы*

Открытые участки палуб и выгороженные прогулочные палубы, не представляющие пожарной опасности. Чтобы относиться к этой категории, выгороженные прогулочные палубы не должны иметь значительной пожароопасности, это означает, что меблировка ограничивается палубной мебелью. Кроме того, такие места должны иметь естественную вентиляцию посредством постоянных отверстий.

Открытые пространства (помещения вне переборок и рубок).

(11) *Помещения ро-ро и помещения транспортных средств*

Помещения ро-ро, определение которых дано в правиле 3.41.

Помещения транспортных средств, определение которых дано в правиле 3.49.

**Таблица 9.5** - *Огнестойкость переборок, разделяющих смежные помещения*

| Помещения | (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | (6) | (7) | (8) | (9) | (10) | (11) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Посты управления | (1) | A-0 e | A-0 | A-60 | A-0 | A-15 | A-60 | A-15 | A-60 | A-60 | * | A-60 |
| Коридоры | (2) | | C | B-0 | B-0 A-0 c | B-0 | A-60 | A-0 | A-0 | A-0 | * | A-30 |
| Жилые помещения | (3) | | | C a, b | B-0 A-0 c | B-0 | A-60 | A-0 | A-0 | A-0 | * | A-30 |
| Междупалубные сообщения | (4) | | | | B-0 A-0 c | B-0 A-0 c | A-60 | A-0 | A-0 | A-0 | * | A-30 |
| Служебные помещения (низкой пожароопасности) | (5) | | | | | C | A-60 | A-0 | A-0 | A-0 | * | A-0 |
| Машинные помещения категории "А" | (6) | | | | | | * | A-0 | A-0 g | A-60 | * | A-60 f |
| Прочие машинные помещения | (7) | | | | | | | A-0 d | A-0 | A-0 | * | A-0 |
| Грузовые помещения | (8) | | | | | | | | * | A-0 | * | A-0 |
| Служебные помещения (высокой пожароопасности) | (9) | | | | | | | | | A-0 d | * | A-30 |
| Открытые палубы | (10) | | | | | | | | | | - | A-0 |
| Помещения ро-ро и помещения транспортных средств | (11) | | | | | | | | | | | A-30 j |

**Таблица 9.6** - *Огнестойкость палуб, разделяющих смежные помещения*

| Помещения над палубой | (1) | (2) | (3) | (4). | (5) | (6) | (7) | (8) | (9) | (10) | (11) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Помещения под палубой | | | | | | | | | | | |
| Посты управления (1) | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-60 | A-0 | A-0 | A-0 | * | A-60 |
| Коридоры (2) | A-0 | * | * | A-0 | * | A-60 | A-0 | A-0 | A-0 | * | A-30 |
| Жилые помещения (3) | A-60 | A-0 | * | A-0 | * | A-60 | A-0 | A-0 | A-0 | * | A-30 |
| Междупалубные сообщения (4) | A-0 | A-0 | A-0 | * | A-0 | A-60 | A-0 | A-0 | A-0 | * | A-30 |
| Служебные помещения (низкой пожароопасности) (5) | A-15 | A-0 | A-0 | A-0 | * | A-60 | A-0 | A-0 | A-0 | * | A-0 |
| Машинные помещения категории "А" (6) | A-60 | A-60 | A-60 | A-60 | A-60 | * | A-60 i | A-30 | A-60 | * | A-60 |
| Прочие машинные помещения (7) | A-15 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | * | A-0 | A-0 | * | A-0 |
| (8) | | | | A-0 | | | | * | | * | A-0 |

| | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Служебные помещения (высокой пожароопасности) | (9) | A-60 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-60 | A-0 | A-0 | A-0 [d] | * | A-30 |
| Открытые палубы | (10) | * | * | * | * | * | * | * | * | * | - | A-0 [j] |
| Помещения ро-ро и помещения транспортных средств | (11) | A-60 | A-30 | A-30 | A-30 | A-0 | A-60 | A-0 | A-0 | A-30 | A-0 [j] | A-30 [j] |

*Примечания*: Применяются к таблицам 9.5 и 9.6, в зависимости от случая:

a При применении способов противопожарной защиты IIC и IIIC никаких специальных требований к переборкам не предъявляется.

b При применении способа IIIC между помещениями или группами помещений площадью 50 м$^2$ и более должны предусматриваться переборки класса "B" с огнестойкостью класса "B-0".

c Для уточнения применимого стандарта огнестойкости см. пункты 2.3.2 и 2.3.4.

d Если помещения относятся к одной и той же номерной категории и проставлен индекс "d", то переборка или палуба класса, указанного в таблицах, требуется лишь в том случае, когда смежные помещения используются для разных целей, как, например, в категории (9). Переборка между двумя камбузами не требуется, но если камбуз примыкает к малярной, требуется переборка класса "A-0".

e Переборки, отделяющие друг от друга рулевую рубку, штурманскую рубку и радиорубку, могут быть класса "B-0".

f Могут применяться переборки класса "A-0", если не предполагается перевозить опасные грузы или если такие грузы укладываются на расстоянии не менее 3 м по горизонтали от такой переборки.

g К грузовым помещениям, в которых предполагается перевозить опасные грузы, применяется правило 19.3.8.

h исключается

i Противопожарной изоляции не требуется, если машинное помещение категории (7), по мнению Администрации, имеет малую пожароопасность или является непожароопасным.

j Суда, построенные до 1 июля 2014 года, должны отвечать, как минимум, предыдущим требованиям, применимым во время постройки судна, как указано в правиле 1.2.

(*) Если в таблице присутствует звездочка, то перекрытие должно быть изготовлено из стали или другого равноценного материала, но не обязательно стандарта класса "A". Однако если палуба, за исключением открытой палубы, прорезается для прохода электрических кабелей, трубопроводов и каналов вентиляции, такие проходы должны быть непроницаемыми для огня и дыма. Перекрытия между постами управления (аварийными генераторами) и открытыми палубами могут иметь приемные отверстия воздухозабора без средств закрытия, если стационарная газовая система пожаротушения не установлена.

2.3.3.3 Непрерывные подволоки или зашивки класса "B", в совокупности с относящимися к ним палубами или переборками, могут рассматриваться как полностью или частично обеспечивающие требуемые изоляцию и огнестойкость перекрытия.

2.3.3.4 Наружные ограничивающие конструкции, которые согласно правилу 11.2, должны быть изготовлены из стали или другого равноценного материала, могут быть прорезаны для установки в них окон и иллюминаторов, при условии что нет требования, чтобы такие ограничивающие конструкции грузовых судов имели огнестойкость класса "A". Подобным образом в таких ограничивающих конструкциях, которые могут не иметь огнестойкость класса "A", двери могут быть изготовлены из материалов, отвечающих требованиям Администрации.

2.3.3.5 Сауны должны отвечать требованиям, изложенным в пункте 2.2.3.4.

*2.3.4 Защита трапов и шахт лифтов в жилых помещениях, служебных помещениях и на постах управления*

2.3.4.1 Трапы, проходящие только через одну палубу, должны быть защищены как минимум на одном уровне, по меньшей мере, перекрытиями класса "B-0" и самозакрывающимися дверями. Лифты, проходящие только через одну палубу, должны быть выгорожены перекрытиями класса "A-0" со стальными дверями на обоих уровнях. Трапы и шахты лифтов, проходящие более чем через одну палубу, должны быть выгорожены, как минимум, перекрытиями класса "A-0" и защищены самозакрывающимися дверями на всех уровнях.

2.3.4.2 На судах, имеющих жилые помещения на 12 человек или менее, когда трапы проходят более чем через одну палубу и имеются по меньшей мере два пути выхода наружу непосредственно на открытую палубу, на каждом уровне расположения жилых помещений требование пункта 2.3.4.1 относительно перекрытий класса "A-0" может быть снижено до "B-0".

*2.4 Танкеры*

*2.4.1 Применение*

На танкерах используется только метод IC, как он определен в пункте 2.3.1.1.

*2.4.2 Огнестойкость переборок и палуб*

2.4.2.1 Вместо соответствия положениям правила 2.3, минимальная огнестойкость переборок и палуб танкеров должна, в дополнение к специальным положениям, соответствовать таблицам 9.7 и 9.8.

2.4.2.2 При пользовании таблицами необходимо руководствоваться следующими требованиями:

.1 таблицы 9.7 и 9.8 применяются соответственно к переборкам и палубам, разделяющим смежные помещения;

.2 для определения соответствующих стандартов огнестойкости, применяемых к перекрытиям между смежными помещениями, такие помещения, в зависимости от их пожароопасности, подразделяются на 10 категорий, приводимых ниже. Если, из-за содержимого и назначения помещения, возникают сомнения относительно определения его категории для целей данного правила или когда возможно назначение двух или более категорий одному помещению, оно должно рассматриваться как помещение той категории, к которой применяются более жесткие требования в отношении ограничивающих конструкций. Небольшие комнаты внутри помещения, имеющие менее чем 30% сообщающихся с помещением отверстий, считаются отдельными помещениями. Огнестойкость ограничивающих такие небольшие комнаты переборок и палуб должна соответствовать таблицам 9.7 и 9.8. Название каждой категории является скорее типовым, чем ограничивающим. Номер в скобках, предшествующий названию каждой категории, означает соответствующую колонку или строку таблиц.

(1) *Посты управления*

Помещения, в которых расположены аварийные источники электроэнергии и освещения.

Рулевая и штурманская рубки.

Помещения, в которых расположено судовое радиооборудование.

Противопожарные посты.

Центральный пост управления главными механизмами, если он находится за пределами машинного помещения.

Помещения, в которых расположена централизованная система оповещения о пожаре.

(2) *Коридоры*

Коридоры и вестибюли.

(3) *Жилые помещения*

Помещения, определение которых дано в правиле 3.1, за исключением коридоров.

(4) *Междупалубные сообщения*

Внутренние трапы, лифты, полностью выгороженные закрытые аварийные выходы наружу и эскалаторы (за исключением тех, которые полностью находятся в машинных помещениях) и их выгородки.

В связи с этим трап, который выгорожен только в одном междупалубном пространстве, должен рассматриваться как часть помещения, от которого он не отделен противопожарной дверью.

(5) *Служебные помещения (низкой пожароопасности)*

Шкафы и кладовые, не имеющие условий для хранения воспламеняющихся жидкостей и имеющие площадь менее 4 м$^2$, а также сушильные помещения и прачечные.

(6) *Машинные помещения категории "А"*

Помещения, определение которых дано в правиле 3.31.

(7) *Прочие машинные помещения*

Комнаты, содержащие электрическое оборудование (телефонные станции, помещения каналов кондиционированного воздуха).

Помещения, определение которых дано в правиле 3.30, за исключением машинных помещений категории "А".

(8) *Грузовые насосные отделения*

Помещения, в которых расположены грузовые насосы, а также входы и шахты, ведущие в такие помещения.

(9) *Служебные помещения (высокой пожароопасности)*

Камбузы, буфетные, содержащие оборудование для приготовления горячей пищи, сауны, малярные, шкафы и кладовые площадью 4 м$^2$ или более, помещения для хранения воспламеняющихся жидкостей и мастерские, не являющиеся частью машинных помещений.

(10) *Открытые палубы*

Открытые участки палуб и выгороженные прогулочные палубы, не представляющие пожарной опасности. Чтобы относиться к этой категории, выгороженные прогулочные палубы не должны иметь значительной пожароопасности, это означает, что меблировка ограничивается палубной мебелью. Кроме того, такие помещения должны иметь естественную вентиляцию посредством постоянных отверстий.

Открытые пространства (пространства вне надстроек и рубок).

2.4.2.3 Непрерывные подволоки или зашивки класса "В", в совокупности с относящимися к ним палубами или переборками, могут рассматриваться как полностью или частично обеспечивающие требуемые изоляцию и огнестойкость перекрытия.

2.4.2.4 Наружные ограничивающие конструкции, которые, согласно правилу 11.2, должны быть изготовлены из стали или другого равноценного материала, могут быть прорезаны для установки в них окон и иллюминаторов, при условии что нет требования, чтобы такие ограничивающие конструкции танкеров имели огнестойкость класса "А". Подобным образом в таких ограничивающих конструкциях, для которых не требуется иметь огнестойкость класса "А", двери могут быть изготовлены из материалов, отвечающих требованиям Администрации.

2.4.2.5 Наружные ограничивающие конструкции надстроек и рубок, выгораживающие жилые помещения и включающие любые навесные палубы, на которых находятся такие помещения, должны быть изготовлены из стали и изолированы по стандарту "А-60" на всех участках, обращенных в сторону грузовой зоны, а также на наружных бортах на расстоянии 3 м от ограничивающей конструкции, обращенной в сторону грузовой зоны. Эти 3 м измеряются в горизонтальной плоскости параллельно срединной линии судна от ограничивающей поверхности, обращенной к грузовой зоне на уровне каждой палубы. Такая изоляция бортовых конструкций надстроек и рубок должна достигать палубы ходового мостика.

2.4.2.6 Световые люки грузовых насосных отделений должны быть изготовлены из стали, не должны содержать стекла и должны быть способны закрываться с места, расположенного вне насосного отделения.

2.4.2.7 Конструкция, меры и устройства саун должны отвечать пункту 2.2.3.4.

**Таблица 9.7** - *Огнестойкость переборок, разделяющих смежные помещения*

| Помещения | | (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | (6) | (7) | (8) | (9) | (10) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Посты управления | (1) | A-0 [c] | A-0 | A-60 | A-0 | A-15 | A-60 | A-15 | A-60 | A-60 | * |
| Коридоры | (2) | | C | B-0 | B-0 A-0 [a] | B-0 | A-60 | A-0 | A-60 | A-0 | * |
| Жилые помещения | (3) | | | C | A-0 [a] B-0 | B-0 | A-60 | A-0 | A-60 | A-0 | * |
| Междупалубные сообщения | (4) | | | | B-0 A-0 [a] | B-0 A-0 [a] | A-60 | A-0 | A-60 | A-0 | * |
| Служебные помещения (низкой пожароопасности) | (5) | | | | | C | A-60 | A-0 | A-60 | A-0 | * |
| Машинные помещения категории "А" | (6) | | | | | | * | A-0 | A-0 [d] | A-60 | * |
| Прочие машинные помещения | (7) | | | | | | | A-0 [b] | A-0 | A-0 | * |
| Грузовые насосные помещения | (8) | | | | | | | | * | A-60 | * |
| Служебные помещения (высокой пожароопасности) | (9) | | | | | | | | | A-0 [b] | * |
| Открытые палубы | (10) | | | | | | | | | | - |

**Таблица 9.8** - *Огнестойкость палуб, разделяющих смежные помещения*

| Помещения над палубой | | (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | (6) | (7) | (8) | (9) | (10) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Помещения под палубой | | | | | | | | | | | |
| Посты управления | (1) | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-60 | A-0 | - | A-0 | * |

| | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Коридоры | (2) | A-0 | * | * | A-0 | * | A-60 | A-0 | - | A-0 | * |
| Жилые помещения | (3) | A-60 | A-0 | * | A-0 | * | A-60 | A-0 | - | A-0 | * |
| Междупалубные сообщения | (4) | A-0 | A-0 | A-0 | * | A-0 | A-60 | A-0 | - | A-0 | * |
| Служебные помещения (низкой пожароопасности) | (5) | A-15 | A-0 | A-0 | A-0 | * | A-60 | A-0 | - | A-0 | * |
| Машинные помещения категории "A" | (6) | A-60 | A-60 | A-60 | A-60 | A-60 | * | A-60 e | A-0 | A-60 | * |
| Прочие машинные помещения | (7) | A-15 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | * | A-0 | A-0 | * |
| Грузовые насосные помещения | (8) | - | - | - | - | - | A-0 d | A-0 | * | - | * |
| Служебные помещения (высокой пожароопасности) | (9) | A-60 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-60 | A-0 | - | A-0 b | * |
| Открытые палубы | (10) | * | * | * | * | * | * | * | * | * | - |

*Примечания*: Применяются к таблицам 9.7 и 9.8, в зависимости от случая.

a Для уточнения применимого стандарта огнестойкости см. пункты 2.3.2 и 2.3.4.

b Если помещения относятся к одной и той же номерной категории и проставлен индекс "b", то переборка или палуба класса, указанного в таблицах, требуется лишь в том случае, когда смежные помещения используются для разных целей, как, например, в категории (9). Переборки между двумя камбузами не требуется, но если камбуз примыкает к малярной, требуется переборка класса "A-0".

c Переборки, отделяющие друг от друга рулевую рубку, штурманскую рубку и радиорубку, могут быть класса "B-0".

d Переборки и палубы между грузовыми насосными отделениями и машинными помещениями категории "A" могут быть прорезаны для прохода вала грузового насоса, снабженного сальником, и других подобных уплотненных проходов, при условии что в переборке или палубе устанавливаются газонепроницаемые уплотнения с эффективной смазкой или другие средства, обеспечивающие сохранение газонепроницаемости.

e Противопожарной изоляции не требуется, если машинное помещение категории (7), по мнению Администрации, имеет малую пожароопасность или является непожароопасным.

(*) В случаях, отмеченных в таблицах звездочкой, перекрытие должно быть изготовлено из стали или другого равноценного металла, однако не требуется, чтобы оно было класса "A". Однако, если палуба, исключая открытую палубу, прорезается для прохода электрических кабелей, трубопроводов и каналов вентиляции, такие проходы делаются непроницаемыми для огня и дыма. Перекрытия между постами управления (аварийными генераторами) и открытыми палубами могут иметь отверстия для забора воздуха без средств их закрытия, если стационарная газовая система пожаротушения не установлена.

***3 Вырезы в огнестойких перекрытиях и предотвращение переноса тепла***

3.1 Если перекрытия класса "A" прорезаются, такие вырезы испытываются в соответствии с Кодексом по процедурам испытания на огнестойкость, с учетом положений пункта 4.1.1.5. В случае каналов вентиляции применяются пункты 7.1.2 и 7.3.1. Однако, если вырез для трубопровода изготовлен из стали или равноценного материала, имеющего толщину 3 мм и более и длину не менее 900 мм (предпочтительнее - по 450 мм на каждой стороне перекрытия), и не имеет отверстий, испытания такого выреза могут не проводиться. Такие вырезы подходящим образом изолируются путем продления изоляции до уровня перекрытия.

3.2 Если перекрытия класса "B" прорезаются для прохода электрических кабелей, трубопроводов, шахт, каналов и т.д., или для вентиляции, арматуры освещения и подобных устройств, то с учетом положений пункта 7.3.2 проводятся мероприятия по обеспечению того, чтобы огнестойкость перекрытий не ухудшалась. Трубопроводы, иные чем изготовленные из стали или меди, которые проходят через перекрытия класса "B", защищаются либо:

.1 выдержавшим испытание на огнестойкость устройством перехода, подходящего для огнестойкости прорезанного перекрытия и типа использованного трубопровода; либо

.2 стальным стаканом, имеющим толщину материала не менее 1,8 мм и длину не менее 900 мм - для труб диаметром 150 мм и более; и не менее 600 мм - для труб диаметром менее 150 мм (предпочтительнее - разделенные перекрытием пополам). Трубопровод соединяется с оконечностями стакана фланцами или муфтами; или любой зазор между стаканом и трубой не должен превышать 2,5 мм; или любой зазор между трубой и стаканом плотно заполняется негорючим или другим подходящим материалом.

3.3 Неизолированные металлические трубы, проходящие через перекрытия класса "А" или "В", изготавливаются из материалов, имеющих температуру плавления, превышающую 950°С - для перекрытий класса "А-0" и 850°С - для перекрытий класса "В-0".

3.4 При одобрении особенностей конструкционных мер противопожарной защиты Администрация должна принимать во внимание опасность переноса тепла на стыках и оконечностях требуемых температурных барьеров. Изоляция палубы или переборки, изготовленных из стали или алюминия, продолжается на расстоянии не менее 450 мм за проходом, пересечением или за оконечностями помещения. Если помещение делится палубой или переборкой класса "А", имеющей изоляцию разной величины, то изоляция большей величины продолжается на палубе или переборке на расстоянии не менее 450 мм от изоляции меньшей величины.

***4 Защита отверстий в огнестойких перекрытиях***

*4.1 Отверстия в переборках и палубах пассажирских судов*

*4.1.1 Отверстия в перекрытиях класса "А"*

4.1.1.1 За исключением люков между грузовыми помещениями, помещениями специальной категории, кладовыми и багажными помещениями, а также между такими помещениями и верхними палубами, все отверстия снабжаются постоянно установленными средствами закрытия, которые должны быть по меньшей мере такими же огнестойкими, как и перекрытия, в которых они установлены.

4.1.1.2 Конструкция дверей и дверных рам в перекрытиях класса "А" с устройствами, удерживающими их в закрытом состоянии, должна обеспечивать такую же огнестойкость и такую же непроницаемость для дыма и огня, как и переборки, в которых установлены эти двери, что определяется в соответствии с Кодексом по процедурам испытания на огнестойкость. Такие двери и дверные рамы изготавливаются из стали или другого равноценного материала. Двери, одобренные без комингса, являющегося частью дверной рамы, установленные 1 июля 2010 года и после этой даты, устанавливаются так, чтобы просвет под дверью не превышал 12 мм. Негорючий комингс устанавливается под дверью таким образом, чтобы покрытие пола не выступало за нижнюю часть закрытой двери.

4.1.1.3 Водонепроницаемые двери могут не изолироваться.

4.1.1.4 Должна быть обеспечена возможность открытия и закрытия каждой двери с любой стороны переборки только одним человеком.

4.1.1.5 Противопожарные двери в переборках главных вертикальных зон, ограничивающих конструкциях камбузов, и в выгородках трапов, за исключением водонепроницаемых дверей с приводом от источника энергии, и обычно запертых дверей, должны удовлетворять следующим требованиям:

.1 быть самозакрывающегося типа и закрываться при наклонении 3,5° в сторону, противоположную закрытию;

2 примерное время закрытия навесных противопожарных дверей должно быть не более 40 с и не менее 10 с с момента начала их движения, когда судно находится в прямом положении. Примерно одинаковая скорость закрытия скользящих противопожарных дверей должна быть не более 0,2 м/с и не менее 0,1 м/с, когда судно находится в прямом положении;

.3 за исключением дверей шахт аварийного выхода наружу, двери должны освобождаться с центрального поста управления с постоянной вахтой либо одновременно, либо по группам, а также отдельно, на месте их установки, с обеих сторон двери. Освобождающие выключатели дверей должны иметь положения "включено-выключено" для предотвращения автоматического возврата системы в прежнее положение;

.4 крючки-защелки, не освобождаемые с центрального поста управления, запрещаются;

.5 двери, закрываемые дистанционно с центрального поста управления, должны иметь способность открываться местным управлением с обеих сторон двери. После такого открытия двери местным управлением, она должна вновь закрыться автоматически;

.6 на панели индикации положения дверей на центральном посту управления с постоянной вахтой должна быть обеспечена индикация о том, закрыта ли каждая из дистанционно освобождаемых дверей;

.7 освобождающий механизм дверей должен быть устроен так, чтобы дверь автоматически закрывалась в случае повреждения системы управления или отсутствия питания от основного источника энергии;

.8 местные аккумуляторы энергии для дверей с приводом от источника энергии должны быть предусмотрены в непосредственной близости от дверей, чтобы обеспечить по меньшей мере 10-кратное срабатывание дверей (полностью открыта - полностью закрыта) при местном управлении после повреждения системы управления или отсутствия питания от основного источника энергии;

.9 повреждение системы управления или отсутствия питания от основного источника энергии одной двери не должно ухудшать безопасную работу других дверей;

.10 дистанционно освобождаемые скользящие двери или двери с приводом от источника энергии должны быть оборудованы аварийно-предупредительной сигнализацией, подающей звуковой сигнал в течение не менее 5 с, но не более 10 с после освобождения двери с центрального поста управления, до того как дверь начнет движение, и звучащий до тех пор пока дверь не закроется полностью;

.11 дверь, устроенная таким образом, что вновь открывается при контакте с каким-либо препятствием на пути закрытия, должна открываться на расстояние не более 1 м от точки контакта;

.12 двери с двойными створками, оборудованные защелками-стопорами для обеспечения их огнестойкости, должны иметь защелку, которая срабатывает автоматически при срабатывании дверей, освобождаемых системой управления;

.13 автоматически закрываемые двери с приводом от источника энергии, ведущие непосредственно в помещения специальной категории, не требуют оборудования аварийно-предупредительной сигнализацией и механизмами дистанционного освобождения, требуемыми в пункте 4.1.1.4.3 и 4.1.1.4.10;

.14 компоненты местной системы управления должны быть доступны для технического обслуживания, ремонта и регулировки;

.15 двери с приводом от источника энергии должны быть обеспечены системой управления одобренного типа, способной работать при пожаре, что определяется в соответствии с Кодексом по процедурам испытаниям на огнестойкость. Такая система должна отвечать следующим требованиям:

.1 система управления способна обеспечивать работу двери при температуре по меньшей мере 200°C в течение по меньшей мере 60 мин при питании от источника энергии;

.2 источник энергии для всех других дверей, не подверженных пожару, не повреждается; и

.3 при температуре выше 200°C система управления автоматически отключается от источника энергии и способна удерживать дверь в закрытом состоянии до температуры по меньшей мере 945°C.

4.1.1.6 На судах, перевозящих не более 36 пассажиров, если помещение защищено автоматической спринклерной системой пожаротушения и сигнализации обнаружения пожара, отвечающей положениям Кодекса по системам пожарной безопасности, или имеет непрерывный подволок класса "B", отверстия в палубах, не образующих уступы в главных вертикальных зонах и не ограничивающих горизонтальные зоны, должны закрываться достаточно непроницаемо, а такие палубы должны отвечать требованиям огнестойкости класса "A", насколько это обосновано и практически возможно, по мнению Администрации.

4.1.1.7 Требования в отношении огнестойкости класса "A" для наружных ограничивающих конструкций судна не распространяются на остекленные переборки, окна и иллюминаторы, при условии что в пункте 4.1.3.3 нет требования к наличию огнестойкости класса "A" у таких ограничивающих конструкций. Требования в отношении огнестойкости класса "A" для наружных ограничивающих конструкций судна не распространяются на наружные двери, за исключением дверей в надстройках и рубках, обращенных к спасательным средствам, местам посадки в спасательные средства и наружным местам сбора, наружным трапам и открытым палубам, используемым для путей выхода наружу. Двери выгородок трапов могут не отвечать данному требованию.

4.1.1.8 За исключением водонепроницаемых дверей, непроницаемые под воздействием моря двери (полуводонепроницаемые двери), двери, ведущие на открытую палубу, и двери, которые должны быть достаточно газонепроницаемыми, а также двери класса "A", расположенные в междупалубных перекрытиях, в общественных местах и в переборках главных вертикальных зон в путях выхода наружу оборудуются самозакрывающимися крышками отверстий для прокладки через них пожарного шланга. Конструкция и огнестойкость крышки должны быть такими же, как у двери, в которой отверстие устроено, оно должно быть квадратным со стороной в 150 мм при закрытой двери и расположено в нижней кромке двери на противоположной петлям стороне или (для скользящих дверей) - вплотную к открытой части двери.

4.1.1.9 Если необходимо прорезать перекрытие главной вертикальной зоны для проведения канала вентиляции, вплотную к проходу устанавливается автоматическая противопожарная заслонка, устроенная по принципу ее закрытия в случае неисправности. Заслонка также должна иметь возможность закрытия вручную с обеих сторон перекрытия. Место управления заслонкой должно быть постоянно доступным и отмечено световозвращающим материалом красного цвета. Канал вентиляции между перекрытием и заслонкой изготавливается из стали или другого равноценного материала и, при необходимости, изолируется для выполнения требований пункта 3.1. Заслонка устанавливается по меньшей мере на одной стороне перекрытия с видимым указателем на ее открытое положение.

*4.1.2 Отверстия в перекрытиях класса "B"*

4.1.2.1 Двери и дверные рамы в перекрытиях класса "B" и устройства, удерживающие их в закрытом состоянии, должны обеспечивать огнестойкость, равноценную огнестойкости перекрытий, что определяется в соответствии с Кодексом по процедурам испытания на огнестойкость, за исключением того что в нижней части таких дверей могут быть допущены вентиляционные отверстия. Если такие отверстия расположены в двери или под ней, их общая полезная площадь не должна превышать 0,05 $м^2$. Альтернативно, допускается выравнивающий давление воздуха канал вентиляции из негорючих материалов, устроенный между каютой и коридором, и расположенный ниже санитарного устройства, если площадь его поперечного сечения не превышает 0,05 $м^2$. Все такие отверстия должны быть снабжены решетками из негорючего материала. Двери должны быть негорючими. Двери, одобренные без комингса, являющегося частью дверной рамы, установленные 1 июля 2010 года и после этой даты, устанавливаются так, чтобы просвет под дверью не превышал 25 мм.

4.1.2.2 Двери кают в перекрытиях класса "B" должны быть самозакрывающимися. Крючки-защелки не допускаются.

4.1.2.3 Требования в отношении огнестойкости класса "B" для наружных ограничивающих конструкций судна не предъявляются к остекленным переборкам, окнам и иллюминаторам. Требования в отношении огнестойкости класса "B" не применяются также к наружным дверям надстроек и рубок. На судах, перевозящих не более 36 пассажиров, Администрация может разрешить применение горючих материалов для изготовления дверей, отделяющих каюты от индивидуальных внутренних санитарных помещений, таких как душевые.

4.1.2.4 На судах, перевозящих не более 36 пассажиров, где установлена автоматическая спринклерная система, отвечающая положениям Кодекса по системам пожарной безопасности:

.1 отверстия в палубах, не образующих уступы в главных вертикальных зонах и не ограничивающих горизонтальные зоны, должны иметь достаточно плотные закрытия, а такие палубы должны отвечать требованиям к огнестойкости класса "B" в той мере, в какой, по мнению Администрации, это целесообразно и практически возможно; и

.2 отверстия в коридорных переборках из материалов класса "B" должны быть защищены в соответствии с положениями пункта 2.2.2.

*4.1.3 Окна и иллюминаторы*

4.1.3.1 Окна и иллюминаторы в переборках, расположенные в пределах жилых и служебных помещений и постов управления, за исключением тех, к которым применяются положения пунктов 4.1.1.6 и 4.1.2.3, должны быть изготовлены так, чтобы соблюдались требования по огнестойкости переборок, в которых они установлены, что определяется в соответствии с Кодексом по процедурам испытания на огнестойкость.

4.1.3.2 Несмотря на требования таблиц 9.1-9.4, наружные окна и иллюминаторы в переборках жилых, служебных помещений и постов управления должны иметь рамы, изготовленные из стали или другого подходящего материала. Стекла должны закрепляться металлическими ободками или угольниками.

4.1.3.3 Окна, обращенные к спасательным средствам, местам посадки в спасательные средства, местам сбора, наружным трапам и открытым палубам, используемым в качестве путей выхода к местам эвакуации, а также окна, расположенные ниже мест сбора для спускаемых спасательных плотов и морских эвакуационных систем, должны иметь огнестойкость, требуемую в табл.9.1. Если окна защищаются специально предназначенными спринклерами автоматической спринклерной системы, то окна класса "A-0" допускаются в качестве равноценной замены. Чтобы подпадать под данный пункт, спринклеры должны быть либо:

.1 специальными спринклерами, расположенными над окнами и установленными дополнительно к обычным спринклерам подволоков; либо

.2 обычными спринклерами подволоков, установленных таким образом, чтобы окно защищалось водяным потоком средней производительностью по меньшей мере 5 л/мин на $м^2$, а дополнительная площадь окна включается в расчет площади охвата спринклером; либо

.3 распылителями водяного тумана, проверенными и одобренными в соответствии с руководством, одобренным Организацией*.

* См. "Пересмотренное руководство по одобрению спринклерных систем, равноценных тем, ссылка на которые приводится в правиле II-2/12 Конвенции СОЛАС" (резолюция A.800(19) с поправками в MSC.265(84) и MSC.284(86)).

Окна, расположенные на бортах судна, ниже района посадки в спасательные шлюпки, должны иметь огнестойкость, по меньшей мере, класса "A-0".

*4.2 Двери в огнестойких перекрытиях на грузовых судах*

4.2.1 Огнестойкость дверей должна быть равноценной огнестойкости перекрытия, в котором они установлены, что определяется в соответствии с Кодексом по процедурам испытания на огнестойкость. Двери, одобренные как класс "A" без комингса, являющегося частью дверной рамы, установленные 1 июля 2010 года и после этой даты, устанавливаются так, чтобы просвет под дверью не превышал 12 мм, а негорючий комингс устанавливается под дверью таким образом, чтобы покрытие пола не выступало за нижнюю часть закрытой двери. Двери, одобренные как класс "B" без комингса, являющегося частью дверной рамы, установленные 1 июля 2010 года и после этой даты, устанавливаются так, чтобы просвет под дверью не превышал 25 мм. Двери и рамы дверей в перекрытиях класса "A" изготавливаются из стали. Двери в перекрытиях класса "B" должны быть негорючими. Двери, устанавливаемые в переборках, ограничивающих машинные помещения категории "A", должны быть в достаточной степени газонепроницаемыми и самозакрывающимися. На судах, построенных в соответствии со способом IC, Администрация может разрешить использование горючих материалов для изготовления дверей, отделяющих каюты от индивидуальных внутренних санитарных помещений, таких как душевые.

4.2.2 Двери, в отношении которых требуется, чтобы они были самозакрывающимися, не должны иметь удерживающих устройств. Однако могут применяться удерживающие устройства, снабженные дистанционно управляемым освобождающим механизмом безотказного типа.

4.2.3 В переборках коридоров вентиляционные отверстия могут допускаться в дверях и под дверями кают и общественных помещений. Вентиляционные отверстия также разрешаются в дверях класса "B", ведущих в туалеты, конторы, буфетные, камеры хранения и кладовые. За исключением разрешенного ниже, отверстия устраиваются только в нижней половине двери. Если такое отверстие устраивается в двери или ниже двери, общая чистая площадь любого такого отверстия или отверстий не должна превышать 0,05 м $^2$. Альтернативно, между каютой и коридором допускается выравнивающий давление воздуха вентиляционный канал из негорючих материалов, расположенный ниже санитарного устройства, если площадь его поперечного сечения не превышает 0,05 м $^2$. Вентиляционные отверстия, за исключением находящихся под дверью, должны быть снабжены решетками из негорючего материала.

4.2.4 Нет необходимости в изоляции водонепроницаемых дверей.

***5 Защита отверстий в ограничивающих конструкциях машинных помещений***

*5.1 Применение*

5.1.1 Положения данного пункта применяются к машинным помещениям категории "A" и, по желанию Администрации, к иным машинным помещениям.

*5.2 Защита отверстий в ограничивающих конструкциях машинных помещений*

5.2.1 Количество световых люков, дверей, вентиляционных отверстий в кожухах дымовых труб для вытяжной вентиляции и иных отверстий в машинных помещениях сводится к минимуму, необходимому для нужд вентиляции, надлежащей и безопасной работы судна.

5.2.2 Световые люки изготавливаются из стали и не должны содержать остекленных панелей.

5.2.3 Предусматриваются средства управления закрытием дверей с приводом от источника энергии или механизмом освобождения дверей, иных чем водонепроницаемые двери с приводом от источника энергии. Орган управления должен располагаться вне рассматриваемого помещения, где он не будет отрезан в случае пожара в обслуживаемом им помещении.

5.2.4 На пассажирских судах средства управления, требуемые в пункте 5.2.3, располагаются на одном посту управления или группируются как можно в меньшем количестве мест - по усмотрению Администрации. К таким местам должен быть свободный доступ с открытой палубы.

5.2.5 На пассажирских судах двери, иные чем водонепроницаемые двери с приводом от источника энергии, устраиваются так, чтобы обеспечивалось полное закрытие двери в случае пожара в помещении посредством запирающих устройств с приводом от источника энергии или посредством самозакрывающихся дверей, способных закрываться при наклоне в 3,5° в сторону, противоположную закрытию двери и имеющих безотказные крючки-защелки, снабженные освобождающим устройством с дистанционным управлением. Двери для шахт аварийного выхода наружу могут не оборудоваться безотказными крючками-защелками и устройством дистанционного освобождения двери.

5.2.6 Окна не должны устраиваться в ограничивающих конструкциях машинных помещений. Однако это не является запретом на использование остекления на постах управления внутри машинных помещений.

***6 Защита ограничивающих конструкций грузовых помещений***

6.1 На пассажирских судах, перевозящих более 36 пассажиров, ограничивающие конструкции переборок и палуб помещений специальной категории и помещений ро-ро, изолируются по стандарту класса "A-60". Однако если помещение категорий (5), (9) и (10), как определено в пункте 2.2.3, находится на одной стороне перекрытия, стандарт может быть снижен до "A-0". Если топливные танки располагаются под помещением специальной категории, огнестойкость палубы между такими помещениями может быть снижена до стандарта "A-0".

6.2 На пассажирских судах, на ходовом мостике, обеспечиваются индикаторы, указывающие на закрытие любой противопожарной двери, ведущей в помещение или из помещения специальной категории.

6.3 На танкерах, для защиты грузовых танков для перевозки сырой нефти и нефтепродуктов, имеющих температуру вспышки не более 60°C, материалы, легко теряющие свои свойства при нагреве, не должны использоваться для изготовления клапанов, арматуры, крышек отверстий танков, трубопроводов системы вентиляции грузовых танков и трубопроводов для груза, с тем чтобы предотвратить распространение огня на груз.

***7 Системы вентиляции***

*7.1 Каналы и заслонки*

7.1.1 Вентиляционные каналы изготавливаются из стали или равноценного материала. Однако нет необходимости изготавливать из стали или равноценного материала короткие каналы, длиной, как правило, не превышающей 2 м, с площадью поперечного сечения в свету* не более 0,02 м$^2$, при соблюдении следующих условий:

---

* Термин *площадь поперечного сечения в свету* означает площадь, рассчитанную на внутреннем диаметре канала, даже если канал поставляется с готовой изоляцией.

.1 с учетом пункта 7.1.1.2, каналы должны быть изготовлены из любого материала, который имеет характеристики медленного распространения пламени;

.2 на судах, построенных 1 июля 2010 года и после этой даты, каналы изготавливаются из жаростойкого негорючего материала, который может быть облицован внутри и снаружи пленкой, имеющей характеристики медленного распространения пламени, и, в каждом случае, имеющей теплотворную способность** не более 45 МДж/м$^2$ их площади поверхности для использованной толщины;

---

** См. рекомендации, опубликованные Международной организацией по стандартизации, в частности, публикацию ИСО 1716:2002 - "Реакция на испытания на огнестойкость строительных материалов - Определение теплоты сгорания".

.3 каналы могут применяться только на концевом участке вентиляционного устройства; и

.4 каналы должны находиться на расстоянии не менее 600 мм, измеренном вдоль канала от отверстия в перекрытии класса "A" или "B", включая непрерывные подволоки класса "B".

7.1.2 Следующие устройства должны испытываться в соответствии с Кодексом по процедурам испытания на огнестойкость:

.1 противопожарные заслонки, включая их средства управления; и

.2 проходы каналов в перекрытиях класса "A". Однако если стальные стаканы напрямую присоединяются к вентиляционным каналам посредством фланцев на заклепках, болтах или на сварке, испытание не требуется.

*7.2 Устройство каналов*

7.2.1 Системы вентиляции машинных помещений категории "A", помещений транспортных средств, помещений ро-ро, камбузов, помещений специальной категории и грузовых помещений, в основном, отделяются одна от другой и от систем вентиляции, обслуживающих иные помещения. Исключение составляют системы вентиляции камбузов на грузовых судах валовой вместимостью менее 4000 и на пассажирских судах, перевозящих не более 36 пассажиров, где они могут не быть полностью раздельными, но могут обслуживаться отдельными каналами от вентиляционной установки, обслуживающей другие помещения. В любом случае автоматическая противопожарная заслонка устанавливается в канале вентиляции камбуза, вблизи вентиляционной установки. Каналы, предназначенные для вентиляции машинных помещений категории "A", камбузов, помещений транспортных средств, помещений ро-ро или помещений специальной категории, не должны проходить через жилые и служебные помещения или посты управления, если они не отвечают требованиям, оговоренным в пунктах 7.2.1.1.1-7.2.1.1.4, или 7.2.1.2.1 и 7.2.1.2.2 ниже:

.1.1 изготовлены из стали толщиной не менее 3 мм при ширине или диаметре каналов до 300 мм включительно или толщиной не менее 5 мм при ширине или диаметре каналов 760 мм и более, а в случае если ширина или диаметр каналов более 300 мм, но менее 760 мм, - из стали, толщина которой рассчитана путем интерполяции;

.1.2 соответствующим образом закреплены и усилены;

.1.3 снабжены автоматическими противопожарными заслонками, расположенными около ограничивающих конструкций, через которые они проходят; и

.1.4 изолированы по стандарту "A-60" на участке от машинных помещений, камбузов, помещений транспортных средств или помещений специальной категории до точки, расположенной не менее чем в 5 м за каждой противопожарной заслонкой;

либо

.2.1 изготовлены из стали в соответствии с пунктами 7.2.1.1.1 и 7.2.1.1.2; и

.2.2 изолированы по стандарту "A-60" на всем своем протяжении в жилых и служебных помещениях или на постах управления;

однако при проходе через перекрытия главной зоны, каналы должны также отвечать требованиям пункта 4.1.1.8.

7.2.2 Каналы, предназначенные для вентиляции жилых и служебных помещений или постов управления, не должны проходить через машинные помещения категории "A", камбузы, помещения транспортных средств, помещения ро-ро или помещения специальной категории, если они не отвечают условиям, оговоренным в пунктах 7.2.2.1.1-7.2.2.1.3 или 7.2.2.2.1 и 7.2.2.2.2 ниже:

.1.1 каналы, там где они проходят через машинное помещение категории "A", камбуз, помещение транспортных средств, помещение ро-ро или помещение специальной категории, изготовлены из стали в соответствии с пунктами 7.2.1.1.1 и 7.2.1.1.2;

.1.2 автоматические противопожарные заслонки установлены около ограничивающих конструкций, через которые проходят каналы; и

.1.3 в местах прохода каналов через ограничивающие конструкции машинного помещения, камбуза, помещения транспортных средств, помещения ро-ро или помещения специальной категории обеспечивается огнестойкость этих конструкций;

либо

.2.1 там где каналы проходят через машинное помещение категории "A", камбуз, помещение транспортных средств, помещение ро-ро или помещение специальной категории, они изготовлены из стали в соответствии с пунктами 7.2.1.1.1 и 7.2.1.1.2; и

.2.2 изолированы по стандарту "A-60" в пределах машинного помещения, камбуза, помещения транспортных средств, помещения ро-ро или помещения специальной категории;

однако при проходе через перекрытия главной зоны, каналы должны также отвечать требованиям пункта 4.1.1.8.

*7.3 Устройство проходов для каналов вентиляции*

7.3.1 Если тонкий, изготовленный из листового металла вентиляционный канал с площадью поперечного сечения в свету 0,02 м$^2$ или менее проходит через переборки класса "A" или палубы, он снабжается стаканами из листовой стали толщиной не менее 3 мм и длиной не менее 200 мм, разделенной, предпочтительно, на участки по 100 мм с каждой стороны переборки; или, в случае прохода через палубу, полностью располагается на нижней стороне палубы. Там, где вентиляционные каналы с площадью поперечного сечения в свету более 0,02 м$^2$ проходят через переборки класса "A" или палубы, они снабжаются стаканами из листовой стали. Однако когда каналы изготовлены из стали и проходят через переборку или палубу, каналы и стаканы должны отвечать следующим требованиям:

.1 стаканы должны быть толщиной не менее 3 мм и длиной не менее 900 мм, разделенной, предпочтительно, на участки по 450 мм с каждой стороны, когда они проходят через переборки, эти каналы или стаканы на проходах каналов должны снабжаться противопожарной изоляцией. Изоляция должна иметь по меньшей мере такую же огнестойкость, как и переборка или палуба, через которую проходит канал; и

.2 каналы с площадью поперечного сечения в свету более 0,075 м$^2$ обеспечиваются противопожарными заслонками, дополнительно к требованиям пункта 7.3.1.1. Противопожарная заслонка должна срабатывать автоматически, но также иметь возможность закрытия вручную с обеих сторон переборки или палубы. Заслонка снабжается, указателем, показывающим, в каком положении она находится - в открытом или в закрытом. Противопожарные заслонки не требуются, если каналы проходят через помещения, заключенные между перекрытиями класса "A", не обслуживая их, при условии что эти каналы имеют такую же огнестойкость, как и перекрытия, через которые они проходят. Противопожарные заслонки должны быть легкодоступными. Если они размещены за подволоками или зашивками, подволоки или зашивки обеспечиваются лючком для инспекции, на который наносится опознавательный номер противопожарной заслонки. Опознавательный номер также наносится на любой дистанционный орган управления противопожарной заслонкой.

7.3.2 Вентиляционные каналы с площадью поперечного сечения в свету более 0,02 м$^2$, проходящие через переборки класса "B", снабжаются стаканами из тонколистовой стали длиной 900 мм, разделенной, предпочтительно, на участки по 450 мм с каждой стороны переборки, если только сам канал не изготовлен из стали на эту длину.

*7.4 Системы вентиляции на пассажирских судах, перевозящих более 36 пассажиров*

7.4.1 Система вентиляции на пассажирском судне, перевозящем более 36 пассажиров, должна отвечать следующим дополнительным требованиям.

7.4.2 Как правило, вентиляторы располагаются так, чтобы каналы, предназначенные для различных помещений, оставались в пределах главной вертикальной зоны.

7.4.3 Если системы вентиляции проходят через палубы, принимаются меры предосторожности, кроме тех, которые связаны с огнестойкостью палубы, требуемой пунктами 3.1 и 4.1.1.5, чтобы снизить вероятность прохода дыма и горячих газов из одного межпалубного помещения в другое через систему вентиляции. Дополнительно к требованиям по изоляции, содержащимся в пункте 7.4, вентиляционные вертикальные каналы, при необходимости, изолируются как требуется соответствующими табл.9.1 и 9.2.

7.4.4 За исключением грузовых помещений, каналы вентиляции изготавливаются из следующих материалов:

.1 каналы с площадью поперечного сечения в свету не менее 0,075 м$^2$ и все вертикальные каналы, обслуживающие более единственного междупалубного помещения, должны изготавливаться из стали или другого равноценного материала;

.2 каналы с площадью поперечного сечения в свету менее 0,075 м$^2$, иные чем вертикальные каналы, указанные в пункте 7.4.4.1, должны изготавливаться из стали или равноценного материала. Если такие каналы проложены через перекрытия класса "A" или "B", надлежащее внимание должно обращаться на обеспечение огнестойкости перекрытия; и

.3 короткий, не более 2 м длиной канал с площадью поперечного сечения в свету обычно не превышающей 0,02 $м^2$, может не быть из стали или равноценного материала, при условии что соблюдены все нижеперечисленные условия:

.1 с учетом пункта 7.4.4.3.2 канал изготовлен из любого материала, имеющего характеристики медленного распространения пламени;

.2 на судах, построенных 1 июля 2010 года и после этой даты, каналы изготавливаются из жаростойкого негорючего материала, который может быть облицован внутри и снаружи пленкой, имеющей характеристики медленного распространения пламени, и, в каждом случае, имеющей теплотворную способность* не более 45 МДж/$м^2$ их площади поверхности для использованной толщины;

_____

* См. рекомендации, опубликованные Международной организацией по стандартизации, в частности, ИСО 1716:2002 - "Реакция на испытания на огнестойкость строительных материалов - Определение теплоты сгорания".

.3 канал используется только как конечный отрезок системы вентиляции; и

.4 канал не располагается ближе 600 мм, измеренных по его длине до прохода в перекрытии класса "А" или "В", включая непрерывные подволоки класса "В".

7.4.5 Выгородки трапов вентилируются и обслуживаются независимым вентилятором и системой каналов, которая не должна обслуживать любые другие помещения в системах вентиляции.

7.4.6 Каналы вытяжной вентиляции снабжаются лючками для инспекций и очистки. Лючки должны располагаться вблизи противопожарных заслонок.

*7.5 Каналы вытяжной вентиляции от камбузных плит*

*7.5.1 Требования к пассажирским судам, перевозящим более 36 пассажиров*

7.5.1.1 Каналы вытяжной вентиляции камбузных плит должны отвечать требованиям пунктов 7.2.1.2.1 и 7.2.1.2.2 и оборудуются:

.1 жироуловителем, легко снимаемым для чистки, если не установлена одобренная альтернативная система удаления жира;

.2 противопожарной заслонкой, устанавливаемой в нижнем конце канала, которая приводится в действие автоматически и дистанционно, кроме этого - дистанционно приводящейся в действие противопожарной заслонкой, устанавливаемой в верхнем конце канала;

.3 стационарным средством для тушения пожара внутри канала;

.4 дистанционно управляемыми средствами выключения вытяжного и нагнетательного вентиляторов, срабатывания противопожарных заслонок, упомянутых в пункте 7.5.1.2, и срабатывания системы пожаротушения, которые должны размещаться рядом со входом на камбуз. Если установлена система с большим числом каналов, должны обеспечиваться дистанционные средства приведения в действие вышеуказанных органов управления, чтобы закрыть все вытяжные отростки одного и того же главного канала до пуска огнетушащего средства в систему; и

.5 подходящим образом расположенными лючками для инспекций и очистки.

7.5.1.2 Каналы вытяжной вентиляции плит кухонного оборудования, установленных на открытых палубах, должны отвечать пункту 7.5.1.1 в применимой степени, если они проходят через жилые помещения или помещения, содержащие горючие материалы.

*7.5.2 Требования к грузовым судам и пассажирским судам, перевозящим не более 36 пассажиров*

7.5.2.1 Если вытяжные каналы вентиляции от камбузных плит проходят через жилые помещения или помещения, содержащие горючие материалы, они изготавливаются как перекрытия класса "А". Каждый вытяжной канал должен быть снабжен:

.1 жироуловителем, легко снимаемым для чистки;

.2 противопожарной заслонкой, расположенной в нижнем конце канала и, дополнительно, противопожарной заслонкой в верхнем конце канала;

.3 средствами выключения вытяжных вентиляторов, управляемыми из камбуза; и

.4 стационарным средством для пожаротушения внутри канала.

*7.6 Системы вентиляции основных прачечных на судах, перевозящих более 36 пассажиров*

Каналы вытяжной вентиляции основных прачечных оборудуются:

.1 фильтрами, легко снимаемыми для очистки;

.2 противопожарной заслонкой, устанавливаемой в нижнем конце канала, которая приводится в действие автоматически и дистанционно;

.3 дистанционно управляемыми из помещения средствами выключения вытяжного и нагнетательного вентиляторов, и для срабатывания противопожарной заслонки, упомянутой в пункте 7.6.2; и

.4 подходящим образом расположенными лючками для инспекций и очистки.

***7 Вентиляционные системы***

(Настоящий пункт применяется к судам, находящимся на этапе постройки 1 января 2016 года или после этой даты)

*7.1 Общие положения*

7.1.1 Вентиляционные каналы, как одностенные, так и двустенные, должны быть изготовлены из стали или равноценного материала, за исключением коротких гибких раздувательных мехов длиной не более 600 мм, используемых для связи вентиляторов с каналами в помещениях с кондиционированием воздуха*. Если в пункте 7.1.6 в явной форме не указано иное, любой другой материал, используемый для изготовления каналов, включая изоляцию, должен также быть негорючим. В то же время нет необходимости изготавливать из стали или равноценного материала короткие каналы длиной, как правило. не более 2 м, с площадью поперечного сечения в свету**, не превышающей 0,02 $м^2$, при соблюдении следующих условий:

* См. MSC.1/Circ.1480 - "Единообразная интерпретация правила II-2/9.7.1.1 СОЛАС".

** Термин *площадь поперечного сечения в свету* означает площадь, рассчитанную на основе внутренних размеров самого канала, а не изоляции, даже если канал поставляется с готовой изоляцией.

.1 каналы должны быть изготовлены из негорючего материала, который может иметь изнутри и снаружи мембранное покрытие, имеющее характеристики медленного распространения пламени, причем во всех случаях его теплотворная способность* не должна превышать 45 МДж/$м^2$ поверхности с учетом используемых толщин;

* См. рекомендации, опубликованные Международной организацией по стандартизации, в частности публикацию ИСО 1716:2002. Изделия строительные. Реакция на испытания на огнестойкость. Определение теплоты сгорания.

.2 каналы применяются только на концевом участке вентиляционного устройства; и

.3 каналы находятся на расстоянии не менее 600 мм, измеренном вдоль канала, от отверстия в перекрытии класса "A" или "B", включая непрерывные подволоки класса "B".

7.1.2 Следующие устройства должны быть испытаны в соответствии с Кодексом по применению методик испытаний на огнестойкость:

.1 противопожарные заслонки, включая соответствующие средства управления ими, за исключением заслонок, расположенных на нижнем конце вытяжных каналов камбузных плит, которые должны быть изготовлены из стали и обеспечивать прекращение тяги в канале; и

.2 места прохода каналов через перекрытия класса "A". Однако если стальные стаканы непосредственно присоединены к вентиляционным каналам с помощью фланцев на заклепках, болтах или с помощью сварки, проведение испытаний не требуется.

7.1.3 Противопожарные заслонки должны быть легкодоступны. Если они находятся за подволоками или зашивками, в таких подволоках или зашивках должны быть предусмотрены смотровые лючки, на которые должны быть нанесены идентификационные номера противопожарных заслонок. Идентификационный номер противопожарной заслонки также должен быть обозначен на любых имеющихся устройствах дистанционного управления.

7.1.4 В вентиляционных каналах должны быть предусмотрены лючки для проверки и очистки. Лючки должны располагаться вблизи противопожарных заслонок.

7.1.5 Должна быть предусмотрена возможность закрытия главных впускных и выпускных отверстий вентиляционных систем из мест, находящихся вне вентилируемых помещений. Устройства закрытия должны быть легкодоступны и иметь хорошо заметную и постоянную маркировку; они также должны быть снабжены указателями рабочего положения закрывающего устройства.

7.1.6 Горючие прокладки во фланцевых соединениях вентиляционных каналов не допускаются на расстоянии менее 600 мм от отверстий в перекрытиях класса "A" или "B" и в каналах, которые должны соответствовать требованиям класса "A".

7.1.7 Вентиляционные отверстия или выравнивающие давление воздуха каналы между двумя выгороженными помещениями должны допускаться только в том случае, если это разрешено пунктами 4.1.2.1 и 4.2.3.

*7.2 Устройство каналов*

7.2.1 Вентиляционные системы машинных помещений категории A, помещений для перевозки транспортных средств, помещений с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, камбузов, помещений специальной категории и грузовых помещений, как правило, должны быть отделены друг от друга, а также от вентиляционных систем, обслуживающих другие помещения. Однако вентиляционные системы камбузов на грузовых судах валовой вместимостью менее 4000 и на пассажирских судах, перевозящих не более 36 пассажиров, могут не отделяться полностью от других вентиляционных систем и могут обслуживаться с помощью отдельных каналов, идущих от вентиляционной установки, обслуживающей другие помещения. В таком случае в вентиляционном канале камбуза вблизи вентиляционной установки должна быть установлена автоматическая противопожарная заслонка.

7.2.2 Каналы, предназначенные для вентиляции машинных помещений категории А, камбузов, помещений для перевозки транспортных средств, помещений с горизонтальным способом погрузки и выгрузки или помещений специальной категории, не должны проходить через жилые и служебные помещения или посты управления, за исключением тех случаев, когда они отвечают требованиям пункта 7.2.4.

7.2.3 Каналы, предназначенные для вентиляции жилых и служебных помещений или постов управления, не должны проходить через машинные помещения категории А, камбузы, помещения для перевозки транспортных средств, помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки или помещения специальной категории, за исключением случаев, когда они отвечают требованиям пункта 7.2.4.

7.2.4 Каналы, разрешенные пунктами 7.2.2 и 7.2.3, должны быть:

.1.1 изготовлены из стали толщиной не менее 3 мм - для каналов, имеющих площадь поперечного сечения в свету менее 0,075 м$^2$, не менее 4 мм - для каналов, имеющих площадь поперечного сечения в свету от 0,075 до 0,45 м$^2$, и не менее 5 мм - для каналов, имеющих площадь поперечного сечения в свету более 0,45 м$^2$;

.1.2 соответствующим образом закреплены и усилены;

.1.3 снабжены автоматическими противопожарными заслонками, расположенными около ограничивающих конструкций, через которые они проходят; и

.1.4 изолированы по стандарту "А-60" на участке от ограничивающих конструкций помещений, которые они обслуживают, до точки, расположенной не менее чем в 5 м за каждой противопожарной заслонкой;

либо

.2.1 изготовлены из стали в соответствии с пунктами 7.2.4.1.1 и 7.2.4.1.2; и

.2.2 изолированы по стандарту "А-60" во всех помещениях, через которые они проходят, за исключением каналов, проходящих через помещения категории (9) или (10), как определено в пункте 2.2.3.2.2.

7.2.5 Для целей пунктов 7.2.4.1.4 и 7.2.4.2.2 каналы должны быть изолированы по всей наружной поверхности поперечного сечения. Каналы, находящиеся снаружи, но примыкающие к одному из помещений и имеющие с ним одну или более общую поверхность, должны рассматриваться как проходящие через указанное помещение и должны иметь изоляцию на общей с помещением поверхности, выходящую на 450 мм за границу канала*.

* Чертежи таких устройств содержатся в "Унифицированных интерпретациях главы II-2 Конвенции СОЛАС" (MSC.1/Circ.1276).

7.2.6 Если необходимо, чтобы вентиляционный канал проходил через перекрытие главной вертикальной зоны, у такого перекрытия должна быть установлена автоматическая противопожарная заслонка. Должна быть также предусмотрена возможность закрытия заслонки вручную с каждой стороны перекрытия. Место управления заслонкой должно быть легкодоступным и иметь четкое и хорошо заметное обозначение. Канал между перекрытием и заслонкой должен быть изготовлен из стали в соответствии с пунктами 7.2.4.1.1 и 7.2.4.1.2 и иметь изоляцию, обладающую по меньшей мере такой же огнестойкостью, как и перекрытие, через которое проходит канал. По меньшей мере с одной стороны перекрытия заслонка должна быть снабжена хорошо видимым указателем, показывающим, в каком положении она находится.

*7.3 Подробные требования к противопожарным заслонкам и проходам каналов*

7.3.1 Каналы, проходящие через перекрытия класса "А", должны отвечать следующим требованиям:

.1 если канал, имеющий тонкие стенки и площадь поперечного сечения в свету, не превышающую 0,02 м$^2$, проходит через перекрытия класса "А", в проходе должен быть установлен стакан из листовой стали толщиной не менее 3 мм и длиной не менее 200 мм, предпочтительно выступающий на 100 мм с каждой стороны переборки или, в случае прохода через палубу, полностью расположенный с нижней стороны палубы, через которую он проходит;

.2 если вентиляционные каналы с площадью поперечного сечения в свету более 0,02 м$^2$, но не более 0,075 м$^2$, проходят через перекрытия класса "А", в проходах должны быть установлены стаканы из листовой стали. Толщина каналов и стаканов должна быть не менее 3 мм, а длина - не менее 900 мм. При проходе через переборки стакан должен предпочтительно выступать на 450 мм с каждой стороны переборки. Эти каналы или их стаканы должны иметь противопожарную изоляцию. Изоляция должна иметь по меньшей мере такую же огнестойкость, как перекрытие, через которое проходит канал; и

.3 автоматические противопожарные заслонки должны быть установлены во всех каналах с площадью поперечного сечения в свету, превышающей

0,075 $м^2$, если они проходят через перекрытия класса "А". Каждая заслонка должна быть установлена вблизи перекрытия, через которое проходит канал, и канал между заслонкой и перекрытием должен быть изготовлен из стали в соответствии с пунктами 7.2.4.2.1 и 7.2.4.2.2. Противопожарная заслонка должна срабатывать автоматически, но должна также быть предусмотрена возможность закрытия заслонки вручную с каждой стороны перекрытия. Заслонка должна быть снабжена хорошо видимым указателем, показывающим, в каком рабочем положении она находится. Однако если каналы проходят через помещения, заключенные между перекрытиями класса "А", не обслуживая их, противопожарные заслонки не требуются, при условии что эти каналы обладают такой же огнестойкостью, что и перекрытия, через которые они проходят. При проходе через перекрытие класса "А" канал с площадью

поперечного сечения, превышающей 0,075 $м^2$, не должен разделяться на каналы меньшей размерности с последующим их объединением в канал исходного размера, с тем чтобы избежать необходимости установления заслонки, требуемой настоящим положением.

7.3.2 Вентиляционные каналы с площадью поперечного сечения в свету

более 0,02 $м^2$, проходящие через переборки класса "В", должны быть снабжены стаканами из листовой стали длиной 900 мм, предпочтительно выступающими на 450 мм с каждой стороны переборки, если только данный участок самого канала такой длины не изготовлен из стали.

7.3.3 У всех противопожарных заслонок должна иметься возможность ручного управления. Заслонки должны быть оснащены механическими устройствами управления прямого действия или, в качестве альтернативы, электрическими, гидравлическими или пневматическими устройствами, обеспечивающими их закрытие. Для всех заслонок должна быть предусмотрена возможность закрытия вручную с каждой стороны перекрытия. Автоматические противопожарные заслонки, включая заслонки с дистанционным управлением, должны быть оснащены отказоустойчивым механизмом для закрытия заслонки во время пожара даже в случае потери питания или падения гидравлического или пневматического давления. Для дистанционно управляемых противопожарных заслонок должна быть предусмотрена возможность повторного открытия вручную на месте.

*7.4 Вентиляционные системы пассажирских судов, перевозящих более 36 пассажиров*

7.4.1 Помимо требований, содержащихся в разделах 7.1, 7.2 и 7.3, вентиляционная система на пассажирском судне, перевозящем более 36 пассажиров, должна также отвечать следующим требованиям.

7.4.2 Как правило, вентиляторы должны располагаться так, чтобы каналы, ведущие в различные помещения, оставались в пределах главной вертикальной зоны.

7.4.3 Выгородки трапов должны обслуживаться независимой системой вентиляторов и вентиляционных каналов (вытяжных и нагнетательных), которая не должна обслуживать какие-либо другие помещения в вентиляционных системах.

7.4.4 Независимо от поперечного сечения канал, обслуживающий более чем одно междупалубное жилое помещение, служебное помещение или пост управления, вблизи места прохода таких помещений через каждую палубу должен быть снабжен автоматической дымовой заслонкой, для которой также должна быть предусмотрена возможность закрытия вручную с защищенной палубы выше заслонки. Если вентилятор обслуживает более чем одно междупалубное помещение через отдельные каналы в пределах главной вертикальной зоны, каждый из которых специально предназначен для одного междупалубного помещения, для каждого канала должна быть предусмотрена управляемая вручную дымовая заслонка, установленная вблизи вентилятора.

7.4.5 Вертикальные каналы, должны, если это необходимо, иметь изоляцию, соответствующую требованиям, изложенным в таблицах 9.1 и 9.2. Каналы должны иметь изоляцию, соответствующую требованиям для палуб, между помещением, которое они обслуживают, и соответствующим рассматриваемым помещением.

*7.5 Вытяжные каналы камбузных плит*

*7.5.1 Требования к пассажирским судам, перевозящим более 36 пассажиров*

7.5.1.1 Помимо соблюдения требований, содержащихся в разделах 7.1, 7.2 и 7.3, вытяжные каналы камбузных плит должны быть изготовлены в соответствии с пунктами 7.2.4.2.1 и 7.2.4.2.2 и изолированы по стандарту класса "А-60" во всех жилых и служебных помещениях или постах управления, через которые они проходят. Они также должны быть снабжены:

.1 жироуловителем, легко снимаемым для очистки, если не установлена одобренная альтернативная система удаления жира;

.2 противопожарной заслонкой, расположенной в нижнем конце канала в месте соединения канала и вытяжки камбузной плиты, с автоматическим и дистанционным управлением и, кроме того, противопожарной заслонкой с дистанционным управлением, расположенной в верхнем конце канала вблизи его выхода;

.3 стационарным средством тушения пожара внутри канала*;

* См. рекомендации, опубликованные Международной организацией по стандартизации, в частности публикацию ИСО 15371:2009. "Суда и морские технологии - Системы пожаротушения для защиты камбузного оборудования для тепловой обработки продуктов во фритюре".

.4 средствами дистанционного выключения вытяжных и нагнетательных вентиляторов, управления противопожарными заслонками, упомянутыми в пункте 7.5.1.1.2, и системой пожаротушения, которая должна быть расположена вне камбуза вблизи входа на камбуз. Если установлена многоканальная система вентиляции, то должны быть предусмотрены средства дистанционного управления, расположенные рядом с вышеупомянутыми устройствами управления, для закрытия всех вытяжных патрубков, ведущих в один и тот же главный вентиляционный канал, до пуска в систему огнетушащего вещества; и

.5 удобно расположенными лючками для осмотра и очистки, включая один лючок вблизи вытяжного вентилятора и один лючок в нижней части, где скапливается жир.

7.5.1.2 Вытяжные каналы плит и оборудования для приготовления пищи, установленных на открытых палубах, должны отвечать требованиям пункта 7.5.1.1 в той мере, в которой это применимо, если они проходят через жилые помещения или помещения, содержащие горючие материалы.

*7.5.2 Требования к грузовым и пассажирским судам, перевозящим не более 36 пассажиров*

Если вытяжные каналы камбузных плит проходят через жилые помещения или помещения, содержащие горючие материалы, то их конструкция должна соответствовать пунктам 7.2.4.1.1 и 7.2.4.1.2. Каждый вытяжной канал должен быть снабжен:

.1 жироуловителем, легко снимаемым для очистки;

.2 противопожарной заслонкой, расположенной в нижнем конце канала в месте соединения канала и вытяжки камбузной плиты, с автоматическим и дистанционным управлением и, кроме того, противопожарной заслонкой с дистанционным управлением, расположенной в верхнем конце канала вблизи его выхода;

.3 средствами выключения вытяжных и нагнетательных вентиляторов, управляемыми из камбуза; и

.4 стационарными средствами тушения пожара внутри канала*.

* См. рекомендации, опубликованные Международной организацией по стандартизации, в частности публикацию ИСО 15371:2009. "Суда и морские технологии - Системы пожаротушения для защиты камбузного оборудования для тепловой обработки продуктов во фритюре".

*7.6 Вентиляционные, обслуживающие машинные помещения категории А, в которых установлены двигатели внутреннего сгорания*

7.6.1 Если вентиляционная обслуживает только смежное машинное помещение и между вентиляционной и машинным помещением нет противопожарного перекрытия, средства закрытия вентиляционного канала или каналов, обслуживающих данное машинное помещение, должны располагаться за пределами вентиляционной и машинного помещения.

7.6.2 Если вентиляционная обслуживает такое машинное помещение, а также другие помещения и отделена от машинного помещения перекрытием класса "А-0", включая места прохода каналов, средства закрытия вентиляционного канала или каналов для машинного помещения могут располагаться в вентиляционной.

*7.7 Вентиляционные системы прачечных на пассажирских судах, перевозящих более 36 пассажиров*

Вытяжные каналы прачечных и сушильных помещений, относящихся к категории (13), как определено в пункте 2.2.3.2.2, должны быть снабжены:

.1 фильтрами, легко снимаемыми для очистки;

.2 противопожарной заслонкой, расположенной в нижнем конце канала, с автоматическим и дистанционным управлением;

.3 средствами дистанционного выключения вытяжных и нагнетательных вентиляторов изнутри помещения и средствами управления противопожарной заслонкой, указанной в пункте 7.7.2; и

.4 расположенными подходящим образом лючками для осмотра и очистки.

**Правило 10. Борьба с пожаром**

Борьба с пожаром*

* См. MSC/Circ.1165 - "Пересмотренное руководство по одобрению систем пожаротушения, равноценных системам пожаротушения на основе воды, для машинных помещений и грузовых насосных отделений" с попр. в MSC.1/Circ.1237, MSC.1/Circ.1269, MSC.1/Circ.1386 и интерпретациями в MSC.1/Circ.1458.

***1 Назначение***

Назначением данного правила является подавление и быстрое гашение огня в месте его возникновения. С этой целью должны удовлетворяться следующие функциональные требования:

.1 устанавливаются стационарные системы пожаротушения, обращая должное внимание на вероятность разрастания пожара в защищаемых помещениях; и

.2 средства пожаротушения находятся в постоянной готовности.

***1 Цель***

1.1 Целью настоящего правила является борьба с пожаром и его быстрое тушение в месте возникновения, за исключением пункта 1.2. Для этой цели должны соблюдаться следующие функциональные требования:

.1 должны быть установлены стационарные системы пожаротушения с должным учетом потенциального развития пожара в защищаемых помещениях; и

.2 средства пожаротушения должны быть готовы к немедленному использованию.

1.2 В трюмах для контейнеров с открытым верхом* и в местах размещения контейнеров на палубе на судах, спроектированных для перевозки контейнеров на открытой палубе или выше открытой палубы и находящихся на этапе постройки 1 января 2016 года или после этой даты, должны быть предусмотрены средства противопожарной защиты для локализации пожара в помещении или в месте возникновения и для охлаждения смежных площадей с целью предотвращения распространения пожара и повреждений конструкций судна.

* Определение данного термина см. в циркуляре "Временное руководство для контейнеровозов без люковых закрытий" (MSC/Circ.608/Rev.1).

***2 Системы водоснабжения***

На судах предусматриваются пожарные насосы, пожарные магистрали, краны и рукава, отвечающие применимым требованиям данного правила.

*2.1 Пожарные магистрали и краны*

*2.1.1 Общие положения*

Материалы, легко теряющие свои свойства при нагреве, не должны применяться для пожарных магистралей и кранов, если они не защищены достаточным образом. Трубопроводы и краны размещаются таким образом, чтобы пожарные рукава могли быть легко подсоединены к ним. Устройство трубопроводов и кранов должно быть таким, чтобы избежать возможности замерзания воды. Трубопровод пожарной магистрали обеспечивается подходящими устройствами стока. Запорные краны устанавливаются на всех ветвях пожарной магистрали на открытой палубе, используемых в иных, чем борьба с пожаром, целях. На судах, где может перевозиться палубный груз, места размещения пожарных кранов должны быть такими, чтобы краны были всегда легкодоступными, а трубопроводы устроены так, чтобы, насколько это практически возможно, избежать опасности их повреждения грузом.

*2.1.2 Постоянная готовность к обеспечению водой*

Меры и устройства постоянной готовности к обеспечению водой должны:

.1 на пассажирских судах:

.1 валовой вместимостью 1000 и более быть такими, чтобы от любого пожарного крана во внутренних помещениях можно было немедленно подать по меньшей мере одну эффективную струю воды и чтобы была обеспечена непрерывная подача воды путем автоматического пуска одного требуемого пожарного насоса;

.2 валовой вместимостью менее 1000 обеспечивать автоматический или дистанционный запуск с ходового мостика по меньшей мере одного пожарного насоса. Если насос запускается автоматически, или, если донный клапан не может быть открыт с места, где дистанционно запускается насос, донный клапан должен постоянно находиться в открытом положении; и

.3 если их машинные помещения в соответствии с правилом II-1/54 имеют периодически безвахтенное обслуживание, Администрация должна определить требования, касающиеся стационарной системы пожаротушения водой для таких помещений, эквивалентные требованиям, предъявляемым к системе для машинных помещений с обычной вахтой;

.2 на грузовых судах:

.1 быть на усмотрение Администрации; и

.2 с периодически безвахтенным обслуживанием машинного помещения или, когда требуется наличие только одного лица на вахте, обеспечивать немедленное наличие воды из системы пожарной магистрали при подходящем давлении либо путем дистанционного запуска одного из главных пожарных насосов с ходового мостика и поста борьбы с пожаром, если пост имеется, либо поддержанием постоянного давления в системе главной пожарной магистрали одним из главных пожарных насосов, за исключением того случая, когда Администрация освобождает грузовые суда валовой вместимостью менее 1600 от выполнения данного требования, если устройство запуска пожарного насоса в машинном помещении находится в легкодоступном месте.

*2.1.3 Диаметр пожарных магистралей*

Диаметр пожарной магистрали и ее отростков должен быть достаточным для эффективного распространения максимально требуемого количества воды от двух одновременно работающих пожарных насосов, за исключением того, что на грузовых судах диаметр может быть достаточным для подачи 140 $м^3$/ч воды.

Диаметр пожарной магистрали и ее отростков должен быть достаточным для эффективного распределения максимально требуемого количества воды, подаваемой двумя одновременно работающими пожарными насосами: однако в случае грузовых судов, за исключением судов, указанных в пункте 7.3.2, возможно, чтобы такой диаметр был достаточным для обеспечения подачи 140 $м^3$/ч.

*2.1.4 Запорные и предохранительные клапаны*

2.1.4.1 Запорные клапаны для отделения секции пожарной магистрали в машинном помещении, содержащем главный пожарный насос или насосы, от остальной части пожарной магистрали устанавливается в легко доступном и защищенном месте вне машинных помещений. Пожарная магистраль устраивается так, чтобы, когда запорные клапаны закрыты, все пожарные краны на судне, за исключением расположенных в машинном помещении как указано выше, могли снабжаться водой от другого пожарного насоса или аварийного пожарного насоса. Аварийный пожарный насос, его кингстон, приемный отросток трубопровода, нагнетательный трубопровод и запорные клапаны располагаются вне машинного помещения. Если такое устройство не может быть выполнено, кингстонная коробка может устанавливаться в машинном помещении, если клапан управляется дистанционно с места, расположенного в том же отсеке, где находится аварийный пожарный насос, а приемный отросток трубопровода является настолько коротким, насколько это практически возможно. Короткие отрезки приемного или нагнетательного трубопроводов могут проходить в машинном помещении, при условии что они выгорожены прочным стальным кожухом или изолируются по стандарту класса "А-60". Эти трубопроводы должны иметь достаточную толщину стенок, но ни в коем случае не менее 11 мм и должны быть сварными, за исключением фланцевого соединения с клапаном кингстона.

2.1.4.2 Чтобы любой пожарный рукав мог быть снят при работе пожарных насосов, устанавливается клапан для обслуживания каждого пожарного крана.

2.1.4.3 Если пожарные насосы могут создавать давление, превышающее давление, на которое рассчитаны трубопроводы, краны и рукава, все насосы должны иметь предохранительные клапаны. Размещение и регулировка таких клапанов должны способствовать предотвращению возникновения чрезмерного давления в любой части пожарной магистрали.

2.1.4.4 На танкерах, с целью сохранения целостности пожарной магистрали в случае пожара или взрыва[38] на ней, устанавливаются отсечные клапаны в носовой части юта в защищенном месте и на палубе грузовых танков с интервалами не более 40 м.

*2.1.5 Количество и размещение пожарных кранов*

2.1.5.1 Количество и размещение кранов должны быть такими, чтобы по меньшей мере две струи воды из разных кранов, одна из которых подается по рукаву стандартной длины, доставали до любой части судна, обычно доступной для пассажиров или экипажа во время плавания, а также до любой части любого порожнего грузового помещения, любого помещения ро-ро, любого помещения транспортных средств или любого помещения специальной категории, причем в последнем случае до любой его части должны доставать две струи, подаваемые по рукавам стандартной длины. Кроме того, такие краны должны располагаться у входов в защищаемые помещения.

2.1.5.2 Дополнительно к требованиям пункта 2.1.5.1, пассажирские суда должны отвечать следующему:

.1 количество и размещение кранов в жилых, служебных и машинных помещениях должны быть такими, чтобы можно было выполнить требования пункта 2.1.5.1, когда все водонепроницаемые двери и все двери в переборках главных вертикальных зон закрыты; и

.2 если в машинное помещение категории "А" предусматривается доступ на нижнем уровне из примыкающего туннеля гребного вала, то вне машинного помещения, но вблизи от входа в него, должно быть предусмотрено два крана. Если такой доступ предусмотрен из других помещений, то в одном из этих помещений, у входа в машинное помещение категории "А", должно быть предусмотрено два крана. Это требование может не применяться, если туннель или смежные помещения не являются частью пути выхода наружу.

*2.1.6 Давление в пожарных кранах*

Если два насоса одновременно подают через указанные в пункте 2.3.3 стволы количество воды, указанное в пункте 2.1.3, через любые смежные краны, то во всех кранах должно поддерживаться следующее минимальное давление:

.1 для пассажирских судов:

валовой вместимостью 4000 и более — 0,40 $Н/мм^2$

валовой вместимостью менее 4000 — 0,30 $Н/мм^2$

.2 для грузовых судов:

| | | |
|---|---|---|
| | валовой вместимостью 6000 и более | 0,27 Н/мм $^2$ |
| | валовой вместимостью менее 6000; и | 0,25 Н/мм $^2$ |

.3 максимальное давление в любом кране не должно превышать давления, при котором возможно эффективное управление пожарным рукавом.

*2.1.7 Международное береговое соединение*

2.1.7.1 Суда валовой вместимостью 500 и более обеспечиваются по меньшей мере одним международным береговым соединением, отвечающим требованиям Кодекса по системам пожарной безопасности.

2.1.7.2 Предусматриваются устройства, позволяющие применять такое соединение на любом борту судна.

*2.2 Пожарные насосы*

*2.2.1 Насосы, допускаемые в качестве пожарных насосов*

Санитарные, балластные, осушительные насосы или насосы общего назначения могут рассматриваться как пожарные насосы, при условии что они обычно не используются для перекачки нефти, а если иногда их используют для передачи или перекачки нефтяного топлива, должны быть установлены соответствующие переключающие устройства.

*2.2.2 Количество пожарных насосов*

Суда обеспечиваются пожарными насосами с независимым приводом следующим образом:

| | | |
|---|---|---|
| .1 | пассажирские суда: | |
| | валовой вместимостью 4000 и более | по меньшей мере три |
| | валовой вместимостью менее 4000 | по меньшей мере два |
| .2 | грузовые суда: | |
| | валовой вместимостью 1000 и более | по меньшей мере два |
| | валовой вместимостью менее 1000 | по меньшей мере два насоса с приводом от источника энергии, один из которых имеет независимый привод. |

*2.2.3 Меры и устройства в отношении пожарных насосов и магистралей*

*2.2.3.1 Пожарные насосы*

Расположение приемных кингстонов, пожарных насосов и их источников энергии должно быть таким, чтобы:

.1 на пассажирских судах валовой вместимостью 1000 и более пожар в любом одном отсеке не мог вывести из строя все пожарные насосы; и

.2 на пассажирских судах валовой вместимостью менее 1000 и на грузовых судах, если пожар в любом одном отсеке может вывести из строя все насосы, имелось другое, альтернативное, средство, состоящее из аварийного пожарного насоса, отвечающего положениям Кодекса по системам пожарной безопасности, с собственным источником энергии и кингстоном, расположенными вне помещения, где находятся главные пожарные насосы или их источники энергии.

*2.2.3.2 Требования к помещению, где размещается аварийный пожарный насос*

*2.2.3.2.1 Расположение помещения*

Помещение, где располагается пожарный насос, не должно примыкать к ограничивающим конструкциям машинных помещений категории "А" или помещений, где находятся главные пожарные насосы. Если это требование невыполнимо на практике, то общая переборка между этими двумя помещениями изолируется по стандарту конструкционной противопожарной защиты, равноценному требуемому для постов управления в правиле 9.2.3.3.

*2.2.3.2.2 Доступ к аварийному пожарному насосу*

Не допускается устройство прямого доступа между машинным помещением и помещением, в котором установлен аварийный пожарный насос и его источник энергии. Если это требование является практически невыполнимым, Администрация может допустить устройство доступа посредством тамбура, где дверь машинного помещения выполняется по стандарту класса "А-60", а другая дверь изготавливается, по меньшей мере, из стали, обе двери должны быть достаточно газонепроницаемыми, самозапирающимися и без каких-либо крючков-защелок. Альтернативно, доступ может осуществляться посредством водонепроницаемой двери, управляемой с места, удаленного от машинного помещения и от помещения, где размещается аварийный пожарный насос, и которое не будет отрезано в случае пожара в этих помещениях. В таких случаях, обеспечивается и второе средство доступа в помещение, где находятся аварийный пожарный насос и его источник энергии.

*2.2.3.2.3 Вентиляция помещения, где находится аварийный пожарный насос*

Устройства вентиляции помещения, содержащего независимый источник энергии аварийного пожарного насоса должны быть такими, чтобы предотвратить, насколько это практически возможно, проникновение дыма в это помещение от пожара в машинном помещении.

*2.2.3.3 Дополнительные пожарные насосы на грузовых судах*

Кроме прочего, на грузовых судах, если иные насосы, такие как общего пользования, осушительные, балластные и т.д., установлены в машинном помещении, должны быть выполнены меры и устройства по обеспечению того, что по крайней мере один из этих насосов, имеющий подачу и давление, требуемые пунктами 2.1.6.2 и 2.2.4.2, способен обеспечивать водой пожарную магистраль.

*2.2.4 Подача пожарных насосов*

*2.2.4.1 Общая подача требуемых пожарных насосов*

Требуемые пожарные насосы должны быть способны подавать воду для борьбы с пожаром в количестве и при давлении, указанном в пункте 2.1.6, следующим образом:

.1 насосы на пассажирских судах, - не менее двух третей от подачи работающих осушительных насосов; и

.2 насосы на грузовых судах, иные чем любой аварийный пожарный насос, - не менее четырех третей количества, требуемого по правилу II-1/35-1 и откачиваемого каждым из работающих независимых осушительных насосов на пассажирском судне того же самого размера; однако нет необходимости, чтобы общая требуемая подача пожарных насосов на каком-либо грузовом судне превышала 180 м $^3$/ч.

.2 насосы на грузовых судах, иные чем любой аварийный насос, - не менее четырех третей того количества воды, которое обеспечивает согласно правилу II-1/35-1 каждый независимый осушительный насос при откачке воды из трюмов на пассажирском судне таких же размеров; однако нет необходимости, чтобы общая требуемая подача пожарных насосов на каком-либо грузовом судне, за исключением судов, указанных в пункте 7.3.2, превышала 180 м $^3$/ч.

*2.2.4.2 Подача каждого пожарного насоса*

Подача каждого из требуемых пожарных насосов (иных чем любой аварийный насос, требуемый пунктом 2.2.3.1.2 для грузовых судов) должна составлять не менее 80% общей требуемой подачи, разделенной на минимальное количество требуемых пожарных насосов, но в любом случае - не менее 25 м $^3$/ч; каждый такой насос, в любом случае, должен обеспечивать подачу по меньшей мере двух струй воды. Эти пожарные насосы должны обеспечивать подачу воды в пожарную магистраль при требуемых условиях. Если количество установленных насосов превышает требуемое минимальное количество, подача таких дополнительных насосов должна быть не менее 25 м $^3$/ч и обеспечивать подачу воды по меньшей мере двух струй воды, требуемых пунктом 2.1.5.1.

*2.3 Пожарные рукава и стволы*

*2.3.1 Спецификации общего характера*

2.3.1.1 Пожарные рукава изготавливаются из износостойкого материала, одобренного Администрацией, их длина должна быть достаточной для подачи струи воды в любое из помещений, в которых может потребоваться их применение. Каждый рукав снабжается стволом и необходимыми соединительными головками. Рукава, называемые в данной главе "пожарными рукавами", вместе со всеми необходимыми принадлежностями и инструментами, должны находиться на видных местах вблизи кранов или соединений в постоянной готовности к использованию. Кроме того, во внутренних помещениях пассажирских судов, перевозящих более 36 пассажиров, пожарные рукава должны быть постоянно подсоединены к кранам. Пожарные рукава должны иметь длину не менее 10 м, но не более:

.1 15 м в машинных помещениях;

.2 20 м в других помещениях и на открытых палубах; и

.3 25 м на открытых палубах судов с наибольшей шириной более 30 м.

2.3.1.2 Если на судне каждый пожарный кран не обеспечивается своим рукавом и стволом, должна обеспечиваться полная взаимозаменяемость соединительных головок и стволов.

*2.3.2 Количество и диаметр пожарных рукавов*

2.3.2.1 Суда обеспечиваются пожарными рукавами, количество и диаметр которых определяется Администрацией.

2.3.2.2 На пассажирских судах должен быть по меньшей мере один пожарный рукав для каждого из пожарных кранов, требуемых пунктом 2.1.5, и эти рукава используются только в целях тушения пожара или проверки аппаратов пожаротушения при учебных пожарных тревогах и освидетельствованиях.

2.3.2.3 На грузовых судах:

.1 валовой вместимостью 1000 и более, количество пожарных рукавов определяется из расчета одного на каждые 30 м длины судна и один запасной рукав, но ни в коем случае не менее пяти рукавов на судне. В это число не входят любые рукава, требуемые для любого машинного или котельного отделений. Администрация может увеличить количество требуемых рукавов, чтобы обеспечить достаточное их число и доступность в любое время, с учетом типа судна и характера рейсов, совершаемых судном. Судно, перевозящее опасные грузы в соответствии с правилом 19, кроме требуемых выше рукавов и стволов, обеспечивается дополнительными тремя рукавами и стволами; и

.2 валовой вместимостью менее 1000, количество пожарных рукавов рассчитывается в соответствии с положениями пункта 2.3.2.3.1. Однако, количество стволов ни в коем случае не может быть менее трех.

*2.3.3 Размер и типы стволов*

2.3.3.1 Для целей данной главы стандартные диаметры насадок стволов должны быть 12, 16 и 19 мм или быть как можно более близкими к этим размерам. По усмотрению Администрации, могут допускаться насадки большего диаметра.

2.3.3.2 В жилых и служебных помещениях нет необходимости использовать насадки диаметром более 12 мм.

2.3.3.3 В машинных помещениях и на открытых палубах диаметр насадок должен обеспечивать подачу максимально возможного количества воды двумя струями от насоса наименьшей производительности под давлением, указанным в пункте 2.1.6, при этом нет необходимости применять насадки диаметром более 19 мм.

2.3.3.4 Стволы должны быть одобренного комбинированного типа (т.е. дающие как распыленную, так и компактную струю) и снабжены запорными вентилями.

***3 Переносные огнетушители****

* См. A.951(23) - "Усовершенствованное руководство по морским переносным огнетушителям" и MSC.1/Circ.1275 - "Единообразная интерпретация главы II-2 Конвенции СОЛАС относительно количества и расположения переносных огнетушителей на судах".

*3.1 Тип и конструкция*

Переносные огнетушители должны отвечать требованиям Кодекса по системам пожарной безопасности.

*3.2 Меры в отношении огнетушителей*

3.2.1 Жилые и служебные помещения и посты управления обеспечиваются переносными огнетушителями соответствующих типов и в достаточном, на усмотрение Администрации, количестве. Суда валовой вместимостью 1000 и более должны иметь по крайней мере пять переносных огнетушителей.

3.2.2 Один из переносных огнетушителей, предназначенный для использования в любом помещении, должен находиться у входа в это помещение.

3.2.3 Углекислотные огнетушители не должны размещаться в жилых помещениях. На постах управления и иных помещениях, содержащих электрическое или электронное оборудование, или средства, необходимые для безопасности судна, огнетушители заряжаются огнетушащим веществом, которое не является электропроводным и не наносит вреда оборудованию и средствам.

3.2.4 Огнетушители размещаются готовыми к использованию на легкообозримых местах, которых можно достичь быстро и легко в любое время в случае пожара, и таким образом, чтобы их работоспособность не ухудшалась из-за погодных условий, вибрации или иных внешних факторов. Переносные огнетушители должны обеспечиваться устройством, указывающим на то, что они уже были использованы.

*3.3 Запасные заряды*

3.3.1 Запасные заряды обеспечиваются для 100% первых десяти огнетушителей и 50% оставшегося количества огнетушителей, способных к перезарядке на судне. Не требуется иметь более 60% запасных зарядов от общего количества огнетушителей. На судне должны иметься инструкции по перезарядке.

3.3.2 В случае наличия неперезаряжаемых на судне огнетушителей, вместо запасных зарядов обеспечиваются дополнительные переносные огнетушители той же самой вместимости, типа и объема огнетушащего вещества, и в том же количестве, что определено в пункте 3.3.1 выше.

***4 Стационарные системы пожаротушения***

*4.1 Типы стационарных систем пожаротушения*

4.1.1 Стационарная система пожаротушения, требуемая пунктом 5 ниже, может быть любой из следующих:

.1 стационарная газовая система пожаротушения, отвечающая положениям Кодекса по системам пожарной безопасности;

.2 стационарная система пожаротушения высокократной пеной, отвечающая положениям Кодекса по системам пожарной безопасности; и

.3 стационарная система пожаротушения водораспылением, отвечающая положениям Кодекса по системам пожарной безопасности.

4.1.2 Если установлена стационарная система пожаротушения, которая не требуется данной главой, она должна отвечать требованиям соответствующих правил данной главы и Кодекса по системам пожарной безопасности.

4.1.3 Системы пожаротушения с использованием галонов 1211, 1301 и 2402 и перфторированных углеродов запрещаются к использованию.

4.1.4 Как правило, Администрация не должна разрешать использование пара в качестве огнетушащего средства в стационарных системах пожаротушения. Если использование пара разрешено Администрацией, оно производится только в ограниченных районах судна как дополнение к требуемой системе пожаротушения и должно отвечать требованиям Кодекса по системам пожарной безопасности.

4.1.5 К первому плановому докованию после 1 января 2010 года стационарные системы пожаротушения углекислым газом для защиты машинных помещений и грузовых насосных отделений на судах, построенных до 1 июля 2002 года, должны отвечать положениям пункта 2.2.2 главы 5 Кодекса по системам пожарной безопасности.

*4.2 Средства закрытия отверстий при использовании стационарной газовой системы пожаротушения*

Если используется стационарная газовая система пожаротушения, отверстия, через которые может поступать воздух в защищаемое помещение или выходить газ, должны закрываться с места, расположенного вне защищаемого помещения.

*4.3 Помещения для хранения огнетушащего вещества*

В случаях когда огнетушащее вещество хранится вне защищаемого помещения, оно должно находиться в помещении, расположенном позади таранной переборки, и помещение не должно использоваться для каких-либо иных целей. Любой вход в такое помещение должен быть, предпочтительно, с открытой палубы и независим от защищаемого помещения. Если это помещение расположено под палубой, оно может находиться только одной палубой ниже открытой палубы и напрямую должно соединяться с открытой палубой посредством междупалубного перехода или трапа. Помещения, расположенные под палубой, или помещения, куда доступ с открытой палубы не обеспечен, оборудуются системой принудительной вентиляции, предназначенной для забора воздуха от палубы помещения, обеспечивающей по меньшей мере шестикратный воздухообмен в час. Двери помещения должны открываться наружу, а переборки и палубы, включая двери и иные средства закрытия любого отверстия в них, которые образуют ограничивающие конструкции между такими помещениями и смежными с ними выгороженными помещениями, должны быть газонепроницаемыми. В целях применения таблиц 9.1-9.8, такие помещения рассматриваются как противопожарные посты (посты борьбы с пожаром).

*4.4 Водяные насосы для других систем пожаротушения*

Насосы, иные чем обслуживающие пожарную магистраль, требуемые для подачи воды в системы пожаротушения, требуемые данной главой, их источники энергии и их органы управления устанавливаются вне помещения или помещений, защищаемых такими системами, и устраиваются так, чтобы пожар в защищаемом помещении или помещениях не вывел любую такую систему из действия.

***5 Меры и устройства пожаротушения в машинных помещениях***

*5.1 Машинные помещения, в которых расположены работающие на жидком топливе котлы или установки жидкого топлива*

*5.1.1 Стационарные системы пожаротушения*

Машинные помещения категории "А", в которых расположены работающие на жидком топливе котлы или установки жидкого топлива, оборудуются любой одной из стационарных систем пожаротушения, указанных в пункте 4.1. В каждом случае, если машинное и котельное отделения не являются совсем отдельными друг от друга или если жидкое топливо может просачиваться из котельного в машинное отделение, объединенные машинное и котельное отделения должны рассматриваться как один отсек.

*5.1.2 Дополнительные меры и устройства пожаротушения**

* См. MSC.1/Circ.1275 - "Единообразная интерпретация главы II-2 Конвенции СОЛАС относительно количества и расположения переносных огнетушителей на судах".

5.1.2.1 В каждом котельном отделении или снаружи у входа в котельное отделение должен иметься по меньшей мере один переносной пеногенератор, отвечающий положениям Кодекса по системам пожарной безопасности.

5.1.2.2 В каждом котельном отделении у каждого топочного фронта и в каждом помещении, в котором находится какая-либо часть установки жидкого топлива, должно иметься по меньшей мере два переносных пенных огнетушителя или равноценных им. В каждом котельном отделении должно иметься не менее одного пенного огнетушителя одобренного типа вместимостью по меньшей мере 135 л или равноценного ему. Эти огнетушители должны быть снабжены рукавами, намотанными на вьюшки и позволяющими доставать до любого места котельного отделения. В отношении котлов, предназначенных для хозяйственных нужд, мощностью менее 175 кВт, такой пенный огнетушитель одобренного типа вместимостью по меньшей мере 135 л не требуется.

5.1.2.3 У каждого топочного фронта должен находиться ящик с песком, опилками, пропитанными содой, или другим одобренным сухим материалом, вместе с совком для разбрасывания материала, в количестве по меньшей мере 0,1 $м^3$. Вместо этого может быть предусмотрен переносной огнетушитель одобренного типа.

*5.2 Машинные помещения, в которых расположены двигатели внутреннего сгорания*

*5.2 Машинные помещения категории "A", в которых расположены двигатели*

*внутреннего сгорания*

*5.2.1 Стационарные системы пожаротушения*

Машинные помещения категории "A", в которых расположены двигатели внутреннего сгорания, оборудуются одной из стационарных систем пожаротушения, указанных в пункте 4.1.

*5.2.2 Дополнительные меры и устройства пожаротушения**

* См. MSC.1/Circ.1275 - "Единообразная интерпретация главы II-2 Конвенции СОЛАС относительно количества и расположения переносных огнетушителей на судах".

5.2.2.1 Должен иметься по меньшей мере один переносной пеногенератор, отвечающий положениям Кодекса по системам пожарной безопасности.

5.2.2.2 В каждом таком помещении должны быть предусмотрены одобренные пенные огнетушители вместимостью по меньшей мере 45 л каждый или равноценные им в количестве, достаточном для того, чтобы можно было подать пену или равноценное ей огнетушащее вещество на любую часть топливной системы и системы смазки под давлением, на приводы и другие пожароопасные объекты. Дополнительно должно быть предусмотрено достаточное количество переносных пенных огнетушителей или равноценных им, которые должны размещаться так, чтобы от любой точки помещения до огнетушителя требовалось пройти не более 10 м и чтобы в каждом таком помещении имелось по меньшей мере два таких огнетушителя. На грузовых судах Администрация может смягчить это требование для помещений небольшого размера.

*5.3 Машинные помещения, в которых расположены паровые турбины или паровые машины закрытого типа*

*5.3.1 Стационарные системы пожаротушения*

Помещения, в которых расположены паровые турбины или паровые машины закрытого типа, используемые как главные двигатели или для иных целей, если суммарная мощность таких механизмов составляет не менее 375 кВт, обеспечиваются одной из стационарных систем пожаротушения, указанных в пункте 4.1, если такие помещения находятся на периодически безвахтенном обслуживании.

*5.3.2 Дополнительные меры и устройства пожаротушения*

5.3.2.1 Должны быть предусмотрены одобренные пенные огнетушители вместимостью по меньшей мере 45 л каждый или равноценные им в количестве, достаточном для того, чтобы подать пену или равноценное ей огнетушащее вещество на любую часть системы смазки под давлением, или любую часть кожухов, закрывающих части турбин, находящиеся в условиях смазки под давлением, двигателей или связанных с ними шестерней и любые прочие опасные места возгораний. Однако такие огнетушители не требуются, если противопожарная защита, по меньшей мере равноценная требуемой данным подпунктом, обеспечивается в таких помещениях стационарной системой пожаротушения, установленной в соответствии с пунктом 4.1.

5.3.2.2 Должно быть предусмотрено достаточное количество переносных пенных огнетушителей* или равноценных им, размещенных так, чтобы от любой точки помещения до огнетушителя требовалось пройти не более 10 м и чтобы в каждом таком помещении имелось по меньшей мере два таких огнетушителя, за исключением того, что такие огнетушители не требуются дополнительно к любым, имеющимся в соответствии с пунктом 5.1.2.2.

* См. MSC.1/Circ.1275 - "Единообразная интерпретация главы II-2 Конвенции СОЛАС относительно количества и расположения переносных огнетушителей на судах".

*5.4 Прочие машинные помещения*

Если, по мнению Администрации, существует опасность пожара в любом из машинных помещений, для которых нет специфичных положений в отношении противопожарных средств, предписанных в пунктах 5.1, 5.2 и 5.3, в этом помещении, или в смежном с ним, обеспечивается такое количество одобренных переносных огнетушителей или иных средств пожаротушения, какое Администрация сочтет достаточным.

*5.5 Дополнительные требования к пассажирским судам*

На пассажирских судах, перевозящих более 36 пассажиров, каждое машинное помещение категории "A" обеспечивается по меньшей мере двумя подходящими приставками для образования водяного тумана**.

** Приставка для образования водяного тумана может представлять собой металлическую L-образную трубу, длинное колено которой длиной около 2 м приспособлено для подсоединения к пожарному рукаву, а короткое длиной около 250 мм оборудовано стационарной насадкой для образования водяного тумана или приспособлено для присоединения водораспыляющей насадки.

*5.6 Стационарные системы пожаротушения местного применения*

5.6.1 Пункт 5.6 применяется к пассажирским судам валовой вместимостью 500 и более и грузовым судам валовой вместимостью 2000 и более.

5.6.2 Машинные помещения категории "А" объемом более 500 м$^3$, в дополнение к стационарной системе пожаротушения, требуемой в пункте 5.1.1, оборудуются стационарной системой пожаротушения одобренного типа с использованием воды или равноценной ей системой пожаротушения местного применения, основанной на руководстве, разработанном Организацией***. В машинных помещениях с периодически безвахтенным обслуживанием система пожаротушения должна иметь возможность как автоматического, так и ручного пуска. В машинных помещениях с постоянной вахтой от системы пожаротушения требуется только способность ручного пуска.

_____

*** См. "Пересмотренное руководство по одобрению стационарных систем пожаротушения местного применения, основанных на воде, для использования в машинных помещениях категории "А"" (MSC.1/Circ.1387) и MSC.1/Circ.1276 - "Единообразные интерпретации главы II-2 СОЛАС".

5.6.3 Стационарные системы пожаротушения местного применения предназначаются для защиты зон, подобных следующим, без необходимости остановки двигателя, эвакуации персонала, или герметизации помещений:

.1 пожароопасные части двигателей внутреннего сгорания или, для судов, построенных до 1 июля 2014 года, пожароопасные части двигателей внутреннего сгорания, используемых для главных двигателей судна и для выработки электроэнергии;

.2 топочные фронты котлов;

.3 пожароопасные части инсинераторов; и

.4 сепараторов подогретого жидкого топлива.

5.6.4 Пуск любой системы пожаротушения местного применения должен вызывать подачу визуального и отличающегося от других звукового сигнала аварийно-предупредительной сигнализации в защищаемом помещении и на постах с постоянной вахтой. Сигнал должен указывать специфическую систему, приведенную в действие. Требования к системе аварийно-предупредительной сигнализации, описанной в данном пункте, являются дополнительными, а не заменяющими систему сигнализации обнаружения пожара, требуемую в каком-либо месте данной главы.

## 6 *Меры и устройства пожаротушения на постах управления, в жилых и служебных помещениях*

*6.1 Спринклерные и водораспылительные системы на пассажирских судах*

6.1.1 Пассажирские суда, перевозящие более 36 пассажиров, оборудуются автоматической спринклерной системой пожаротушения и сигнализации обнаружения пожара одобренного типа, отвечающей требованиям Кодекса по системам пожарной безопасности, на всех постах управления, в жилых и служебных помещениях, включая коридоры и междупалубные сообщения. Альтернативно, посты управления, где вода может привести к повреждению важнейшего оборудования, могут оборудоваться одобренной стационарной системой пожаротушения иного типа. Помещения малой пожароопасности или непожароопасные, такие как пустые пространства, общественные туалеты, кладовые углекислого газа и подобные помещения не нуждаются в установке автоматической спринклерной системы.

6.1.2 На пассажирских судах, перевозящих не более 36 пассажиров, если стационарная система дымообнаружения и сигнализации, отвечающая положениям Кодекса по системам пожарной безопасности, установлена только в коридорах, междупалубных сообщениях и путях выхода наружу в жилых помещениях, то автоматическая спринклерная система должна быть установлена в соответствии с правилом 7.5.3.2.

6.1.3 Стационарная система пожаротушения водораспылением, отвечающая положениям Кодекса по системам пожарной безопасности, обеспечивается на балконах кают судов, к которым применяется правило 5.3.4, если мебель и отделка таких балконов не являются теми, которые определены в правилах 3.40.1, 3.40.2, 3.40.3, 3.40.6 и 3.40.7.

*6.2 Спринклерные системы на грузовых судах*

На грузовых судах, где принят оговоренный в правиле 9.2.3.1.1.2 метод IIC, автоматическая спринклерная система пожаротушения и сигнализации обнаружения пожара устанавливается в соответствии с требованиями правила 7.5.5.2.

*6.3 Помещения, в которых находятся воспламеняющиеся жидкости*

6.3.1 Малярные защищаются:

.1 системой углекислотного пожаротушения, предназначенной для получения минимального объема свободного газа, равного 40% валового объема защищаемого помещения;

.2 системой порошкового тушения, обеспечивающей по меньшей мере 0,5 кг/м$^3$ порошка;

.3 системой пожаротушения водораспылением или спринклерной системой, подачей 5 л/м$^2$ в минуту. Системы пожаротушения водораспылением могут подсоединяться к пожарной магистрали судна; или

.4 системой, обеспечивающей равноценную защиту, как это определено Администрацией.

В любом случае, система должна приводиться в действие с места, расположенного вне защищаемого помещения.

6.3.2 Кладовые, содержащие воспламеняющиеся жидкости, защищаются соответствующими противопожарными мерами и устройствами, одобренными Администрацией.

6.3.3 В кладовых с площадью палубы менее 4 $м^2$, не имеющих доступа в жилые помещения, вместо стационарной системы, допускается переносной углекислотный огнетушитель, обеспечивающий минимальный объем свободного газа, равного 40% валового объема помещения. Сопло огнетушителя должно быть устроено в кладовой так, чтобы осуществлять подачу огнетушащего вещества без входа в защищаемое помещение. Требуемый переносной огнетушитель устанавливается вплотную к соплу. Альтернативно, может обеспечиваться сопло или соединение пожарного рукава для использования воды из пожарной магистрали.

*6.4 Фритюрницы (жировые варочные агрегаты)*

Фритюрницы, установленные в выгороженных помещениях или на открытых палубах, оборудуются:

.1 системой автоматического или ручного пожаротушения, испытанной по международному стандарту, приемлемому для Организации;*

---

* См. рекомендации Международной организации по стандартизации, в частности - публикацию ИСО 15371:2009 "Суда и морская технология - Системы пожаротушения для защиты камбузного оборудования". Для судов, построенных до 1 июля 2013 года, может быть использован стандарт ИСО 15371:2000 "Системы пожаротушения для защиты оборудования камбузных фритюрниц - Испытания на огнестойкость".

.2 главным и дублирующим термостатами с аварийно-предупредительной сигнализацией об отказе любого из них;

.3 устройством автоматического отключения электроэнергии при задействовании системы пожаротушения;

.4 аварийно-предупредительной сигнализацией, указывающей на задействование системы пожаротушения на камбузе, где установлена фритюрница; и

.5 органами управления ручным пуском системы пожаротушения, четко отмаркированными для немедленного использования экипажем.

***7 Меры и устройства пожаротушения в грузовых помещениях***

*7.1 Стационарные газовые системы пожаротушения для генеральных грузов*

7.1.1 За исключением предусмотренного в пункте 7.2, грузовые помещения пассажирских судов валовой вместимостью 1000 и более защищаются стационарной системой пожаротушения углекислым или инертным газами, отвечающих положениям Кодекса по системам пожарной безопасности, или стационарной системой пожаротушения высокократной пеной, обеспечивающей равноценную им защиту.

7.1.2 Если, к удовлетворению Администрации, показано, что пассажирское судно совершает такие короткие рейсы, что было бы необоснованным применять требования пункта 7.1.1, а также на судах валовой вместимостью менее 1000, меры и устройства в грузовых помещениях должны быть на усмотрение Администрации, при условии что судно оборудовано стальными крышками трюмов и эффективными средствами закрытия всех вентиляторов и других отверстий грузовых помещений.

7.1.3 За исключением помещений ро-ро и помещений транспортных средств, грузовые помещения грузовых судов валовой вместимостью 2000 и более защищаются стационарной системой пожаротушения углекислым или инертным газами, отвечающей положениям Кодекса по системам пожарной безопасности, или системой пожаротушения, обеспечивающей равноценную им защиту.

7.1.4 Администрация может изъять из применения требований пунктов 7.1.3 и 7.2 грузовые помещения любого грузового судна, если судно построено и предназначено исключительно для перевозки руды, угля, зерна, невыдержанных лесоматериалов, негорючих грузов или грузов, которые, по мнению Администрации, представляют низкую пожароопасность*. Такие изъятия могут предоставляться, только если судно оборудовано стальными крышками и эффективными средствами закрытия вентиляторов и иных отверстий грузовых помещений. Если такие изъятия предоставлены, Администрация должна оформить Свидетельство об изъятии, независимо от даты постройки соответствующего судна, в соответствии с правилом I/12(a)(vi), и должна обеспечить чтобы перечень грузов, разрешаемых к перевозке на этом судне, прилагался к Свидетельству об изъятии.

---

* См. МКМПНГ (MSC.268(85) с попр.) - Аварийная карточка В14 для угля и "Перечень навалочных грузов, для которых может быть выдано изъятие или для которых может быть неэффективной стационарная газовая система пожаротушения" (MSC.1/Circ.1395/Rev.1).

*7.2 Стационарные газовые системы пожаротушения для опасных грузов*

Судно, занятое перевозкой опасных грузов в любом грузовом помещении, обеспечивается стационарной системой пожаротушения углекислым или инертным газами, отвечающими положениям Кодекса по системам пожарной безопасности, или системой пожаротушения, которая, по мнению Администрации, обеспечивает равноценную защиту перевозимых грузов.

*7.3 Борьба с пожаром на судах, спроектированных для перевозки контейнеров на открытой палубе или выше открытой палубы и находящихся на этапе постройки 1 января 2016 года или после этой даты*

7.3.1 Дополнительно к оборудованию и устройствам, требуемым пунктами 10.1 и 10.2, на судне должен иметься по меньшей мере один заостренный распылитель водяного тумана.

7.3.1.1 Заостренный распылитель водяного тумана должен состоять из трубки с заостренной насадкой, способной пробить стенку контейнера и наполнить водяным туманом замкнутое пространство (контейнер и т.д.) при наличии подключения к пожарной магистрали.

7.3.2 На судах, спроектированных для перевозки пяти или более ярусов контейнеров на открытой палубе или выше открытой палубы, в дополнение к требованиям пункта 7.3.1 должны иметься передвижные водяные лафетные стволы* в следующем количестве:

---

* См. циркуляр "Руководство по конструкции, эксплуатации, испытаниям и одобрению подвижных лафетных стволов, используемых для защиты мест укладки палубного груза на судах, спроектированных и построенных для перевозки пяти или более ярусов контейнеров на верхней палубе или выше нее" (MSC.1/Circ.1472).

.1 суда шириной до 30 м: по меньшей мере два передвижных водяных лафетных ствола; или

.2 суда шириной 30 м или более: по меньшей мере четыре передвижных водяных лафетных ствола.

7.3.2.1 Передвижные водяные лафетные стволы, все необходимые пожарные рукава, монтажные принадлежности и необходимые элементы крепежа должны быть готовы к использованию и храниться за пределами районов грузовых помещений в месте, для которого мала вероятность быть отрезанным в случае пожара в этих грузовых помещениях.

7.3.2.2 Должно быть предусмотрено достаточное количество пожарных кранов, так чтобы:

.1 все имеющиеся передвижные водяные лафетные стволы могли работать одновременно для образования эффективных водяных барьеров в нос и в корму от каждой контейнерной зоны;

.2 две струи воды, соответствующие требованиям пункта 2.1.5.1, могли подаваться под давлением, соответствующим требованиям пункта 2.1.6; и

.3 в каждый из предусмотренных требованиями передвижных водяных лафетных стволов вода могла поступать от отдельного пожарного крана под давлением, необходимым для подъема воды до верхнего яруса контейнеров на палубе.

7.3.2.3 В передвижные водяные лафетные стволы вода может поступать из пожарной магистрали, при условии что производительность пожарных насосов и диаметр пожарной магистрали достаточны для одновременной работы передвижных водяных лафетных стволов и подачи двух струй воды из пожарных рукавов при требуемых значениях давления. При перевозке опасных грузов производительность пожарных насосов и диаметр пожарной магистрали должны также отвечать требованиям правила 19.3.1.5 в той мере, в какой они применимы к грузовым зонам на палубе.

7.3.2.4 Работоспособность каждого передвижного водяного лафетного ствола должна быть испытана во время первоначального освидетельствования на судне в соответствии с требованиями Администрации. Во время испытаний необходимо проверить, что:

.1 передвижной водяной лафетный ствол может быть надежно закреплен на конструктивных элементах судна с целью обеспечения его безопасной и эффективной работы; и

.2 струя передвижного водяного лафетного ствола достает до верхнего яруса контейнеров при одновременной работе всех предусмотренных требованиями лафетных стволов и водяных струй от пожарных рукавов.

***8 Защита грузовых танков***

*8.1 Стационарные системы пожаротушения пеной на палубе*

8.1.1 Танкеры дедвейтом 20000 т и более обеспечиваются стационарной системой пожаротушения пеной на палубе в соответствии с требованиями Кодекса по системам пожарной безопасности, за исключением того что вместо вышеуказанного, Администрация, рассмотрев устройство и оборудование судна, может допустить, в соответствии с правилом I/5, иные стационарные установки, если они обеспечивают защиту, равноценную вышеуказанной. Альтернативные стационарные установки должны отвечать требованиям пункта 8.1.2.

8.1.2 В соответствии с пунктом 8.1.1, если Администрация допускает эквивалентную стационарную установку вместо стационарной системы пожаротушения пеной на палубе, эта установка должна:

.1 быть способной гасить пожары разливов, а также предотвращать воспламенение еще не воспламенившейся нефти; и

.2 быть способной бороться с пожарами в поврежденных танках.

8.1.3 Танкеры дедвейтом менее 20000 т обеспечиваются системой пожаротушения пеной на палубе, отвечающей требованиям Кодекса по системам пожарной безопасности.

***9 Защита грузовых насосных отделений***

*9.1 Стационарные системы пожаротушения*

Каждое грузовое насосное отделение обеспечивается одной из нижеследующих стационарных систем пожаротушения, управляемых с легкодоступного места вне насосного отделения. Грузовые насосные отделения должны обеспечиваться системой, подходящей для машинных помещений категории "А".

9.1.1 Системой пожаротушения углекислым газом, отвечающей положениям Кодекса по системам пожарной безопасности и следующим:

.1 аварийно-предупредительной сигнализацией, подающей звуковое предупреждение о пуске огнетушащего вещества, которая должна быть безопасной для использования в воспламеняющейся атмосфере, состоящей из смеси паров груза и воздуха; и

.2 у органов управления должно быть вывешено предупреждение о том, что из-за опасности воспламенения из-за разрядов статического электричества, система применяется только для пожаротушения, но не в целях инертизации груза.

9.1.2 Системой пожаротушения высокократной пеной, отвечающей положениям Кодекса по системам пожарной безопасности, при условии что пенообразователь является подходящим для тушения перевозимых грузов.

9.1.3 Стационарной системой пожаротушения водораспылением, отвечающей положениям Кодекса по системам пожарной безопасности.

*9.2 Количество огнетушащего вещества*

Если огнетушащее вещество, используемое в системе грузового насосного отделения, используется также в системах, обслуживающих другие помещения, количество имеющегося вещества или его производительность могут не быть более максимальных величин, требуемых для наибольшего отсека.

***10 Снаряжение пожарного***

*10.1 Типы снаряжения пожарного*

.1 Снаряжение пожарного должно отвечать положениям Кодекса по системам пожарной безопасности; и

.2 Автономный дыхательный аппарат сжатого воздуха снаряжения пожарного должен отвечать пункту 2.1.2.2 главы 3 Кодекса по системам пожарной безопасности к 1 июля 2019 года.

*10.2 Количество комплектов снаряжений пожарного*

10.2.1 На судах должно иметься не менее двух комплектов снаряжения пожарного.

10.2.2 Дополнительно к требованию пункта 10.2.1, на пассажирских судах должно быть предусмотрено:

.1 на каждые полные или неполные 80 м общей длины всех пассажирских и служебных помещений на палубе, на которой они расположены, или, если таких палуб больше чем одна, то на палубе, имеющей наибольшую общую длину указанных помещений, два комплекта снаряжения пожарного и, дополнительно, два комплекта личного снаряжения, причем в каждый из этих комплектов должны входить предметы, указанные в Кодексе по системам пожарной безопасности. На судах, перевозящих более 36 пассажиров, должны быть предусмотрены два дополнительных комплекта снаряжения пожарного на каждую главную вертикальную зону. Однако для выгородок трапов, составляющих индивидуальные главные вертикальные зоны, и для главных вертикальных зон в оконечностях судна, не содержащих помещений категорий (6), (7), (8) или (12), определенных в правиле 9.2.2.3, дополнительные комплекты снаряжения пожарного не требуются; и

.2 на судах, перевозящих более 36 пассажиров, для каждой пары дыхательных аппаратов должна быть предусмотрена одна приставка для образования водяного тумана, хранимая рядом с такими аппаратами.

10.2.3 Дополнительно к требованию пункта 10.2.1, на танкерах должно иметься два комплекта снаряжения пожарного.

10.2.4 Администрация может потребовать наличие дополнительных комплектов личного снаряжения и дыхательных аппаратов, учитывая должным образом размеры и тип судна.

10.2.5 Два запасных баллона должны предусматриваться для каждого требуемого дыхательного аппарата. Пассажирские суда, перевозящее не более 36 пассажиров, и грузовые суда, которые оборудованы подходящим образом расположенными средствами полной перезарядки воздушных баллонов незагрязненным воздухом, могут иметь только один запасной баллон на каждый требуемый аппарат. На пассажирских судах, перевозящих более 36 пассажиров, должны быть по меньшей мере два запасных баллона на каждый дыхательный аппарат.

10.2.6 Пассажирские суда, перевозящие более 36 пассажиров, построенные 1 июля 2010 года и после этой даты, оборудуются подходящим образом расположенными средствами полной перезарядки воздушных баллонов дыхательных аппаратов незагрязненным воздухом. Средства перезарядки должны быть либо:

.1 компрессорами воздуха для дыхательных аппаратов, подключенными к главному и аварийному распределительным щитам, либо имеющими независимый привод, с минимальной производительностью 60 л/мин на один требуемый дыхательный аппарат, но не более 420 л/мин общей производительностью; или

.2 отдельными системами хранения воздуха под подходящим давлением для перезарядки дыхательных аппаратов, используемых на судне, вместимостью не менее 1200 л на один требуемый аппарат, но не более 50000 л общего количества свободного воздуха.

*10.3 Хранение комплектов снаряжения пожарного*

10.3.1 Комплекты снаряжения пожарного или комплекты личного снаряжения хранятся готовыми к использованию в легкодоступных местах, которые отмечены постоянной и четкой маркировкой и, где имеется более одного комплекта снаряжения пожарного или более одного комплекта личного снаряжения на судне, они хранятся в наиболее удаленных друг от друга местах.

10.3.2 На пассажирских судах по меньшей мере два комплекта снаряжения пожарного и, дополнительно, один комплект личного снаряжения должны иметься в любом одном месте. По меньшей мере два комплекта снаряжения пожарного должны храниться в каждой главной вертикальной зоне.

*10.4 Средства связи пожарных*

На судах, построенных 1 июля 2014 года или после этой даты, в каждой пожарной партии для связи между пожарными должны быть предусмотрены как минимум два переносных радиотелефонных аппарата двусторонней связи. Эти переносные радиотелефонные аппараты двусторонней связи должны быть взрывобезопасного или искробезопасного типа. Суда, построенные до 1 июля 2014 года, должны отвечать требованиям настоящего пункта не позднее первого освидетельствования после 1 июля 2018 года.

**Правило 11. Конструкционная огнестойкость**

Конструкционная огнестойкость

***1 Назначение***

Назначением данного правила является поддержание конструкционной огнестойкости судна, предотвращающей частичное или полное разрушение конструкций судна из-за снижения прочности под воздействием высоких температур. С этой целью материалы, использованные в судовых конструкциях, должны обеспечивать, чтобы конструкционная огнестойкость не ухудшалась из-за пожара.

***2 Материал корпуса, надстроек, конструкционных переборок, палуб и рубок***

Корпус, надстройки, конструкционные переборки, палубы и рубки изготавливаются из стали или другого равноценного материала. В целях применения определения стали или другого равноценного материала, данного в правиле 3.43, "применимое огневое воздействие" должно соответствовать стандартам огнестойкости и изоляции, приведенным в таблицах 9.1-9.4. Например, если для таких перекрытий как палубы или бортовые и концевые переборки рубок, допускается огнестойкость "B-0", то "применимое огневое воздействие" должно равняться получасу.

***3 Конструкции из алюминиевого сплава***

Если иное не оговорено пунктом 2, в случае когда какая-либо часть конструкции изготовлена из алюминиевого сплава, применяются следующие положения:

.1 изоляция изготовленных из алюминиевого сплава деталей перекрытий класса "A" или "B", за исключением конструкций, которые, по мнению Администрации, не являются несущими, должна быть такой, чтобы в любой момент применимого огневого воздействия при стандартном испытании на огнестойкость температура основы конструкции не превышала более чем на 200°C температуру окружающей среды; и

.2 особое внимание должно быть уделено изоляции изготовленных из алюминиевого сплава деталей колонн, пиллерсов и других конструкционных элементов, служащих опорой мест расположения и спуска спасательных шлюпок и плотов, мест посадки в них и перекрытий классов "A" и "B", для обеспечения того чтобы:

.1 такие элементы, служащие опорой мест расположения и спуска спасательных шлюпок и плотов, мест посадки в них и перекрытий класса "A", по истечении одного часа отвечали требованию в отношении предела повышения температуры, указанному в пункте 3.1; и

.2 такие элементы, служащие опорой перекрытий класса "B", по истечении получаса отвечали требованию в отношении предела повышения температуры, указанному в пункте 3.1.

***4 Машинные помещения класса "A"***

*4.1 Верхние перекрытия и шахты*

Верхние перекрытия и шахты машинных помещений категории "A" изготавливаются из стали и покрываются изоляцией как требуется в табл. 9.5 и 9.7, в зависимости от случая.

*4.2 Плиты настилов*

Плиты настилов обычных проходов в машинных помещениях категории "A" изготавливаются из стали.

***5 Материалы забортной арматуры***

Материалы, легко теряющие свои свойства при нагреве, не должны использоваться для забортных шпигатов, сливов санитарной магистрали и иных сливных отверстий, находящихся вблизи ватерлинии и там, где разрушение материала в случае пожара привело бы к опасности затопления.

***6 Защита конструкций грузовых танков танкеров от повышенного давления или разрежения***

*6.1 Общие положения*

Газоотводные устройства танков проектируются и эксплуатируются таким образом, чтобы обеспечить отсутствие превышения сверх проектных величин как давления, так и вакуума, и таким образом, чтобы обеспечивать:

.1 прохождение небольших количеств смесей паров, воздуха или инертного газа во всех случаях через дыхательные клапаны при изменении температуры в грузовом танке; и

.2 свободный проход больших объемов смесей паров, воздуха или инертного газа в ходе грузовых операций или балластировки.

*6.2 Отверстия, предназначенные для компенсации изменений температуры*

Отверстия для компенсации давления, требуемые пунктом 6.1.1, должны:

.1 располагаться на наибольшей практически возможной высоте над палубой грузовых танков, с тем чтобы обеспечить максимальное рассеивание воспламеняющихся паров, но в любом случае - на высоте не менее 2 м от палубы грузовых танков; и

.2 располагаться на наибольшем практически возможном расстоянии, но не менее 5 м от ближайших воздухозаборников и отверстий, ведущих в выгороженные помещения, содержащие источник воспламенения, а также от палубных механизмов и оборудования, которые могут создавать опасность воспламенения. Брашпиль и клюзы цепных ящиков представляют опасность воспламенения.

На танкерах, построенных 1 января 2017 года и после этой даты, расположение отверстий должно соответствовать правилу 4.5.3.4.1.
(Абзац дополнительно включен с 1 января 2017 года резолюцией КБМ от 11 июня 2015 года N MSC.392(95))

*6.3 Меры безопасности в грузовых танках*

*6.3.1 Предупредительные меры против попадания жидкости в газоотводную систему танков*

Должны быть предусмотрены условия недопущения подъема жидкости в газоотводной системе танков на высоту, которая превысила бы проектную величину давления в грузовых танках. Это требование о непревышении уровня жидкости в танке выполняется аварийно-предупредительной сигнализацией или системами контроля за переливом, или иными равноценными средствами, вместе с независимыми устройствами замеров уровня и процедурами заполнения грузовых танков. Для целей данного правила, переливные клапаны не рассматриваются как равноценная замена системы предотвращения переполнения танков.

*6.3.2 Вторичное средство снятия давления/вакуума*

Устанавливается вторичное средство свободного истечения смесей паров, воздуха или инертного газа для предотвращения избыточного давления или вакуума в случае отказа оговоренных в пункте 6.1.2 устройств. Кроме того, на танкерах, построенных 1 января 2017 года и после этой даты, вспомогательные средства должны быть способны предотвращать избыточное давление или вакуум в случае повреждения средств отключения, требуемых правилом 4.5.3.2.2, или в случае их непреднамеренного закрытия. В качестве альтернативы, в каждом танке, защищенном устройством, требуемым в пункте 6.1.2, могут устанавливаться датчики давления с системой слежения, установленной в судовом посту управления грузовыми операциями или в месте, откуда обычно выполняются грузовые операции. Такое отслеживающее оборудование должно также обеспечивать аварийно-предупредительную сигнализацию, приводимую в действие избыточным давлением или вакуумом в танке.
(Пункт в редакции, введенной в действие с 1 января 2017 года резолюцией КБМ от 11 июня 2015 года N MSC.392(95)).

*6.3.3 Перепускные устройства в газоотводных магистралях*

Дыхательные клапаны, требуемые пунктом 6.1.1, если они расположены на газоотводной магистрали или мачте, могут быть снабжены перепускным устройством. В случае установки такого устройства, должны быть предусмотрены соответствующие указатели, показывающие, открыто оно или закрыто.

*6.3.4 Устройства, ограничивающие рост/падение давления в танках*

Должно устанавливаться одно устройство или более, ограничивающее рост/падение давления, для предотвращения грузовых танков от воздействия:

.1 избыточного давления, превышающего испытательное давление грузового танка, в случае когда погрузка груза должна осуществляться с максимальной предусмотренной производительностью, а все другие выходные отверстия закрыты; и

.2 разрежения, превышающего 700 мм водяного столба, в случае когда выгрузка груза должна осуществляться при максимальной предусмотренной производительности грузовых насосов, а вентиляторы инертного газа вышли из строя.

Такие устройства должны устанавливаться на магистрали инертного газа, если только они не установлены в газоотводной системе, требуемой правилом 4.5.3.1 или на отдельных грузовых танках. Расположение и конструкция таких устройств должны соответствовать правилу 4.5.3 и пункту 6.

*6.4 Диаметр отверстий для отвода газа*

Выходные отверстия для отвода газа во время погрузки, выгрузки и балластировки, требуемые пунктом 6.1.2, должны быть сконструированы, исходя из максимальной расчетной скорости погрузки, помноженной, с учетом выделения газов, на коэффициент, по меньшей мере равный 1,25, с тем чтобы предотвратить возникновение в каком-либо грузовом танке давления, превышающего расчетное. Капитан должен обеспечиваться информацией относительно максимально допустимой скорости погрузки для каждого грузового танка, а в случае использования общих газоотводных систем - для каждой группы грузовых танков.

**Часть D - Эвакуация**

**Правило 12. Оповещение экипажа и пассажиров**

Оповещение экипажа и пассажиров

***1 Назначение***

Назначением данного правила является требование об оповещении экипажа и пассажиров о пожаре для обеспечения безопасной эвакуации. С этой целью должна предусматриваться общесудовая система аварийно-предупредительной сигнализации и система громкоговорящей связи.

***2 Общесудовая система аварийно-предупредительной сигнализации***

Общесудовая система аварийно-предупредительной сигнализации, требуемая правилом III/6.4.2, используется для оповещения экипажа и пассажиров о пожаре.

***3 Система громкоговорящей связи на пассажирских судах***

Система громкоговорящей связи или иные эффективные средства связи, отвечающие требованиям правила III/6.5, обеспечиваются во всех жилых и служебных помещениях, на постах управления и на открытых палубах.

**Правило 13. Пути эвакуации**

Пути эвакуации

***1 Назначение***

Назначением данного правила является обеспечение средствами выхода наружу, чтобы люди на судне могли безопасно и быстро выйти на палубу, где расположены места посадки в спасательные шлюпки и плоты. С этой целью должны выполняться следующие функциональные требования:

.1 обеспечиваются безопасные пути выхода наружу;

.2 пути выхода наружу поддерживаются в безопасном состоянии, свободными от препятствий; и

.3 дополнительные средства выхода наружу обеспечиваются, насколько это необходимо, в целях доступности, четкой маркировкой и соответствующей конструкций для использования в случаях чрезвычайных ситуаций.

***2 Требования общего характера***

2.1 Если иное специально не оговорено в данном правиле, обеспечиваются по меньшей мере два достаточно разнесенных и готовых к использованию средства выхода наружу из всех помещений или групп помещений.

2.2 Лифты не рассматриваются как обеспечивающие одно из средств выхода наружу, требуемых данным правилом.

***3 Средства выхода наружу из постов управления, жилых и служебных помещений***

*3.1 Требования общего характера*

3.1.1 Междупалубные сообщения и трапы устраиваются так, чтобы обеспечивать готовые к использованию средства выхода наружу, на палубу, где расположены места посадки в спасательные шлюпки и плоты, из жилых помещений пассажиров и экипажа и из помещений, в которых обычно работает экипаж, за исключением машинных помещений.

3.1.2 Если в данном правиле специально не предусмотрено иное, коридор, вестибюль или часть коридора, из которых имеется только одно средство выхода наружу, запрещаются. Коридоры, заканчивающиеся тупиком, необходимые для деятельности судна, такие как посты жидкого топлива и поперечные коридоры снабжения разрешаются, при условии что эти коридоры отделены от жилых помещений экипажа и не имеют доступа из жилых помещений пассажиров. Также допускается часть коридора, имеющая длину, не превышающую его ширину, она считается уступом или местным отростком.

3.1.3 Все междупалубные сообщения в жилых и служебных помещениях и постах управления изготавливаются из стальных рамных конструкций, за исключением тех, где по разрешению Администрации используется другой равноценный материал.

3.1.4 Если помещение радиотелеграфной станции не имеет прямого доступа на открытую палубу, предусматриваются два выхода из него или два доступа к нему, одним из которых может быть иллюминатор или окно достаточных размеров или иное средство, удовлетворяющее Администрацию.

3.1.5 Двери на путях выхода наружу, как правило, открываются по направлению выхода, за исключением:

.1 личных кают, двери которых могут открываться внутрь кают, чтобы избежать травмирования людей в коридоре открытой дверью; и

.2 вертикальных аварийных шахтах выхода наружу, двери которых могут открываться наружу, чтобы допустить использование шахты как для выхода, так и для доступа вовнутрь.

*3.2 Средства выхода наружу на пассажирских судах**

* См. MSC.1/Circ.1238 - "Руководство по анализу эвакуации для новых и существующих пассажирских судов".

*3.2.1 Выход наружу из помещений, расположенных ниже палубы переборок*

3.2.1.1 Ниже палубы переборок должно быть предусмотрено два пути выхода наружу из каждого водонепроницаемого отсека или другого подобным образом ограниченного помещения или группы помещений, при этом по меньшей мере один из путей должен быть независимым от водонепроницаемых дверей. В виде исключения, Администрация может допустить наличие только одного пути выхода для помещений экипажа, которые посещаемы от случая к случаю, если требуемый путь выхода наверх является независимым от водонепроницаемых дверей.

3.2.1.2 Если Администрация допустила изъятие по положениям пункта 3.2.1.1, это единственное средство выхода наружу должно обеспечивать безопасный выход. Однако, междупалубные сообщения должны быть шириной не менее 800 мм в свету, с поручнями по обеим сторонам.

*3.2.2 Выход из помещений, расположенных выше палубы переборок*

Выше палубы переборок должно быть по меньшей мере два средства выхода наружу из каждой главной вертикальной зоны или подобным образом ограниченного помещения или группы помещений, по меньшей мере одно из них должно предоставлять доступ к трапу, образующему вертикальный выход наружу.

*3.2.3 Прямой доступ к выгородкам трапов*

Выгородки трапов в жилых и служебных помещениях оборудуются прямым доступом из коридоров и должны иметь достаточную площадь для предотвращения затора людей, принимая во внимание предполагаемое количество человек, которые воспользуются ими в чрезвычайной ситуации. Внутри границ таких выгородок трапов допускаются только общественные туалеты, кладовые негорючих материалов для хранения неопасного оборудования безопасности и открытые информационные бюро. Иметь прямой доступ в эти выгородки трапов разрешается только коридорам, лифтам, общественным туалетам, помещениям специальной категории и открытым помещениям ро-ро, к которым имеют доступ перевозимые пассажиры, иным междупалубным сообщениям для выхода наружу, требуемым пунктом 3.2.4.1, и внешним зонам. Общественные помещения, за исключением помещения за кулисами театра, также могут иметь прямой доступ к выгородкам трапов. Небольшие коридоры или "вестибюли", используемые для разделения выгороженного трапа от камбузов или главных прачечных, могут иметь прямой доступ к трапу, при условии что они имеют площадь палубы не менее 4,5 м$^2$, ширину не менее 900 мм и располагают местом хранения пожарного рукава.

*3.2.4 Особенности средств выхода наружу*

3.2.4.1 По меньшей мере одно из требуемых пунктами 3.2.1.1 и 3.2.2 средство выхода наружу должно быть легкодоступным выгороженным трапом, обеспечивающим непрерывное укрытие от пожара от своего нижнего конца до соответствующих палуб посадки в спасательные шлюпки и плоты или до самой верхней палубы, если палуба посадки не простирается до рассматриваемой главной вертикальной зоны. В последнем случае должен быть обеспечен прямой доступ к палубе посадки по внешним открытым трапам и проходам и, в соответствии с требованием правила III/11.5, он должен иметь аварийное освещение и нескользкое покрытие под ногами. Ограничивающие конструкции, обращенные в сторону внешних трапов и проходов, составляющих часть пути эвакуации, и ограничивающие конструкции, расположенные в таком месте, где их повреждение во время пожара может затруднить проход к палубе посадки, должны быть огнестойкими и иметь величины изоляции в соответствии с табл.9.1-9.4, в зависимости от случая.

3.2.4.2 Защита пути следования от выгородок трапов к местам посадки в спасательные шлюпки и плоты обеспечивается либо прямым образом, либо посредством защищенных внутренних путей, имеющих огнестойкость и величины изоляции для выгородок трапов, определенных табл.9.1-9.4, в зависимости от случая.

3.2.4.3 Трапы, обслуживающие только одно какое-либо помещение с балконом, не рассматриваются как одно из требуемых средств выхода наружу.

3.2.4.4 Каждый уровень атриума оборудуется двумя средствами выхода наружу, один из которых должен предоставлять прямой доступ в выгороженное вертикальное средств выхода наружу, отвечающее требованиям пункта 3.2.4.1.

3.2.4.5 Ширина, количество и длина выходов наружу должна отвечать требованиям Кодекса по системам пожарной безопасности.

*3.2.5 Маркировка путей выхода наружу*

3.2.5.1 В дополнение к аварийному освещению, требуемому правилами II-1/42 и III/11.5, средства выхода наружу, включая трапы и выходы, обозначаются светящимися или фотолюминесцентными полосами-указателями, размещенными не более 300 мм над палубой на всем пути выхода, включая повороты и пересечения. Маркировка должна помогать пассажирам в определении путей выхода наружу и сразу указывать на эти выходы. Если используется электрическое освещение маркировки, оно питается от аварийного источника электроэнергии и устраивается так, чтобы отказ любого одного источника света или разрыв световой полосы не приводили к неэффективности маркировки. Кроме того, знаки путей выхода наружу и знаки расположения пожарного оборудования должны изготавливаться из фотолюминесцентного материала или освещаться. Администрация обеспечивает, чтобы такое освещение и фотолюминесцентное оборудование прошли оценку, были испытаны и применялись в соответствии с Кодексом по системам пожарной безопасности.

3.2.5.2 На пассажирских судах, перевозящих более 36 пассажиров, требования пункта 3.2.5.1 применяются также и к зонам жилых помещений экипажа.

3.2.5.3 Вместо системы освещения путей выхода наружу, требуемой пунктом 3.2.5.1, могут допускаться альтернативные системы, если они одобрены Администрацией, основываясь на руководстве, выработанном Организацией*.

_____

* См. "Функциональные и эксплуатационные требования к оценке систем указания выхода наружу" (MSC/Circ.1167) и "Временное руководство по испытаниям, одобрению, техническому обслуживанию и ремонту систем указания выхода наружу, используемых в качестве альтернативы системам низкорасположенного освещения" (MSC/Circ.1168).

*3.2.6 Обычно запертые двери, образующие часть пути выхода наружу*

3.2.6.1 Двери кают и салонов, для открытия изнутри помещения, не должны требовать ключей. Подобным образом, никакие двери вдоль любого предназначенного для выхода наружу пути не должны требовать ключей для их открытия при следовании в направлении выхода наружу.

3.2.6.2 Двери выходов из общественных помещений, которые обычно стопорятся, оборудуются средствами их быстрого освобождения. Такие средства состоят из стопорного механизма, включающего в себя устройство быстрого освобождения стопора усилием в сторону выхода наружу. Механизм быстрого освобождения двери конструируется и устанавливается к удовлетворению Администрации, в частности он:

.1 должен состоять из решетки или панели, действующая часть которых располагается по меньшей мере на половину ширины створки двери, но не менее 760 мм и не более 1120 мм над палубой;

.2 должен освобождать стопор двери при усилии не более 67 Н; и

.3 не должен оборудоваться каким-либо запирающим устройством, стопорным винтом или другим устройством, которое препятствует освобождению стопора при усилии, приложенном к устройству освобождения двери.

*3.3 Средства выхода наружу на грузовых судах*

*3.3.1 Общие положения*

На всех уровнях жилых помещений обеспечиваются по меньшей мере два достаточно разнесенных средства выхода наружу из каждого ограниченного помещения или группы помещений.

*3.3.2 Выход наружу из помещений, расположенных ниже самой нижней открытой палубы*

Ниже самой нижней открытой палубы главным средством выхода наружу должен быть трап, а вторым средством может быть шахта или трап.

*3.3.3 Выход наружу из помещений, расположенных выше самой нижней открытой палубы*

Выше самой нижней открытой палубы средствами выхода наружу должны быть трапы или двери, ведущие на открытую палубу, или их сочетание.

*3.3.4 Коридоры, заканчивающиеся тупиком*

Не допускаются коридоры с тупиком, если их длина более 7 м.

*3.3.5 Ширина и протяженность путей выхода наружу*

Ширина, количество и протяженность путей выхода наружу должны соответствовать Кодексу по системам пожарной безопасности.

*3.3.6 Освобождение от требования о двух средствах выхода наружу*

В исключительных случаях Администрация может освободить судно от требования о наличии двух средств, в отношении одного средства выхода наружу из помещений экипажа, посещаемых только от случая к случаю, если требуемый путь выхода наружу независим от водонепроницаемых дверей.

*3.4 Аварийные дыхательные устройства**

_____

* См. "Руководство по исполнению, расположению, использованию и уходу за аварийными дыхательными устройствами (АДУ)" (MSC/Circ.849) и п.2.2 главы 3 Кодекса СПБ.

3.4.1 Аварийные дыхательные устройства должны отвечать Кодексу по системам пожарной безопасности. Запасные аварийные дыхательные устройства должны находиться на судне.

3.4.2 Все суда, в жилых помещениях, должны иметь по меньшей мере два аварийных дыхательных устройства.

3.4.3 На пассажирских судах по меньшей мере два аварийных дыхательных устройства должны находиться в каждой главной вертикальной зоне.

3.4.4 На пассажирских судах, перевозящих более 36 пассажиров, кроме требуемых в пункте 3.4.3 выше, в каждой главной вертикальной зоне должны находиться два аварийных дыхательных устройства.

3.4.5 Однако, пункты 3.4.3 и 3.4.4 не применяются к выгородкам трапов, составляющим отдельные главные вертикальные зоны, и к главным вертикальным зонам в обеих оконечностях судна, которые не содержат помещений категорий (6), (7), (8) или (12), определенных в правиле 9.2.2.3.

***4 Средства выхода наружу из машинных помещений***

*4.1 Средства выхода наружу на пассажирских судах*

Средства выхода наружу из машинных помещений пассажирских судов должны отвечать следующим положениям.

*4.1.1 Выход из помещений, расположенных ниже палубы переборок*

Если помещение находится ниже палубы переборок, два средства выхода наружу состоят из:

.1 либо двух стальных отдельных трапов, разнесенных как можно дальше друг от друга, ведущих к дверям в верхней части помещения, разнесенным подобным же образом и из которых предусмотрен доступ на соответствующие палубы посадки в спасательные шлюпки и плоты. Один из этих трапов должен располагаться в защищенной выгородке, отвечающей категории (2) правила 9.2.2.3, или категории (4) правила 9.2.2.4, в зависимости от случая, из нижней части обслуживаемого помещения к безопасному месту вне этого помещения. В выгородке устанавливаются самозакрывающиеся противопожарные двери такого же самого стандарта огнестойкости. Трап крепится таким образом, чтобы через неизолированные точки его крепления не происходила передача тепла в выгородку. Защищенная выгородка должна иметь минимальные внутренние размерения по меньшей мере 800 x 800 мм и аварийное освещение;

.2 либо одного стального трапа, ведущего к двери в верхней части помещения, из которого обеспечивается доступ на палубу посадки в спасательные шлюпки и плоты и, кроме того, открываемой с обеих сторон стальной двери в нижней части помещения, в месте, достаточно удаленном от указанного трапа, и которая обеспечивает доступ к безопасному пути выхода наружу из нижней части помещения на палубу посадки в спасательные шлюпки и плоты.

*4.1.2 Выход наружу из помещений, расположенных выше палубы переборок*

Если помещение располагается выше палубы переборок, два средства выхода наружу разносятся как можно дальше друг от друга, а двери, ведущие от таких средств, должны находиться в местах, из которых обеспечивается доступ к соответствующим палубам посадки в спасательные шлюпки и плоты. Если такие средства выхода наружу требуют использования трапов, трапы должны изготавливаться из стали.

*4.1.3 Освобождение от требования о двух средствах выхода наружу*

На судах валовой вместимостью менее 1000 Администрация может допустить наличие только одного средства выхода наружу, учитывая должным образом ширину и расположение верхней части помещения. На судне валовой вместимостью 1000 и более Администрация может допустить наличие только одного средства выхода наружу из любого такого помещения, включая помещение вспомогательных механизмов с периодически безвахтенным обслуживанием, если только дверь или стальной трап обеспечивают безопасный путь выхода наверх к палубе посадки в спасательные шлюпки и плоты, учитывая должным образом характер и расположение помещения, а также - работают ли обычно в нем люди. В помещении рулевого привода обеспечивается второе средство выхода наружу, если аварийный пост управления рулем находится в этом помещении, и оно не имеет прямого доступа на открытую палубу.

*4.1.4 Выход наружу из постов управления механизмами*

Из поста управления механизмами, расположенного в машинном помещении, обеспечиваются два средства выхода наружу, по меньшей мере один из которых должен обеспечивать непрерывное укрытие от пожара к безопасному месту вне машинного помещения.

*4.1.5 Наклонные трапы и лестницы*

На судах, находящихся на этапе постройки 1 января 2016 года или после этой даты, все наклонные трапы/лестницы, оборудованные в соответствии с требованиями пункта 4.1.1, с открытыми ступенями в машинных помещениях, которые являются частью путей эвакуации или обеспечивают к ним доступ, но расположены вне пределов защищенной выгородки, должны быть изготовлены из стали. С нижней стороны такие трапы/лестницы должны быть снабжены стальными щитами, с тем чтобы защитить эвакуирующийся персонал от жара и пламени, поступающих снизу.

*4.1.6 Эвакуация из главных мастерских в машинных помещениях*

На судах, находящихся на этапе постройки 1 января 2016 года или после этой даты, должны быть предусмотрены два пути эвакуации из главной мастерской в машинном помещении. По меньшей мере один из этих путей эвакуации должен представлять собой укрытие от пожара на всем своем протяжении до безопасного места вне машинного помещения.

*4.2 Средства выхода наружу на грузовых судах*

Средства выхода наружу из каждого машинного помещения грузовых судов должны отвечать следующим положениям.

*4.2.1 Выход наружу из машинных помещений категории "А"*

За исключением предусмотренного в пункте 4.2.2, из каждого машинного помещения категории "А" обеспечиваются два средства выхода наружу. В частности, должно выполняться одно из следующих положений:

.1 два стальных трапа, разнесенных как можно далее друг от друга, ведущих к дверям в верхней части помещения, разнесенным подобным же образом и из которых предусмотрен доступ на открытую палубу. Один из этих трапов должен располагаться в защищенной выгородке, отвечающей категории (4) правила 9.2.3.3, из нижней части обслуживаемого помещения к безопасному месту вне этого помещения. В выгородке устанавливаются самозакрывающиеся противопожарные двери такого же самого стандарта огнестойкости. Трап крепится таким образом, чтобы через неизолированные точки его крепления не происходила передача тепла в выгородку. Выгородка должна иметь минимальные внутренние размерения по меньшей мере 800 x 800 мм и аварийное освещение; или

.2 один стальной трап, ведущий к двери в верхней части помещения, из которого обеспечивается доступ на открытую палубу и, кроме того стальной двери, в нижней части помещения и в месте достаточно разнесенном от указанного трапа, открываемой с обеих сторон, и которая обеспечивает доступ к безопасному пути выхода наружу из нижней части помещения на открытую палубу.

*4.2.2 Освобождение от требования о двух средствах выхода наружу*

На судне валовой вместимостью менее 1000 Администрация может допустить наличие только одного из требуемых пунктом 4.2.1 средств выхода наружу, учитывая должным образом ширину и расположение верхней части помещения. Кроме того, нет необходимости в том, чтобы средство выхода наружу из машинных помещений категории "А" отвечало требованию о выгороженном укрытии от пожара, указанном в пункте 4.2.1.1. В помещении рулевого привода обеспечивается второе средство выхода наружу, если аварийный пост управления рулем находится в этом помещении, и оно не имеет прямого доступа на открытую палубу.

*4.2.3 Выход наружу из машинных помещений, иных чем помещения категории "А"*

Два пути выхода наружу обеспечиваются из машинных помещений, не являющихся помещениями категории "А", за исключением того, что может допускаться единственный путь выхода наружу для помещений, посещаемых только от случая к случаю, и для помещений, где максимальное расстояние до двери не превышает 5 м.

*4.2.4 Наклонные трапы и лестницы*

На судах, находящихся на этапе постройки 1 января 2016 года или после этой даты, все наклонные трапы/лестницы, оборудованные в соответствии с требованиями пункта 4.2.1 с открытыми ступенями в машинных помещениях, которые являются частью путей эвакуации или обеспечивают к ним доступ, но расположены вне пределов защищенной выгородки, должны быть изготовлены из стали. С нижней стороны такие трапы/лестницы должны быть снабжены стальными щитами, с тем чтобы защитить эвакуирующийся персонал от жара и пламени, поступающих снизу.

*4.2.5 Эвакуация из постов управления механизмами в машинных помещениях категории "А"*

На судах, находящихся на этапе постройки 1 января 2016 года или после этой даты, должны быть предусмотрены два пути эвакуации из поста управления механизмами, расположенного в машинном помещении. По меньшей мере один из этих путей эвакуации должен представлять собой укрытие от пожара на всем своем протяжении до безопасного места вне машинного помещения.

*4.2.6 Эвакуация из главных мастерских в машинных помещениях категории "А"*

На судах, находящихся на этапе постройки 1 января 2016 года или после этой даты, должны быть предусмотрены два пути эвакуации из главной мастерской в машинном помещении. По меньшей мере один из этих путей эвакуации должен представлять собой укрытие от пожара на всем своем протяжении до безопасного места вне машинного помещения.

*4.3 Аварийные дыхательные устройства*

4.3.1 На всех судах, в машинных помещениях, аварийные дыхательные устройства располагаются готовыми к использованию в приметных местах, где их можно взять легко и быстро в любое время в случае пожара. При выборе места хранения аварийных дыхательных устройств следует принимать во внимание общее расположение машинного помещения и количество персонала, обычно занятого в помещении*.

* См. "Руководство по исполнению, расположению, использованию и уходу за аварийными дыхательными устройствами (АДУ)" (MSC/Circ.849) и п.2.2 главы 3 Кодекса СПБ.

4.3.2 Количество и местонахождение аварийных дыхательных устройств указываются в схеме противопожарной защиты, требуемой правилом 15.2.4.

4.3.3 Аварийные дыхательные устройства должны отвечать Кодексу по системам пожарной безопасности.

***5 Средства выхода наружу на пассажирских судах из помещений специальной категории и открытых помещений ро-ро, в которые могут иметь доступ пассажиры***

5.1 В помещениях специальной категории и открытых помещениях ро-ро, в которые пассажиры могут иметь доступ, количество и расположение средств выхода наружу как ниже, так и выше палубы переборок, должны удовлетворять требованиям Администрации и, как правило, безопасность доступа на палубу посадки в спасательные шлюпки и плоты должна быть по меньшей мере равноценной оговоренной пунктами 3.2.1.1, 3.2.2, 3.2.4.1 и 3.2.4.2. Такие помещения обеспечиваются назначенными переходами к средствам выхода наружу шириной по меньшей мере 600 мм. Условия парковки транспортных средств должны сохранять переходы свободными в любое время.

5.2 Одно из средств выхода наружу из машинных помещений, где экипаж обычно работает, должно избегать прямого доступа в любое помещение специальной категории.

***6 Средства выхода наружу из помещений ро-ро***

Помещения ро-ро, где экипаж обычно работает, оборудуются по меньшей мере двумя средствами выхода наружу. Пути выхода должны обеспечивать безопасный выход к палубам посадки в спасательные шлюпки и плоты и располагаться в носовой и кормовой оконечностях помещения.

***7 Дополнительные требования к пассажирским судам ро-ро***

*7.1 Общие положения*

7.1.1 Каждое обычно занятое людьми помещение на судне обеспечивается путями выхода к месту сбора. Эти пути выхода устраиваются таким образом, чтобы предоставлять самый прямой, по возможности, путь к местам сбора* и маркируются символами, основанными на руководстве, выработанном Организацией**.

* См. "Обозначение мест сбора на пассажирских судах" (MSC/Circ.777).

** См. "Символы, относящиеся к спасательным средствам и устройствам", принятые Организацией резолюцией A.760(18) с поправками в резолюции MSC.82(70). См. также MSC.1/Circ.1244.

7.1.2 Путь выхода наружу из кают к выгородкам трапов должен быть, насколько это возможно, прямым и с минимальным количеством поворотов. Для достижения пути выхода не должно быть необходимости переходить с одного борта судна на другой. Из любого пассажирского помещения не должно быть необходимости подниматься вверх или спускаться вниз более двух палуб для достижения места сбора или открытой палубы.

7.1.3 Должны обеспечиваться внешние пути с открытых палуб, как указано в пункте 7.1.2, к местам посадки в спасательные шлюпки и плоты.

7.1.4 Если выгороженные помещения примыкают к открытой палубе, отверстия, ведущие из выгороженного помещения на открытую палубу, насколько это практически осуществимо, должны иметь возможность использования в качестве аварийного выхода.

7.1.5 Пути выхода не должны загромождаться мебелью и другими препятствиями. За исключением столов и стульев, которые могут быть убраны для обеспечения свободного места, шкафы и другие тяжелые предметы мебели в общественных помещениях и вдоль путей выхода наружу должны быть закреплены на месте, для того чтобы предотвратить их перемещение, если судно испытывает бортовую качку или имеет крен. Покрытия полов также должны быть закреплены на месте. Когда судно находится на ходу, пути выхода наружу должны сохраняться свободными от препятствий, таких как тележки для уборки, постельные принадлежности, багаж и коробки для товаров.

*7.2 Инструкция по безопасному выходу наружу*

7.2.1 Палубы судна должны быть пронумерованы последовательно, начиная с "1" на уровне танков или уровне самой нижней палубы. Эти номера должны четко выделяться на площадках трапов и вестибюлях лифтов. Палубы также могут иметь название, но номера палуб должны всегда указываться рядом с названием.

7.2.2 Простые схематичные планы, показывающие местонахождение ("вы находитесь здесь") и пути выхода наружу, обозначенные стрелками, должны четко указываться на внутренней стороне каждой двери каюты и в общественных помещениях. На планах должны указываться направления выхода наружу, и они должны быть четко ориентированы в отношении их места на судне.

*7.3 Прочность поручней и переборок коридоров*

7.3.1 Поручни или другие лееры должны быть предусмотрены в коридорах вдоль всего пути выхода наружу, так чтобы жесткий упор имелся на каждом шагу пути, где это возможно, к местам сбора и местам посадки в спасательные шлюпки и плоты. Такие поручни должны быть предусмотрены с обеих сторон продольных коридоров шириной более 1,8 м и в поперечных коридорах шириной более 1 м. Особое внимание должно быть обращено на необходимость обеспечения возможности пересекать вестибюли, атриумы и другие большие открытые помещения на пути выхода наружу. Поручни и другие лееры должны быть такой прочности, чтобы выдержать распределенную горизонтальную нагрузку в 750 Н/м, приложенную в направлении центра коридора или помещения, и распределенную вертикальную нагрузку в 750 Н/м, приложенную по направлению вниз. В расчетах нет необходимости прилагать обе нагрузки одновременно.

7.3.2 До высоты 0,5 м, нижние части переборок вдоль путей выхода наружу должны быть способны выдержать нагрузку в 750 Н/м, для того чтобы допускать их использование в качестве поверхностей для ходьбы при больших углах крена судна.

*7.4 Анализ эвакуации**

* См. "Руководство по анализу эвакуации для новых и существующих пассажирских судов" (MSC.1/Circ.1238).

Пути выхода наружу должны оцениваться с помощью анализа эвакуации еще на этапе проектирования. Такой анализ должен использоваться для того, чтобы идентифицировать и, насколько это практически осуществимо, исключить затор, который может случиться во время оставления судна, вследствие обычного движения пассажиров и экипажа вдоль путей выхода наружу, включая возможность, что экипажу может потребоваться передвигаться по этим путям в направлении, противоположном движению пассажиров. Кроме того, анализ используется для демонстрации того, что меры и устройство для выхода наружу являются достаточно гибкими, чтобы предусмотреть вероятность того, что определенные пути выхода наружу, места сбора, места посадки в спасательные шлюпки и плоты или сами спасательные шлюпки и плоты могут быть недоступны или разрушены в результате аварии.

**Часть E - Эксплуатационные требования**

**Правило 14. Готовность к использованию средств и их техническое обслуживание**

Готовность к использованию средств и их техническое обслуживание

***1 Назначение***

Назначением данного правила является поддержание и отслеживание эффективности мер пожарной безопасности, предусмотренных для судна. С этой целью должны выполняться следующие функциональные требования:

.1 системы противопожарной защиты, системы и средства пожаротушения должны поддерживаться готовыми к использованию; и

.2 системы противопожарной защиты, системы и средства пожаротушения должны надлежащим образом испытываться и проверяться.

***2 Требования общего характера***

В любое время, пока судно находится в эксплуатации, должны выполняться требования пункта 1.1. Судно считается выведенным из эксплуатации, когда:

.1 оно находится на ремонте или отстое (на якоре или в порту), или в сухом доке;

.2 объявлено судовладельцем или представителем судовладельца, что оно выведено из эксплуатации; и

.3 в случае пассажирских судов, пассажиров на судне нет.

*2.1 Эксплуатационная готовность*

2.1.1 Следующие системы противопожарной защиты должны содержаться в хорошем состоянии, так чтобы обеспечивать их требуемую работу на случай пожара:

.1 конструкционная противопожарная защита, включая огнестойкие перекрытия, и защита отверстий и проходов в этих перекрытиях;

.2 системы сигнализации обнаружения пожара; и

.3 системы и средства выхода наружу.

2.1.2 Системы и средства пожаротушения должны содержаться в хорошем рабочем состоянии и быть готовыми к немедленному использованию. Использованные переносные огнетушители должны немедленно заряжаться или заменяться равноценными.

*2.2 Техническое обслуживание, испытания и проверки*

2.2.1 Техническое обслуживание, испытания и проверки выполняются на основе руководства, выработанного Организацией* и при должном внимании на обеспечение надежности систем и средств пожаротушения.

* См. "Пересмотренное руководство по техническому обслуживанию, ремонту и проверкам противопожарных систем и средств" (MSC.1/Circ.1432).

2.2.2 План технического обслуживания и ремонта должен находиться на судне и предъявляться по требованию Администрации для проверки.

2.2.3 План технического обслуживания и ремонта включает, по меньшей мере, следующие системы противопожарной защиты и системы пожаротушения, там где они установлены:

.1 пожарные магистрали, пожарные насосы и пожарные краны, включая рукава, стволы, международные береговые соединения;

.2 стационарные системы сигнализации обнаружения пожара;

.3 стационарные системы пожаротушения и иные средства пожаротушения;

.4 автоматические спринклерные системы пожаротушения и сигнализации обнаружения пожара;

.5 системы вентиляции, включая противопожарные и противодымные заслонки, вентиляторы и органы их управления;

.6 аварийное отключение подачи топлива;

.7 противопожарные двери, включая их органы управления;

.8 системы общесудовой аварийно-предупредительной сигнализации;

.9 аварийные дыхательные устройства;

.10 переносные огнетушители, включая запасные заряды к ним; и

.11 комплекты снаряжения пожарного.

2.2.4 Программа технического обслуживания и ремонта может быть основана на использовании компьютера.

***3 Дополнительные требования к пассажирским судам***

Дополнительно к системам и средствам противопожарной защиты, перечисленным в пункте 2.2.3, на судах, перевозящих более 36 пассажиров, разрабатывается план технического обслуживания[39] систем низкорасположенного освещения* и громкоговорящей связи**.

* См. "Руководство по оценке, испытаниям и применению низкорасположенного освещения на пассажирских судах" (резолюция A.752(18)).

** См. "Рекомендацию по эксплуатационным требованиям к системам громкоговорящей связи на пассажирских судах, включая прокладку кабелей" (MSC/Circ.808).

***4 Дополнительные требования к танкерам***

Дополнительно к системам и средствам противопожарной защиты, перечисленным в пункте 2.2.3, на танкерах разрабатывается план технического обслуживания и ремонта для:

.1 систем инертного газа;

.2 систем пенотушения для палуб;

.3 мер и устройств пожарной безопасности в грузовых насосных отделениях; и

.4 автоматических датчиков наличия воспламеняющихся газов.

**Правило 15. Инструкции, подготовка персонала на судне и учебные тревоги**

Инструкции, подготовка персонала на судне и учебные тревоги

***1 Назначение***

Назначением данного правила является снижение последствий возможного пожара путем надлежащих инструкций по подготовке персонала на судне в области правильных процедур в чрезвычайных ситуациях и учебным тревогам. С этой целью, экипаж должен иметь необходимые знания и навыки борьбы с пожаром, включая заботу о пассажирах.

***2 Требования общего характера***

*2.1 Инструкции, обязанности и организация*

2.1.1 Члены экипажа должны получать на судне инструкции по пожарной безопасности.

2.1.2 Члены экипажа должны получать инструкции по их назначенным обязанностям.

2.1.3 Организуются противопожарные партии, ответственные за пожаротушение на судне. Эти партии должны быть способны выполнять свои обязанности в любое время, пока судно находится в эксплуатации.

*2.2 Подготовка персонала на судне и учения по борьбе с пожаром*

2.2.1 Члены экипажа должны быть подготовленными по знанию устройств судна, также как и по расположению и эксплуатации любых систем и средств пожаротушения, которыми им придется пользоваться.

2.2.2 Подготовка по использованию аварийных дыхательных устройств рассматривается как часть подготовки персонала на судне.

2.2.3 Выполнение членами экипажа назначенных обязанностей по борьбе с пожаром периодически оценивается путем проведения подготовки персонала на судне и учений по борьбе с пожаром, для выявления недостатков с целью обеспечения постоянной компетентности в навыках пожаротушения и для обеспечения эксплуатационной готовности организации борьбы с пожаром.

2.2.4 Подготовка персонала на судне по использованию судовых систем и средств пожаротушения должна планироваться и проводиться в соответствии с положениями правила III/19.4.1.

2.2.5 Учения по борьбе с пожаром должны проводиться и регистрироваться в соответствии с положениями правил III/19.3 и III/19.5.

2.2.6 На судне должны быть предусмотрены средства для перезарядки баллонов дыхательных аппаратов, используемых во время учений, или должно иметься соответствующее количество запасных баллонов для замены использованных баллонов.

*2.3 Наставления по подготовке персонала*

2.3.1 Наставление по подготовке персонала должно находиться в каждой столовой команды и комнате отдыха или в каждой каюте экипажа.

2.3.2 Наставление по подготовке персонала составляется на рабочем языке судна.

2.3.3 Наставление по подготовке персонала, которое может состоять из нескольких буклетов, должно содержать изложенные в легкодоступной форме инструкции и информацию, требуемые в пункте 2.3.4 включая, где это возможно, иллюстрации. Вместо наставления, любая часть такой информации может быть представлена с помощью аудио- и видеосредств.

2.3.4 Наставление по подготовке персонала должно подробно объяснять следующее:

.1 общую практику пожарной безопасности и меры предосторожности, связанные с опасностью курения, использования электроэнергии, горючих жидкостей и подобными часто встречающимися на судах опасностями;

.2 инструкции общего характера по противопожарной деятельности и процедурам борьбы с пожаром, включая процедуры оповещения о пожаре и по использованию ручных извещателей пожарной сигнализации;

.3 значение сигналов судовой аварийно-предупредительной сигнализации;

.4 работу и использование систем и средств пожаротушения;

.5 работу и использование противопожарных дверей;

.6 работу и использование противопожарных и противодымных заслонок; и

.7 системы и средства выхода наружу.

*2.4 Схемы противопожарной защиты**

* См. "Графические символы к схемам противопожарной защиты", принятые резолюцией A.952(23) Организации.

2.4.1 Для руководства лиц командного состава должны быть постоянно вывешены схемы общего расположения, на которых для каждой палубы должны быть четко показаны посты управления, различные противопожарные секции, выгороженные перекрытиями класса "A", секции, выгороженные перекрытиями класса "B", включая особенности систем сигнализации обнаружения пожара, спринклерной установки, средств пожаротушения, путей доступа к различным отсекам, палубам и т.д., а также вентиляционной системы, включая расположение постов управления вентиляторами и заслонками, а также нумерацию вентиляторов, обслуживающих каждую секцию. Однако, по усмотрению Администрации, указанные выше сведения могут быть изложены в буклете, по одному экземпляру которого должно находиться у каждого лица командного состава, и один экземпляр должен постоянно находиться в доступном месте на судне. Схемы и буклеты должны приводиться на уровень современности, и любые изменения должны вноситься в них в кратчайшие сроки. Такие схемы и буклеты составляются на языке или языках, требуемых Администрацией. Если этот язык не является английским или французским, они должны содержать перевод на один из этих языков.

2.4.2 Второй комплект схем противопожарной защиты или буклет с такими схемами, для оказания помощи береговой пожарной команде, должен постоянно храниться в отчетливо обозначенном укрытии, защищенном от воздействия моря, расположенном снаружи рубки*.

* См. "Руководство относительно места хранения схем противопожарной защиты для оказания помощи береговой пожарной команде" (MSC/Circ.451).

***3 Дополнительные требования к пассажирским судам***

*3.1 Учения по борьбе с пожаром*

Дополнительно к требованиям пункта 2.2.3, учения по борьбе с пожаром проводятся в соответствии с положениями правила III/30, отдавая должное внимание оповещению пассажиров и движению пассажиров к местам сбора и палубам посадки в спасательные шлюпки и плоты.

*3.2 Схемы противопожарной защиты*

На судах, перевозящих более 36 пассажиров, схемы и буклеты, требуемые данным правилом, должны предоставлять информацию в отношении противопожарной защиты, обнаружения пожара и пожаротушения, основываясь на руководстве, принятом Организацией**.

---

* См. "Руководство относительно информации, которую следует предусматривать в схемах противопожарной защиты и в буклетах, требуемых правилами II-2/20 и 41-2 Конвенции СОЛАС", принятое резолюцией A.756(18) Организации.

**Правило 16. Эксплуатация**

Эксплуатация

***1 Назначение***

Назначением данного правила является обеспечение информацией и инструкциями по надлежащим судовым и грузовым операциям в отношении пожарной безопасности. С этой целью должны выполняться следующие функциональные требования:

.1 на судне должны иметься буклеты с мерами пожарной безопасности эксплуатационного характера; и

.2 истечение воспламеняющихся паров из системы вентиляции грузовых танков должно контролироваться.

***2 Буклеты эксплуатационного характера по мерам пожарной безопасности***

2.1 Требуемые буклеты по мерам пожарной безопасности эксплуатационного характера содержат необходимую информацию и инструкции по безопасной эксплуатации судна и грузовым операциям в отношении пожарной безопасности. Буклет должен содержать информацию относительно ответственности экипажа за общую пожарную безопасность судна в ходе погрузки и выгрузки груза и на переходе морем. Должны быть объяснены необходимые меры предосторожности в отношении пожарной безопасности при обработке генеральных грузов. На судах, перевозящих опасные грузы и воспламеняющиеся грузы навалом или наливом, буклет должен также предоставлять ссылку на относящиеся к делу инструкции по пожаротушению и обработке груза в чрезвычайных ситуациях, содержащихся в Международном кодексе морской перевозки навалочных грузов (МКМПНГ), Международном кодексе по химовозам, Международном кодексе по газовозам и Международном кодексе морской перевозки опасных грузов, в зависимости от случая.

2.2 Буклет по мерам пожарной безопасности эксплуатационного характера должен находиться в каждой столовой команды и комнате отдыха или в каждой каюте экипажа.

2.3 Буклет по мерам пожарной безопасности эксплуатационного характера составляется на рабочем языке судна.

2.4 Буклет по мерам пожарной безопасности эксплуатационного характера может быть объединен с наставлением по подготовке персонала, требуемым правилом 15.2.3.

***3 Дополнительные требования к танкерам***

*3.1 Общие положения*

Буклет по мерам пожарной безопасности эксплуатационного характера, упомянутый в пункте 2, должен включать положения по предотвращению распространения огня на грузовую зону из-за воспламенения горючих паров и включать процедуры продувки и/или дегазации грузовых танков, принимая во внимание положения пункта 3.2.

*3.2 Процедуры продувки и/или дегазации грузовых танков*

3.2.1 Если судно оборудовано системой инертных газов, грузовые танки сначала продуваются в соответствии с положениями правила 4.5.6 до тех пор, пока концентрация паров углеводородов в грузовых танках не будет снижена до менее 2% по объему. После этого дегазация может проводиться на уровне палубы грузовых танков.

3.2.2 Если судно не оборудовано системой инертного газа, операция продувки производится таким образом, чтобы воспламеняющиеся пары удалялись сначала через:

.1 выходные отверстия как оговорено в правиле 4.5.3.4;

.2 выходные отверстия на высоте не менее 2 м от палубы грузовых танков со скоростью на выходе в вертикальном направлении не менее 30 м/с, поддерживаемую в течение операции по дегазации; или

.3 выходные отверстия на высоте не менее 2 м от палубы грузовых танков со скоростью на выходе в вертикальном направлении не менее 20 м/с и которые защищены подходящими устройствами предотвращения проникновения пламени.

3.2.3 Вышеуказанные выходные отверстия располагаются не ближе 10 м по горизонтали от ближайших воздухозаборников и отверстий в закрытых помещениях, содержащих источник воспламенения, и от палубных механизмов, которые могут включать брашпиль и клюзы цепного ящика и оборудование, которые могут представлять опасность воспламенения.

3.2.4 Когда концентрация воспламеняющихся паров на выходе отводных отверстий снизится до 30% от нижнего предела воспламенения, дегазация может продолжаться на уровне палубы грузовых танков.

*3.3 Функционирование системы инертного газа*

3.3.1 Система инертного газа на танкерах, предусмотренная правилом 4.5.5.1, должна функционировать таким образом, чтобы создавать и поддерживать невоспламеняющуюся атмосферу в грузовых танках, за исключением случаев, когда требуется дегазация таких танков.

3.3.2 Несмотря на вышеуказанное, для танкеров-химовозов применение инертного газа может производиться после загрузки грузового танка, но до начала разгрузки и должно продолжаться до тех пор, пока грузовой танк не будет продут от всех воспламеняющихся паров до начала дегазации. Для целей настоящего положения в качестве инертного газа может применяться только азот.

3.3.3 Несмотря на требования правила 1.2.2.2, положения настоящего пункта применяются только к танкерам, находящимся на этапе постройки 1 января 2016 года или после этой даты. Если содержание кислорода в инертном газе превышает 5% по объему, должны быть предприняты немедленные действия по улучшению качества газа. Если качество газа не улучшится, все операции в грузовых танках, в которые подается инертный газ, должны быть приостановлены, чтобы избежать поступления воздуха в грузовые танки; клапан регулирования газа, если он установлен, должен быть закрыт, а не соответствующий требованиям газ должен быть выпущен в атмосферу.

3.3.4 Если система инертного газа не соответствует требованиям пункта 16.3.3.1, а проведение ремонта признано нецелесообразным, выгрузка груза и очистка грузовых танков, требующих инертизации, должны возобновляться только после того, как будут выполнены соответствующие действия в аварийной ситуации с учетом руководства, разработанного Организацией*.

---

* См. циркуляр "Разъяснение конвенционных требований к системам инертного газа" (MSC/Circ.485) и циркуляр "Пересмотренное Руководство по системам инертного газа (СИГ)" (MSC/Circ.353) с поправками, внесенными циркуляром MSC/Circ.387.

**Часть F - Альтернативные конструкции, меры и устройства**

**Правило 17. Альтернативные конструкции, меры и устройства**

Альтернативные конструкции, меры и устройства

***1 Назначение***

Назначением данного правила является предоставление методологии выбора альтернативных конструкций, мер и устройств в целях пожарной безопасности.

***2 Общие положения***

2.1 Конструкция, меры и устройства в целях пожарной безопасности могут отличаться от предписывающих требований частей B, C, D, E или G, при условии, что конструкция, меры и устройства отвечают целям пожарной безопасности и функциональным требованиям.

2.2 Если в целях пожарной безопасности конструкция, меры и устройства будут отличаться от предписывающих требований данной главы, выполняются, в соответствии с данным правилом, технический анализ, оценка и одобрение этих альтернативных конструкций, мер и устройств.

***3 Технический анализ***

Технический анализ подготавливается и представляется Администрации, основываясь на руководстве, выработанном Организацией*, и должен включать, как минимум, следующие элементы:

_____

* См. "Руководство по альтернативным конструкциям, мерам и устройствам в целях пожарной безопасности" (MSC/Circ.1002 и Corr.1).

.1 указание на тип судна и соответствующее(-ие) помещение(-я);

.2 указание предписывающего(-их) требования(-ий), которое не будет выполняться судном или помещением(-ями);

.3 указание опасностей пожара и взрыва, которым подвергается судно или соответствующее(-ие) помещение(-я):

.3.1 указание возможных источников воспламенения;

.3.2 указание возможных мер снижения пожароопасности каждого соответствующего помещения;

.3.3 указание возможных мер снижения задымленности и токсичности продуктов горения каждого соответствующего помещения;

.3.4 указание возможности распространения огня, дыма или токсичных продуктов горения из соответствующего(их) помещения(-ий) в иные помещения;

.4 назначение требуемых критериев исполнения пожарной безопасности для судна или соответствующего(-их) помещения(-ий), к которым обращены это(-и) предписывающее(-ие) требование(-ия):

.4.1 критерии исполнения должны основываться на целях пожарной безопасности и функциональных требованиях данной главы;

.4.2 критерии исполнения должны обеспечивать уровень безопасности не менее того, который достигается использованием предписывающих требований; и

.4.3 критерии исполнения должны быть выражены в количественной форме и быть измеряемыми;

.5 подробное описание этих альтернативных конструкций, мер и устройств, включая перечень использованных допущений в конструкции, и любых предложенных ограничений или условий эксплуатационного характера; и

.6 техническое доказательство, показывающее, что эти альтернативные конструкции, меры и устройства отвечают требуемым критериям выполнения норм пожарной безопасности.

***4 Оценка альтернативных конструкций, мер и устройств***

4.1 Технический анализ, требуемый пунктом 3, оценивается и одобряется Администрацией, принимая во внимание руководство, выработанное Организацией*.

_____

* См. "Руководство по альтернативным конструкциям, мерам и устройствам в целях пожарной безопасности" (MSC/Circ.1002 и Corr.1).

4.2 Экземпляр документации, одобренной Администрацией, указывающей, что альтернативные конструкции, меры и устройства отвечают данному правилу, должен находиться на судне.

***5 Обмен информацией***

Администрация направляет в Организацию относящуюся к делу информацию об альтернативных конструкциях, мерах и устройствах, которые были одобрены, для рассылки всем Договаривающимся правительствам.

***6 Переоценка из-за изменившихся условий***

Если допущения и ограничения эксплуатационного характера, оговоренные в альтернативных конструкция, мерах и устройствах, изменяются, то технический анализ вновь проводится с учетом поменявшегося условия, и он подлежит одобрению Администрацией.

**Часть G - Специальные требования**

**Правило 18. Средства обслуживания вертолетов**

Средства обслуживания вертолетов[40]

***1 Назначение***

Назначением данного правила является обеспечение дополнительных мер, направленных на цели пожарной безопасности данной главы, для судов, оборудованных специальными вертолетными средствами. С этой целью должны выполняться следующие функциональные требования:

.1 конструкция вертолетной палубы должна отвечать защите судна от опасностей возникновения пожара, связанных с использованием вертолетов;

.2 средства пожаротушения должны отвечать защите судна от опасностей возникновения пожара, связанных с использованием вертолетов;

.3 средства заправки вертолетов топливом, ангары и вертолетные операции должны обеспечивать необходимые меры по защите судна от опасностей возникновения пожара, связанных с использованием вертолетов; и

.4 должны иметься наставления по эксплуатации средств обслуживания вертолетов и обеспечиваться подготовка персонала.

***2 Применение***

2.1 Кроме выполнения требований правил частей B, C, D и E, в зависимости от случая, суда, оборудованные вертолетными палубами, должны отвечать требованиям данного правила.

2.2 Если вертолеты совершают посадку или проводят операции с зависанием в случаях необходимости, или в чрезвычайных ситуациях на судах без вертолетных палуб, то может использоваться противопожарное оборудование, установленное в соответствии с требованиями части C. Это оборудование должно быть в постоянной готовности вблизи места посадки или зависания вертолета при таких операциях.

2.3 Несмотря на требования пункта 2.2 выше, пассажирские суда ро-ро, не оборудованные вертолетной палубой, должны выполнять правило III/28.

***3 Устройство***

*3.1 Конструкция из стали или другого равноценного материала*

Как правило, вертолетные палубы изготавливаются из стали или другого равноценного материала. Если вертолетная палуба образует подволок палубной рубки или надстройки, то она изолируется по стандарту класса "A-60".

*3.2 Конструкция из алюминия или иных металлов с низкой температурой плавления*

Если Администрация допускает использование конструкции, изготовленной из алюминия или иного металла с низкой температурой плавления, которые не являются равноценными стали, выполняются следующие положения:

.1 если на судне установлена платформа консольного типа, то после каждого пожара на судне или на платформе она должна подвергаться структурному анализу для определения ее пригодности к дальнейшему использованию; и

.2 если платформа расположена над рубкой или подобной конструкцией, она должна удовлетворять следующим условиям:

.1 верхняя часть рубки и переборки ниже платформы не должны иметь отверстий;

.2 окна ниже платформы должны быть оборудованы стальными крышками; и

.3 после каждого пожара на платформе или в непосредственной близости от нее платформа должна подвергаться структурному анализу для определения ее пригодности к дальнейшему использованию.

***4 Средства выхода наружу***

Вертолетная палуба обеспечивается как главным, так и аварийным средствами выхода с нее и доступом для персонала противопожарной и спасательной партий. Эти средства выхода располагаются так далеко друг от друга, насколько практически возможно, и предпочтительнее - на противоположных бортах вертолетной палубы.

***5 Средства пожаротушения***

5.1 В непосредственной близости к вертолетной палубе предусматриваются и хранятся рядом со средствами доступа на эту палубу:

.1 по меньшей мере два порошковых огнетушителя общей вместимостью не менее 45 кг*;

* См. MSC.1/Circ.1275 - "Единообразная интерпретация главы II-2 Конвенции СОЛАС относительно количества и расположения переносных огнетушителей на судах".

.2 углекислотные огнетушители общей вместимостью не менее 18 кг или равноценные им*;

* См. MSC.1/Circ.1275 - "Единообразная интерпретация главы II-2 Конвенции СОЛАС относительно количества и расположения переносных огнетушителей на судах".

.3 подходящая система пенотушения, состоящая из лафетных стволов или пенообразующих патрубков, способных подавать пену на все участки вертолетной палубы при любых условиях погоды, в которых могут эксплуатироваться вертолеты. Такая система должна обеспечивать подачу пены по крайней мере в течение 5 мин как требуется в таблице 18.1:

**Таблица 18.1** - *Количество подаваемой пены*

| Категория | Наибольшая длина вертолета | Подача пены (л/мин) |
|---|---|---|
| H1 | до 15 м | 250 |
| H2 | от 15 до 24 м | 500 |
| H3 | от 24 до 35 м | 800 |

.4 основное тушащее вещество должно быть подходящим для использования с морской водой и отвечать эксплуатационным стандартам не хуже приемлемых для Организации*;

_____

* См. Наставление Международной организации гражданской авиации по службам аэропорта, часть 1 - Спасание и пожаротушение, глава 8 - Характеристики тушащих веществ, пункт 8.1.5 - Спецификации на пену, таблица 8-1 - Пена уровня "B".

.5 по меньшей мере два ствола одобренного комбинированного типа (дающих как компактную, так и распыленную струи) и рукавов достаточной длины для достижения любой части вертолетной палубы;

.6 дополнительно к требованиям правила 10.10, два комплекта снаряжения пожарного; и

.7 по меньшей мере следующее оборудование, хранящееся таким образом, чтобы обеспечивалось его незамедлительное использование и защита от воздействия атмосферных условий:

- разводной гаечный ключ;

- одеяло из негорючего материала;

- резак с рукояткой длиной 60 см;

- гак, захват или подобное подручное средство;

- прочная ножовка по металлу с 6 запасными полотнами;

- трап;

- выброска диаметром 5 мм и длиной 15 м;

- плоскогубцы с боковым резаком;

- комплект отверток в сборе; и

- нож в комплекте с шилом в ножнах.

***6 Устройства осушения***

Устройства осушения вертолетных палуб должны изготавливаться из стали и выводиться непосредственно за борт, независимо от какой-либо другой системы; они должны быть устроены так, чтобы сток не попадал на какую бы то ни было часть судна.

***7 Устройство заправки топливом и ангарные устройства***

Если судно имеет устройство заправки вертолетов топливом и ангарные устройства, выполняются следующие требования:

.1 для хранения топлива в цистернах должна предусматриваться специально предназначенная для этой цели зона, которая:

.1 удалена, насколько это практически возможно, от жилых помещений, путей выхода наружу и мест посадки в спасательные шлюпки и плоты; и

.2 изолирована от мест, содержащих источник воспламенения паров;

.2 зона хранения топлива должна иметь устройство сбора пролитого топлива и его стока в безопасное место;

.3 топливные цистерны и связанное с ними оборудование должны быть защищены от физического повреждения и от пожара в прилегающем помещении или зоне;

.4 там, где используются съемные топливные цистерны, особое внимание должно быть обращено на:

.1 конструкцию цистерны с учетом ее назначения;

.2 устройство установки и крепления цистерны;

.3 электрическое заземление цистерны; и

.4 процедуры осмотров цистерны;

.5 топливные насосы цистерн для хранения топлива должны иметь средства, позволяющие, в случае пожара, обеспечивать их отключение из удаленного безопасного места. Если установлена гравитационная система заправки топливом, должно обеспечиваться равноценное устройство отключения подачи топлива;

.6 установка заправки топливом должна одновременно подсоединяться только к одной цистерне. Трубопровод между цистерной и установкой заправки топливом должен изготавливаться из стали или равноценного материала, быть как можно короче и быть защищенным от повреждений;

.7 электрические топливные насосные установки и связанное с ними оборудование управления должны быть подходящими для места установки и возможных опасностей;

.8 в комплект топливных насосных установок должно входить устройство, предотвращающее превышение давления в магистрали или топливном шланге;

.9 оборудование, используемое при операциях по заправке топливом, должно составлять единую электрическую цепь и иметь заземление;

.10 в соответствующих местах должны быть надписи "NO SMOKING";

.11 ангарные средства, средства пополнения запасов топлива, обслуживания и ремонта должны считаться машинными помещениями категории "A" в отношении требований к конструкционной противопожарной защите, стационарной системе пожаротушения и системе обнаружения пожара;

.12 закрытые ангарные устройства или выгороженные помещения, в которых находятся установки заправки топливом, должны быть оборудованы системой принудительной вентиляции, требуемой правилом 20.3 для закрытых помещений ро-ро грузовых судов. Вентиляторы должны быть в искробезопасном исполнении; и

.13 электрическое оборудование и электропроводка в закрытом ангаре или выгороженных помещениях, в которых находятся установки заправки топливом, должны отвечать правилам 20.3.2, 20.3.3 и 20.3.4.

***8 Наставление по операциям и служба пожаротушения***

8.1 Каждое средство обслуживания вертолетов должно иметь наставление по операциям, включая описание и перечень контрольных проверок требований по мерам безопасности, процедурам и требований к оборудованию. Это наставление может быть частью судового плана действий в чрезвычайных ситуациях.

8.2 Процедуры и меры предосторожности, подлежащие выполнению в ходе операций по заправке топливом, должны соответствовать признанной практике безопасности и содержаться в наставлении по операциям.

8.3 Персонал, занятый пожаротушением, состоящий по меньшей мере из двух человек, подготовленных к обязанностям по спасанию и пожаротушению, и оборудование пожаротушения должны быть все время в немедленной готовности перед началом вертолетных операций.

8.4 Персонал, занятый пожаротушением, должен присутствовать в ходе операций по заправке топливом. Однако этот персонал не должен привлекаться к деятельности по заправке топливом.

8.5 На судне должна проводиться учеба по повышению квалификации персонала и обеспечиваться дополнительное количество огнетушащего вещества для целей подготовки персонала и проверок оборудования.

**Правило 19. Перевозка опасных грузов**

Перевозка опасных грузов*

* См. "Временное руководство для контейнеровозов без люковых закрытий" (MSC/Circ.608/Rev.1).

***1 Назначение***

Назначением данного правила является обеспечение дополнительных мер, обращенных на цели пожарной безопасности по данной главе, для судов, перевозящих опасные грузы. С этой целью должны выполняться следующие функциональные требования:

.1 системы противопожарной защиты должны обеспечивать защиту судна от дополнительных опасностей пожара, связанных с перевозкой опасных грузов;

.2 опасные грузы должны в достаточной мере отделяться от источников воспламенения; и

.3 в отношении опасностей, связанных с перевозкой опасных грузов, должно обеспечиваться соответствующее оборудование защиты персонала.

***2 Требования общего характера***

2.1 Упомянутые в пункте 2.2 типы судов и грузовые помещения, предназначенные для перевозки опасных грузов, должны отвечать не только требованиям правил частей B, C, D, E и правил 18 и 20**, в зависимости от случая, но также соответствующим требованиям данного правила, кроме случаев, когда опасные грузы перевозятся в ограниченных количествах* и в освобожденных количествах**, если только они уже не отвечают таким требованиям в результате выполнения требований других правил данной главы. Типы судов и способы перевозки опасных грузов указаны в пункте 2.2 и таблице 19.1. Грузовые суда валовой вместимостью менее 500 должны отвечать требованиям данного правила, однако Администрации могут снизить требования, и такие сниженные требования должны быть внесены в Документ о соответствии, указанный в пункте 4.

** См. часть 7 Международного кодекса морской перевозки опасных грузов.

* См. главу 3.4 Международного кодекса морской перевозки опасных грузов.

** См. главу 3.5 МКМПОГ.

2.2 В основе применения таблиц 19.1 и 19.2 лежат следующие типы судов и грузовые помещения:

.1 суда и грузовые помещения, которые не являются специально сконструированными для перевозки контейнеров, но предназначены для перевозки опасных грузов в таре, включая грузы в контейнерах и танк-контейнерах;

.2 специально построенные контейнеровозы и грузовые помещения, предназначенные для перевозки опасных грузов в контейнерах и танк-контейнерах;

.3 суда ро-ро и помещения ро-ро, предназначенные для перевозки опасных грузов;

.4 суда и грузовые помещения, предназначенные для перевозки опасных грузов навалом; и

.5 суда и грузовые помещения, предназначенные для перевозки опасных грузов в лихтерах (судовых баржах), кроме жидкостей и газов, перевозимых наливом.

***3 Специальные требования***

Если специально не указано иное, в основе применения таблиц 19.1, 19.2 и 19.3 при размещении опасных грузов как на палубе, так и под палубой лежат приводимые ниже требования, где номера нижеследующих пунктов указаны в первой колонке таблиц.

*3.1 Обеспечение водой*

3.1.1 Обеспечиваются меры и устройства для немедленной подачи воды от пожарной магистрали под требуемым давлением либо путем постоянного поддержания давления в магистрали, либо с помощью расположенных в соответствующем месте устройств для дистанционного пуска пожарных насосов.

3.1.2 Количество поступающей воды должно быть достаточным для питания четырех стволов с насадками, диаметр и давление в которых указаны в правиле 10.2, способных подать воду в любую часть порожнего грузового помещения. Это количество воды может быть подано с помощью равноценных средств, отвечающих требованиям Администрации.

3.1.3 Предусматриваются средства эффективного охлаждения назначенного под перевозку подпалубного грузового помещения водой в количестве по меньшей мере 5 л/мин на $м^2$ горизонтальной площади грузовых помещений либо с помощью стационарных распыливающих насадок, либо путем затопления грузового помещения. По усмотрению Администрации, в небольших грузовых помещениях, а также на небольших участках больших грузовых помещений для этой цели могут использоваться рукава. В любом случае средства осушения и слива должны быть такими, чтобы предотвращать образование свободных поверхностей. Система слива должна быть способной к удалению не менее 125% объединенной подачи как насосов системы водораспыления, так и требуемого количества пожарных стволов. Клапаны системы слива должны управляться с места, расположенного вне защищаемого помещения, вблизи от органов управления системой пожаротушения. Льяльные колодцы должны иметь достаточную вместимость и устраиваться у обшивки борта судна на расстоянии не более 40 м друг от друга в каждом водонепроницаемом отсеке. Если это невозможно, то должно учитываться в той степени, в какой Администрация сочтет этот необходимым при одобрении ею информации об остойчивости*, отрицательное воздействие на остойчивость дополнительного веса и свободной поверхности воды.

* См. "Пересмотренное руководство по проектированию и одобрению стационарных систем пожаротушения для помещений с горизонтальным способом погрузки и выгрузки и помещений специальной категории" (MSC.1/Circ.1430) или "Руководство по одобрению стационарных систем пожаротушения на основе воды для помещений ро-ро и специальной категории, равноценных указанным в резолюции A. 123(V)" (MSC.1/Circ.1272) или "Рекомендацию по стационарным системам пожаротушения для помещений специальной категории" (A.123(V)), что применимо.

3.1.4 Положение пункта 3.1.3 о затоплении назначенного под перевозку опасного груза, находящегося в подпалубном грузовом помещении, может быть заменено заполнением его другим подходящим оговоренным огнетушащим веществом.

3.1.5 Общее требуемое количество воды должно удовлетворять пунктам 3.1.2 и 3.1.3, если они применимы, совместно рассчитанное для наибольшего назначенного под перевозку грузового помещения. Требование о количестве в о д ы пункта 3.1.2 должно выполняться общей производительностью главного(-ых) пожарного(-ых) насоса(-ов), без аварийного пожарного насоса, если он установлен. Если используется система затопления для удовлетворения требований пункта 3.1.3, производительность ее насоса также принимается во внимание при расчете общего количества воды.

*3.2 Источники воспламенения*

Электрооборудование и проводка не должны устанавливаться в выгороженных грузовых помещениях или помещениях транспортных средств, если только, по мнению Администрации, это не является важным в эксплуатационных целях. Однако если электрооборудование установлено в таких местах, то оно должно быть освидетельствовано и признано безопасным** для использования в опасной среде, воздействию которой оно может подвергаться, кроме случаев, когда электрическая система может быть полностью отключена (путем удаления перемычек в системе, не являющихся предохранителями). Проходы для кабелей в палубах и переборках должны быть уплотнены, с тем чтобы предотвратить проникновение газа или паров. Кабели, проложенные в грузовых помещениях, включая транзитные кабели, должны быть защищены от ударов. Любое иное оборудование, которое может стать источником воспламенения воспламеняющихся паров, не допускается.

_____

** См. Рекомендации Международной электротехнической комиссии, в частности, Публикацию МЭК 60092 - "Электрические установки на судах".

*3.3 Система обнаружения пожара*

В помещениях ро-ро устанавливается стационарная система сигнализации обнаружения пожара, отвечающая требованиям Кодекса по системам пожарной безопасности. В грузовых помещениях всех других типов устанавливается либо стационарная система сигнализации обнаружения пожара, либо система дымообнаружения путем забора проб воздуха, отвечающие требованиям Кодекса по системам пожарной безопасности. Если установлена система дымообнаружения путем забора проб воздуха, особое внимание должно быть уделено пункту 2.1.3 главы 10 Кодекса по системам пожарной безопасности с целью предотвращения утечки токсичного дыма в места, где находятся люди.

*3.4 Устройство вентиляции*

3.4.1 В выгороженных грузовых помещениях предусматривается достаточная принудительная вентиляция. Устройство вентиляции должно быть таким, чтобы обеспечивать в грузовом помещении по меньшей мере 6 воздухообменов в час, исходя из объема порожнего грузового помещения, и удалять пары из верхней или нижней части грузового помещения, в зависимости от случая.

3.4.2 Вентиляторы должны исключать возможность воспламенения воспламеняющихся смесей газа и воздуха. Приемные и выходные вентиляционные отверстия должны быть снабжены соответствующими защитными проволочными сетками.

3.4.3 Если в выгороженных грузовых помещениях, предназначенных для перевозки опасных грузов навалом, не предусмотрена принудительная вентиляция, должна предусматриваться естественная вентиляция.

*3.5 Осушительная система*

3.5.1 Если в выгороженных грузовых помещениях предполагается перевозить воспламеняющиеся или ядовитые жидкости, конструкция осушительной системы должна исключать случайную прокачку таких жидкостей через трубопроводы или насосы машинного помещения. Если такие жидкости перевозятся в больших количествах, должен быть рассмотрен вопрос об установке дополнительных средств осушения этих грузовых помещений.

3.5.2 Если эта осушительная система является дополнительной к системе, обслуживаемой насосами машинного помещения, производительность ее не должна быть менее 10 $м^3$/ч на обслуживаемое грузовое помещение. Если дополнительная осушительная система является общей, ее производительность может не превышать 25 $м^3$/ч. Более высокой производительности дополнительной осушительной системы не требуется.

3.5.3 Если перевозятся воспламеняющиеся или ядовитые жидкости, осушительная магистраль в машинном помещении изолируется либо установкой глухого фланца, либо стопорным клапаном, запираемым на замок.

3.5.4 Выгороженные помещения вне машинных помещений, в которых находятся осушительные насосы, обслуживающие грузовые помещения, предназначенные для перевозки воспламеняющихся или ядовитых жидкостей, оборудуются отдельной принудительной вентиляцией, обеспечивающей по меньшей мере шесть воздухообменов в час. Если это помещение имеет доступ из какого-либо другого выгороженного помещения, дверь между ними должна быть самозакрывающейся.

3.5.5 Если осушительная система грузовых помещений построена на принципе самотека, сток выводится либо прямо за борт, либо в закрытый осушительный танк, расположенный вне машинных помещений. Танк снабжается вентиляционной трубой, выходящей в безопасном месте на открытой палубе. Сток из грузового помещения в льяльные колодцы нижнего помещения допускается, только если это помещение удовлетворяет тем же самым требованиям, что и грузовое помещение над ним.

*3.6 Защита персонала*

3.6.1 В дополнение к комплектам снаряжения пожарного, требуемым правилом 10.10, должно быть предусмотрено четыре полных комплекта защитной одежды, стойкой к химическому воздействию, выбираемой с учетом опасностей, связанных с перевозимыми химическими веществами стандартов, выработанными Организацией согласно классу и физическому состоянию*. Защитная одежда должна закрывать весь кожный покров, так чтобы никакая часть тела не оставалась незащищенной.

_____

* Для навалочных грузов защитная одежда должна удовлетворять положениям об оборудовании, указанных в соответствующем перечне МКМПНГ для конкретных веществ. Для грузов в таре защитная одежда должна удовлетворять положениям об оборудовании, указанным в аварийных карточках Дополнения к МКМПОГ для конкретных веществ.

3.6.2 Должно быть предусмотрено по меньшей мере два автономных дыхательных аппарата в дополнение к тем, которые требуются правилом 10. Два комплекта запасных баллонов предусматриваются к каждому требуемому аппарату. Пассажирские суда, перевозящие не более 36 пассажиров, и грузовые суда, оборудованные подходящим образом расположенными средствами перезарядки воздушных баллонов очищенным воздухом, могут иметь только по одному запасному баллону к каждому требуемому аппарату.

*3.7 Переносные огнетушители***

_____

** См. MSC.1/Circ.1275 - "Единообразная интерпретация главы II-2 Конвенции СОЛАС относительно количества и расположения переносных огнетушителей на судах".

Для грузовых помещений предусматриваются переносные огнетушители общей вместимостью по меньшей мере 12 кг сухого порошка или равноценные им. Эти огнетушители предусматриваются в дополнение к любым другим переносным огнетушителям, требуемым какими-либо другими правилами данной главы.

*3.8 Изоляция ограничивающих конструкций машинных помещений*

Переборки, образующие ограничивающие конструкции между грузовыми помещениями и машинными помещениями категории "А", изолируются по стандарту "А-60", кроме случаев, когда опасные грузы укладываются на расстоянии не менее 3 м по горизонтали от таких переборок. Другие ограничивающие конструкции между такими помещениями изолируются по стандарту "А-60".

*3.9 Система водораспыления*

Каждое открытое помещение ро-ро, над которым расположена палуба, и каждое помещение, рассматриваемое как закрытое помещение ро-ро, которое не может быть плотно закрыто, оборудуются одобренной стационарной системой водораспыления с ручным управлением, которая должна защищать все участки любой палубы и площадки для транспортных средств в таком помещении; однако Администрация может разрешить применение любой другой стационарной системы пожаротушения, если натурными испытаниями было доказано, что она является не менее эффективной. В любом случае, средства осушения и стока должны быть такими, чтобы предотвращать образование свободных поверхностей. Система стока должна быть способной удалять не менее 125% воды суммарной подачи системы водораспыления и требуемого количества пожарных стволов. Клапаны системы стока должны управляться с места, расположенного вне защищаемого помещения, вблизи органов управления противопожарной системой. Льяльные колодцы должны иметь достаточную вместимость и устраиваться у обшивки борта судна на расстоянии не более 40 м друг от друга в каждом водонепроницаемом отсеке. Если это невозможно, то должно учитываться отрицательное воздействие на остойчивость дополнительного веса и свободной поверхности воды в той степени, в какой Администрация сочтет это необходимым при одобрении ею информации об остойчивости*.

_____

* См. "Пересмотренное руководство по проектированию и одобрению стационарных систем пожаротушения для помещений с горизонтальным способом погрузки и выгрузки и помещений специальной категории" (MSC.1/Circ.1430) или "Руководство по одобрению стационарных систем пожаротушения на основе воды для помещений ро-ро и специальной категории, равноценных указанным в резолюции A.123(V)" (MSC.1/Circ.1272) или "Рекомендацию по стационарным системам пожаротушения для помещений специальной категории" (A.123(V)), что применимо.

*3.10 Разделение помещений ро-ро*

3.10.1 На судах с помещениями ро-ро обеспечивается разделение между закрытым помещением ро-ро и примыкающим к нему открытым помещением ро-ро. Это разделение должно быть таким, чтобы свести к минимуму проникновение опасных паров и жидкостей между такими помещениями. Альтернативно, такое разделение может не обеспечиваться, если помещение ро-ро рассматривается как закрытое грузовое помещение по всей его длине и полностью отвечает соответствующим специальным требованиям данного правила.

3.10.2 На судах с помещениями ро-ро обеспечивается разделение между закрытым помещением ро-ро и покрывающей помещение верхней палубой. Это разделение должно быть таким, чтобы свести к минимуму проникновение опасных паров и жидкостей между ними. Альтернативно, такое разделение может не обеспечиваться, если устройства закрытых грузовых помещений находятся в соответствии с устройствами, требуемыми для опасных грузов, перевозимых на верхней палубе.

**Таблица 19.1** *- Применение требований к различным видам перевозки опасных грузов на судах и в грузовых помещениях*

Знак "x" в таблице означает, что это требование применяется ко всем классам опасных грузов, перечисленным в соответствующей строке таблицы 19.3, кроме случаев, указанных в примечаниях.

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Правило 19.2.2 | Верхняя | .1 | .2 | .3 | .4 | .5 |

| | палуба с .1 по .5 включительно | Не являющиеся специально сконструированными | Грузовые помещения для контейнеров | Закрытые помещения ро-ро [5] | Открытые помещения ро-ро | Опасные грузы навалом | Судовые лихтеры |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Правило 19 | | | | | | | |
| .3.1.1 | x | x | x | x | x | О применении требований правила 19 к различным классам опасных грузов на судах и в грузовых помещениях при перевозке опасных грузов навалом см. таблицу 19.2 | x |
| .3.1.2 | x | x | x | x | x | | - |
| .3.1.3 | - | x | x | x | x | | x |
| .3.1.4 | - | x | x | x | x | | x |
| .3.2 | - | x | x | x | x | | x [4] |
| .3.3 | - | x | x | x | - | | x [4] |
| .3.4.1 | - | x | x [1] | x | - | | x [4] |
| .3.4.2 | - | x | x [1] | x | - | | x [4] |
| .3.5 | - | x | x | x | - | | - |
| .3.6.1 | x | x | x | x | x | | - |
| .3.6.2 | x | x | x | x | x | | - |
| .3.7 | x | x | - | - | x | | - |
| .3.8 | x | x | x [2] | x | x | | - |
| .3.9 | - | - | - | x [3] | x | | - |
| .3.10.1 | - | - | - | x | - | | - |
| .3.10.2 | - | - | - | x | - | | - |

*Примечания:*

1 Для классов 4 и 5.1 твердых веществ не применяется при перевозке твердых веществ в закрытых контейнерах. Для классов 2, 3, 6.1 и 8, перевозимых в закрытых контейнерах, производительность вентиляции может быть снижена, но не менее двух воздухообменов в час. Для жидкостей классов 4 и 5.1, перевозимых в закрытых контейнерах, производительность вентиляции может быть снижена, но не менее двух воздухообменов в час. Для целей данного требования танк-контейнер рассматривается как закрытый контейнер.

2 Применяется только при перевозке на палубе.

3 Применяется только при перевозке в закрытых помещениях ро-ро, которые не могут быть плотно закрыты.

4 В особых случаях, когда лихтеры способны удерживать воспламеняющиеся пары или имеется возможность отвода воспламеняющихся паров в безопасное место вне места установки лихтеров через вентиляционные каналы, подсоединенные к лихтерам, эти требования могут быть снижены или не выполняться совсем, на усмотрение Администрации.

5 Помещения специальной категории, при перевозке в них опасных грузов, должны рассматриваться как закрытые грузовые помещения ро-ро.

**Таблица 19.2** - *Применение требований к различным классам опасных грузов на судах и в грузовых помещениях при перевозке опасных грузов навалом*

| Класс | 4.1 | 4.2 | 4.3 [6] | 5.1 | 6.1 | 8 | 9 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Правило 19 | | | | | | | |
| .3.1.1 | x | x | - | x | - | - | x |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| .3.1.2 | x | x | - | x | - | - | x |
| .3.2 | x | x[7] | x | x[8] | - | - | x[8] |
| .3.4.1 | - | x[7] | x | - | - | - | - |
| .3.4.2 | x[9] | x[7] | x | x[7, 9] | - | - | x[7, 9] |
| .3.4.3 | x | x | x | x | x | x | x |
| .3.6 | x | x | x | x | x | x | x |
| .3.8 | x | x | x | x[7] | - | - | x[10] |

*Примечания*:

6 Опасности веществ этого класса, которые могут перевозиться навалом, таковы, что Администрация должна уделить особое внимание конструкции и оборудованию судна, вовлеченного в их перевозку, дополнительно к выполнению требований, перечисленных в данной таблице.

7 Применяются только при перевозке жмыха, содержащего извлекающие масло растворители; нитрата аммония и аммиачно-нитратных удобрений.

8 Применяются только при перевозке нитрата аммония и аммиачно-нитратных удобрений. Однако степень защиты, в соответствии со стандартами, содержащимися в публикации Международной электротехнической комиссии 60079 - "Электрическая аппаратура для атмосферы, содержащей взрывоопасные газы", является достаточной.

9 Требуется только подходящая защитная металлическая сетка.

10 Требования Международного кодекса морской перевозки навалочных грузов (МКМПНГ), принятого резолюцией MSC.268(85), с возможными поправками являются достаточными.

**Таблица 19.3** - *Применение требований к различным классам опасных грузов, кроме опасных грузов, перевозимых навалом*

| Класс | 1.1-1.6 | 1.4S | 2.1 | 2.2 | 2.3 горючие[20] | 2.3 негорючие | 3 FP[15] < 23°C | 3 FP[15] ≥ 23°C ≤ 60°C | 4.1 | 4.2 | 4.3 жидкости[21] | 4.3 твердые | 5.1 | 5.2[16] | 6.1 жидкости FP[15] < 23°C | 6.1 жидкости FP[15] ≥ 23°C ≤ 60°C | 6.1 жидкости | 6.1 твердые | 8 жидкости FP[15] < 23°C | 8 жидкости FP[15] ≥ 23°C ≤ 60°C | 8 жидкости | 8 твердые | 9 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Правило 19 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| .3.1.1 | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x |
| .3.1.2 | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | - |
| .3.1.3 | x | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| .3.1.4 | x | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| .3.2 | x | - | x | - | x | - | x | - | - | - | x[18] | - | - | - | x | - | - | - | x | - | - | - | x[17] |
| .3.3 | x | x | x | x | - | x | x | x | x | x | x | x | x | - | x | x | x | x | x | x | x | x | - |
| .3.4.1 | - | - | x | - | - | x | x | - | x[11] | x[11] | x | x | x[11] | - | x | x | - | x[11] | x | x | - | - | x[11] |
| .3.4.2 | - | - | x | - | - | - | x | - | - | - | - | - | - | - | x | - | - | - | x | - | - | - | x[17] |
| .3.5 | - | - | - | - | - | - | x | - | - | - | - | - | - | - | x | x | x | - | x | x[19] | x[19] | - | - |
| .3.6 | - | - | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x[14] |
| .3.7 | - | - | - | - | - | - | x | x | x | x | x | x | x | - | x | x | - | - | x | x | - | - | - |
| .3.8 | x[12] | - | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x[13] | x | x | x | - | - | x | x | - | - | - |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| .3.9 | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x |
| .3.10.1 | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x |
| .3.10.2 | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x |

*Примечания:*

11 Если Международным кодексом морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ) с поправками требуются помещения, оборудованные принудительной вентиляцией.

12 Размещение во всех случаях в трех метрах по горизонтали от ограничивающих конструкций машинного помещения.

13 См. МКМПОГ.

14 В зависимости от грузов, предназначенных к перевозке.

15 FP означает температуру вспышки.

16 Согласно положениям МКМПОГ с поправками, размещение опасных грузов класса 5.2 под палубой или в закрытых помещениях ро-ро запрещается.

17 Применяется только к опасным грузам, выделяющим горючие пары, перечисленным в МКМПОГ.

18 Применяется только к опасным грузам, имеющим температуру вспышки менее 23°C, перечисленным в МКМПОГ.

19 Применяется только к опасным грузам, имеющим дополнительный риск класса 6.1.

20 По положениям МКМПОГ размещение грузов класса 2.3, имеющим дополнительный риск класса 2.1, под палубой или в закрытых помещениях ро-ро запрещается.

21 По положениям МКМПОГ размещение жидких грузов класса 4.3, имеющих температуру вспышки менее 23°C под палубой или в закрытых помещениях ро-ро запрещается.

***4 Документ о соответствии****

* См. "Документ о соответствии специальным требованиям к судам, перевозящим опасные грузы по положениям правила II-2/19 Конвенции СОЛАС-74 с поправками и правила 7.17 Кодекса ВСС 2000 с поправками" (MSC/Circ.1266).

Администрация должна обеспечить судно соответствующим документом, подтверждающим, что его конструкция и оборудование соответствуют требованиям данного правила. Освидетельствование в отношении опасных грузов, за исключением опасных грузов, перевозимых навалом, не требуется для грузов класса 6.2 и 7 и опасных грузов в ограниченных количествах и в освобожденных количествах.

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

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

***1 Назначение***

Назначением данного правила является обеспечение дополнительных мер, направленных на пожарную безопасность, применительно к целям данной главы, для судов, оборудованных помещениями транспортных средств, помещениями специальной категории и помещениями ро-ро. С этой целью должны выполняться следующие требования:

.1 обеспечиваются системы противопожарной защиты, которые в достаточной степени защищают судно от опасностей пожара, связанных с помещениями транспортных средств, помещениями специальной категории и помещениями ро-ро;

.2 источники воспламенения должны отделяться от помещений транспортных средств, помещений специальной категории и помещений ро-ро; и

.3 помещения транспортных средств, помещения специальной категории и помещения ро-ро должны иметь достаточную вентиляцию.

***2 Требования общего характера***

*2.1 Применение*

Кроме выполнения требований правил частей B, C, D и E, в зависимости от случая, помещения транспортных средств, помещения специальной категории и помещения ро-ро должны отвечать требованиям данного правила.

*2.2 Основополагающие принципы для пассажирских судов*

2.2.1 Основополагающим принципом, заложенным в положения данного правила, является то, что требуемое правилом 9.2 деление судна на главные вертикальные зоны может быть невыполнимым на практике в помещениях транспортных средств пассажирских судов, и поэтому равноценная замена должна обеспечиваться в таких помещениях на основе концепции горизонтальных зон и наличием эффективной стационарной системы пожаротушения. Основываясь на данной концепции, горизонтальная зона, в целях данного правила, может включать помещения специальной категории, расположенные более чем на одной палубе, при условии что общая наибольшая высота в свету для транспортных средств не превышает 10 м.

2.2.2 Основополагающий принцип, заложенный в положения пункта 2.2.1, применяется также к помещениям ро-ро.

2.2.3 Требования данной главы к системам вентиляции, отверстиям в перекрытиях класса "А" и проходам в перекрытиях класса "А", в целях поддержания огнестойкости вертикальных зон, применяются в равной мере к палубам и переборкам, образующим ограничивающие конструкции, отделяющие горизонтальные зоны друг от друга, и от остальных частей судна.

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

*3.1 Системы вентиляции**

* См. MSC/Circ.729 - "Руководство по проектированию и рекомендации по эксплуатации систем вентиляции в помещениях ро-ро".

*3.1.1 Производительность систем вентиляции*

Обеспечивается эффективная система принудительной вентиляции, достаточная, чтобы подавать не менее нижеуказанных воздухообменов в час:

| | | |
|---|---|---|
| .1 | пассажирские суда: | |
| | помещения специальной категории | 10 воздухообменов в час |
| | закрытые помещения ро-ро и помещения транспортных средств, иные чем помещения специальной категории на судах, перевозящих более 36 пассажиров | 10 воздухообменов в час |
| | закрытые помещения ро-ро и помещения транспортных средств, иные чем помещения специальной категории на судах, перевозящих не более 36 пассажиров | 6 воздухообменов в час |
| .2 | грузовые суда: | 6 воздухообменов в час |

Администрация может потребовать большее число воздухообменов в ходе погрузки и выгрузки транспортных средств.

*3.1.2 Характеристики вентиляционных систем*

3.1.2.1 На пассажирских судах система принудительной вентиляции должна быть отделена от других вентиляционных систем. Система принудительной вентиляции должна работать так, чтобы обеспечивать, по меньшей мере, требуемое в пункте 3.1.1 количество воздухообменов в течение всего периода, пока в таких помещениях находятся транспортные средства, за исключением случаев, когда предусмотрена система контроля за качеством воздуха в соответствии с пунктом 3.1.2.4. Вентиляционные каналы, обслуживающие такие грузовые помещения и имеющие способность эффективно герметизироваться, должны быть отдельными для каждого такого помещения. Система должна быть способна управляться с места, находящегося вне таких помещений.

3.1.2.2 На грузовых судах, пока транспортные средства находятся на борту, вентиляторы, как правило, должны работать непрерывно и обеспечивать, по меньшей мере, такое количество воздухообменов, которое требуется в пункте 3.1.1, за исключением случаев, когда предусмотрена система контроля за качеством воздуха в соответствии с пунктом 3.1.2.4. Если это является практически невыполнимым, они должны работать ежедневно в течение ограниченного периода времени, когда позволяют погодные условия, и в любом случае - в течение достаточного периода времени перед выгрузкой с последующей проверкой помещения ро-ро или помещения для перевозки транспортных средств на отсутствие выхлопных газов. Для этой цели на судне должен иметься один или несколько переносных приборов для обнаружения горючих газов. Система должна быть полностью отделена от других систем вентиляции. Вентиляционные каналы, обслуживающие помещения ро-ро или помещения для перевозки транспортных средств, должны иметь способность эффективно герметизироваться для каждого грузового помещения. Система должна быть способна управляться с места, находящегося вне таких помещений.

3.1.2.3 Вентиляционная система должна быть такой, чтобы предотвращать образование отдельных слоев атмосферы и застойных зон.

3.1.2.4 На всех судах, где предусмотрена система контроля за качеством воздуха на основании руководства, разработанного Организацией*, вентиляционная система может работать при сокращенном количестве воздухообменов и/или при сниженном объеме вентиляции. Это отступление не применяется к помещениям, для которых требуется по меньшей мере десять воздухообменов в час согласно пункту 3.2.2 настоящего правила, и к помещениям, на которые распространяются правила 19.3.4.1 и 20-1.

(Пункт 3.1.2 в редакции, введенной в действие с 1 января 2017 года резолюцией КБМ от 11 июня 2015 года N MSC.392(95)).

---

* См. циркуляр MSC.1/Circ.1515 "Пересмотренное руководство по проектированию и рекомендации по эксплуатации систем вентиляции в помещениях ро-ро".

*3.1.3 Индикация работы систем вентиляции*

На ходовом мостике обеспечиваются средства индикации любого снижения требуемой производительности вентиляции.

*3.1.4 Средства закрытия и каналы*

3.1.4.1 Предусматриваются меры и средства быстрого выключения и эффективного закрытия системы вентиляции с места, расположенного вне помещения, на случай пожара, принимая во внимание условия погоды и состояние моря[41].

3.1.4.2 Каналы вентиляции, проходящие в общей горизонтальной зоне, включая заслонки, изготавливаются из стали. На пассажирских судах каналы вентиляции, проходящие через другие горизонтальные зоны или машинные помещения, должны быть стальными класса "A-60", изготовленными в соответствии с правилами 9.7.2.1.1 и 9.7.2.1.2.

3.1.4.2 Каналы вентиляции, проходящие в общей горизонтальной зоне, включая заслонки, изготавливаются из стали. На пассажирских судах каналы вентиляции, проходящие через другие горизонтальные зоны или машинные помещения, должны быть стальными класса "A-60", изготовленными в соответствии с правилами 9.7.2.4.1.1 и 9.7.2.4.1.2.

*3.1.5 Постоянные отверстия*

Постоянные отверстия в обшивке борта, оконечностях или подволоках помещения должны располагаться так, чтобы пожар в грузовом помещении не угрожал местам 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.

*3.2 Электрооборудование и проводка*

3.2.1 За исключением случая, предусмотренного в пункте 3.2.2, электрооборудование и проводка должны быть типа, подходящего для использования во взрывоопасной смеси паров бензина и воздуха*.

---

* См. рекомендации Международной электротехнической комиссии, в частности публикацию МЭК 60079 - "Электрооборудование для взрывоопасных газовых сред".

3.2.2 В случаях, иных чем помещения специальной категории, расположенных ниже палубы переборок, несмотря на положения пункта 3.2.1, на высоте более 450 мм от палубы или от площадки для транспортных средств, если такая имеется, за исключением площадок с отверстиями достаточного размера, позволяющими парам бензина проходить вниз, допускается, в качестве альтернативы, установка электрооборудования закрытого и защищенного типа, с тем чтобы предотвратить выброс искр, при условии что система вентиляции спроектирована и эксплуатируется так, чтобы обеспечивать непрерывную вентиляцию грузовых помещений с кратностью не менее 10 воздухообменов в час, пока транспортные средства находятся на борту.

*3.3 Электрооборудование и проводка в вытяжных каналах вентиляции*

Электрооборудование и проводка, если они установлены в вытяжном канале вентиляции, должны быть типа, одобренного для использования во взрывоопасной смеси паров бензина и воздуха, а выходное отверстие любого вытяжного канала должно располагаться в безопасном месте, с учетом других возможных источников воспламенения.

*3.4 Другие источники воспламенения*

Не допускается иное оборудование, которое может быть источником воспламенения воспламеняющихся паров.

*3.5 Шпигаты и стоки*

Шпигаты не должны заканчиваться в машинных или иных помещениях, где могут находиться источники воспламенения.

***4 Обнаружение и сигнализация***

*4.1 Стационарные системы сигнализации обнаружения пожара*

За исключением случая, предусмотренного пунктом 4.3.1, должна обеспечиваться стационарная система сигнализации обнаружения пожара, отвечающая требованиям Кодекса по системам пожарной безопасности. Стационарная система обнаружения должна быть способной быстро обнаруживать возгорания. Тип автоматических извещателей, места их расположения и отстояния друг от друга должны 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.

*4.2 Системы дымообнаружения путем забора проб воздуха*

За исключением открытых помещений ро-ро, открытых помещений транспортных средств и помещений специальной категории, в качестве альтернативы стационарной системе сигнализации обнаружения пожара, требуемой пунктом 4.1, может использоваться система дымообнаружения путем забора проб воздуха, отвечающая требованиям Кодекса по системам пожарной безопасности.

*4.3 Помещения специальной категории*

4.3.1 В помещениях специальной категории должна нестись эффективная дозорная служба. Однако если эффективная дозорная служба несется непрерывной противопожарной вахтой в течение времени всего рейса, стационарные системы сигнализации обнаружения пожара не требуются.

4.3.2 Ручные пожарные извещатели размещаются так, чтобы никакая часть помещения не находилась на расстоянии более 20 м от извещателя, а по одному из них размещают у каждого выхода из таких помещений.

***5 Конструкционная защита***

Несмотря на положения правила 9.2.2, на пассажирских судах, перевозящих более 36 пассажиров, ограничивающие переборки и палубы помещений специальной категории и помещений ро-ро изолируются по стандарту класса "A-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 "A-0". Если танки жидкого топлива располагаются под помещением специальной категории или под помещением ро-ро, огнестойкость палубы между такими помещениями может быть снижена до стандарта "A-0".

***6 Пожаротушение***

*6.1 Стационарные системы пожаротушения*

(Требования пунктов 6.1.1 и 6.1.2 применяются к судам, построенным 1 июля 2014 года или после этой даты. Суда, построенные до 1 июля 2014 года, должны отвечать ранее применимым требованиям пунктов 6.1.1 и 6.1.2)

6.1.1 Помещения транспортных средств и помещения ро-ро, которые способны быть герметизированы с места, расположенного вне грузовых помещений, оборудуются одной из следующих стационарных систем пожаротушения:

.1 стационарной газовой системой пожаротушения, отвечающей положениям Кодекса по системам пожарной безопасности;

.2 стационарной системой пожаротушения высокократной пеной, отвечающей положениям Кодекса по системам пожарной безопасности;

.3 одобренной стационарной системой пожаротушения водораспылением, приводимой в действие вручную, отвечающей положениям Кодекса по системам пожарной безопасности и пунктам 6.1.2.1-6.1.2.4.

6.1.2 Помещения ро-ро и помещения транспортных средств судов, которые не могут быть герметизированы, оборудуются одобренной стационарной системой пожаротушения водораспылением, приводимой в действие вручную, отвечающей положениям Кодекса по системам пожарной безопасности, которая должна защищать все части любой палубы и платформу транспортных средств, находящуюся в таких помещениях. Такая система водораспыления должна иметь:

.1 манометр на клапанной коробке;

.2 четкую маркировку на каждом клапане клапанной коробки, указывающую обслуживаемое помещение;

.3 инструкции по техническому обслуживанию и эксплуатации, находящиеся в помещении клапанов; и

.4 достаточное количество сливных дренажных клапанов.

6.1.3 Администрация может допустить использование любой другой стационарной системы пожаротушения*, которая во время натурных испытаний, в условиях горения бензина в помещении транспортных средств или в помещении ро-ро, показала, что она является не менее эффективной в подавлении пожаров, возможных в таком помещении.

---

* См. "Руководство по одобрению стационарных систем пожаротушения на основе воды для помещений ро-ро и специальной категории, равноценных указанным в резолюции A.123(V)" (MSC.I/Circ.1272) или "Пересмотренное руководство по проектированию и одобрению стационарных систем пожаротушения для помещений с горизонтальным способом погрузки и выгрузки и помещений специальной категории" (MSC.1/Circ.1430).

6.1.4 Требования данного пункта применяются к судам, построенным 1 января 2010 года и после этой даты. Суда, построенные 1 июля 2002 года и после этой даты, но до 1 января 2010 года, должны отвечать ранее применимым требованиям пункта 6.1.4 с поправками в резолюции MSC.99(73). Если установлены стационарные системы пожаротушения водораспылением, ввиду значительной потери остойчивости, которая может возникнуть из-за большого количества воды, скапливающейся на палубе или палубах при работе системы, должны обеспечиваться следующие меры и устройства:

. 1 на пассажирских судах:

.1 в помещениях, расположенных выше палубы переборок, шпигаты оборудуются так, чтобы обеспечить быстрый сток этой воды прямо за борт, принимая во внимание руководство, выработанное Организацией*;

* См. "Руководство по системам осушения закрытых помещений транспортных средств, помещений ро-ро и помещений специальной категории на пассажирских и грузовых судах" (MSC.1/Circ.1320).

.1 на пассажирских судах ро-ро клапаны сливных шпигатов со средствами их надежного закрытия, управляемыми с места, расположенного выше палубы переборок в соответствии с требованиями действующей Международной конвенции о грузовой марке, должны быть в открытом состоянии, пока судно находится в море;

.2 любое действие с клапанами, упомянутыми в пункте 6.1.4.1.2.1, должно регистрироваться в судовом журнале;

.3 в помещениях, расположенных ниже палубы переборок, Администрация может потребовать обеспечения дополнительных мер и устройств осушения и стока к тем, которые требуются правилом II-1/35-1. В этом случае система стока должна иметь способность удаления не менее 125% общего количества воды, подаваемой насосами системы водораспыления и требуемым количеством пожарных стволов, принимая во внимание руководство, выработанное Организацией*. Клапаны системы стока должны управляться с места, расположенного вне защищаемого помещения, но вблизи органов управления системой пожаротушения. Льяльные колодцы должны иметь достаточную вместимость и должны устраиваться у обшивки борта на расстоянии не более 40 м друг от друга в каждом водонепроницаемом отсеке;

.2 на грузовых судах меры и устройства осушения и стока должны быть такими, чтобы предотвращать образование свободных поверхностей. В этом случае система стока должна иметь способность удаления не менее 125% общего количества воды, подаваемой насосами системы водораспыления и требуемым количеством пожарных стволов, принимая во внимание руководство, выработанное Организацией*. Клапаны системы стока должны управляться с места, расположенного вне защищаемого помещения, но вблизи органов управления системой пожаротушения. Льяльные колодцы должны иметь достаточную вместимость и устраиваться у обшивки борта на расстоянии не более 40 м друг от друга в каждом водонепроницаемом отсеке. Если это невозможно, то отрицательное воздействие дополнительного количества воды и свободных поверхностей должны приниматься в расчет, насколько Администрация считает необходимым при одобрении информации об остойчивости**. Такая информации должна включаться в информацию об остойчивости, предоставляемую капитану, как требуется правилом II-1/5-1.

** См. MSC.1/Circ.1272 или MSC.1/Circ.1430.

6.1.5 На всех судах, для закрытых помещений транспортных средств, помещений ро-ро и помещений специальной категории, где установлены стационарные системы пожаротушения водораспылением, принимаются меры по предотвращению закупорки устройств осушения, принимая во внимание руководство, выработанное Организацией*. Суда, построенные до 1 января 2010 года, должны отвечать требованиям данного пункта к первому освидетельствованию после 1 января 2010 года.

* См. "Руководство по системам осушения закрытых помещений транспортных средств, помещений ро-ро и помещений специальной категории на пассажирских и грузовых судах" (MSC.1/Circ.1320).

*6.2 Переносные огнетушители***

** См. "Единообразная интерпретация главы II-2 Конвенции СОЛАС относительно количества и расположения переносных огнетушителей на судах" (MSC.1/Circ.1275).

6.2.1 На каждом уровне палубы в каждом трюме или отсеке, в которых перевозятся транспортные средства, предусматриваются переносные огнетушители, расположенные по обоим бортам помещения на расстоянии не более 20 м друг от друга. По меньшей мере один переносной огнетушитель должен располагаться у каждого доступа в такое грузовое помещение.

6.2.2 Дополнительно к положению пункта 6.2.1 в транспортных помещениях, в помещениях ро-ро и в помещениях специальной категории, предназначенных для перевозки самоходных транспортных средств с топливом в их баках, обеспечиваются следующие средства пожаротушения:

.1 по меньшей мере три ствола комбинированного типа, дающих как водяную струю, так и водяной туман; и

.2 одну переносную установку пенообразования, отвечающую положениям Кодекса по системам пожарной безопасности, при условии что по меньшей мере две таких установки имеются на судне для использования в таких помещениях ро-ро.

**Правило 20-1. Требования к судам для перевозки транспортных средств, перевозящим в качестве груза автомобильные транспортные средства, оснащенные баллонами со сжатым водородом или природным газом для обеспечения их движения**

Требования к судам для перевозки транспортных средств, перевозящим в качестве груза автомобильные транспортные средства, оснащенные баллонами со сжатым водородом или природным газом для обеспечения их движения

***1 Цель***

Целью настоящего правила является обеспечение дополнительных мер безопасности для достижения целей в области противопожарной безопасности настоящей главы в отношении судов, оборудованных помещениями для перевозки транспортных средств и помещениями с горизонтальным способом погрузки и выгрузки и предназначенных для перевозки в качестве груза автомобильных транспортных средств, оснащенных баллонами со сжатым водородом или природным газом для обеспечения их движения.

***2 Применение***

2.1 Помимо соблюдения соответствующих требований правила 20 помещения для перевозки транспортных средств на судах для перевозки транспортных средств, находящихся на этапе постройки 1 января 2016 года или после этой даты и предназначенных для перевозки в качестве груза автомобильных транспортных средств, оснащенных баллонами со сжатым водородом или природным газом для обеспечения их движения, должны отвечать требованиям пунктов 3-5 настоящего правила.

2.2 Помимо соблюдения соответствующих требований правила 20 суда для перевозки транспортных средств, построенные до 1 января 2016 года, включая суда, находящиеся на этапе постройки ранее 1 июля 2012 года*, должны отвечать требованиям пункта 5 настоящего правила.

_____

* См. циркуляр "Рекомендации по мерам безопасности на существующих судах для перевозки транспортных средств, перевозящих в качестве груза самоходные транспортные средства со сжатым водородом или природным газом в их баках" (MSC.1/Circ.1471).

***3 Требования к помещениям, предназначенным для перевозки в качестве груза автомобильных транспортных средств, оснащенных баллонами со сжатым природным газом для обеспечения их движения***

*3.1 Электрическое оборудование и электропроводка*

Все электрическое оборудование и электропроводка должны быть сертифицированы как безопасные для использования в условиях взрывоопасной метано-воздушной смеси**.

_____

** См. рекомендации Международной электротехнической комиссии, в частности публикацию МЭК 60079.

*3.2 Вентиляция*

3.2.1 Электрическое оборудование и электропроводка, если они установлены в каком-либо вентиляционном канале, должны быть сертифицированы как безопасные для использования в условиях взрывоопасных метано-воздушных смесей.

3.2.2 Вентиляторы должны исключать возможность воспламенения метано-воздушных смесей. Впускные и выпускные вентиляционные отверстия должны быть снабжены соответствующими защитными проволочными сетками.

*3.3 Другие источники воспламенения*

Использование другого оборудования, которое может стать источником воспламенения метано-воздушных смесей, не допускается.

***4 Требования к помещениям, предназначенным для перевозки в качестве груза автомобильных транспортных средств, оснащенных баллонами со сжатым водородом для обеспечения их движения***

*4.1 Электрическое оборудование и электропроводка*

Все электрическое оборудование и электропроводка должны быть сертифицированы как безопасные для использования в условиях взрывоопасной смеси водорода и воздуха*.

_____

* См. циркуляр "Рекомендации по мерам безопасности на существующих судах для перевозки транспортных средств, перевозящих в качестве груза самоходные транспортные средства со сжатым водородом или природным газом в их баках" (MSC.1/Circ.1471).

*4.2 Вентиляция*

4.2.1 Электрическое оборудование и электропроводка, если они установлены в каком-либо вентиляционном канале, должны быть сертифицированы как безопасные для использования в условиях взрывоопасных смесей водорода и воздуха, и выпускные отверстия любых вытяжных каналов должны располагаться в безопасном месте с учетом других возможных источников воспламенения.

4.2.2 Вентиляторы должны иметь конструкцию, которая исключала бы возможность воспламенения смесей водорода и воздуха. Впускные и выпускные вентиляционные отверстия должны быть снабжены соответствующими защитными проволочными сетками.

*4.3 Другие источники воспламенения*

Использование другого оборудования, которое может стать источником воспламенения смесей водорода и воздуха, не допускается.

***5 Газообнаружение***

Если судно для перевозки транспортных средств перевозит в качестве груза одно или более автомобильных транспортных средств, оснащенных баллонами со сжатым водородом или природным газом для обеспечения их движения, на его борту должны иметься по меньшей мере два переносных датчика загазованности. Эти устройства должны быть пригодны для обнаружения газообразного топлива и сертифицированы как безопасные для использования в условиях взрывоопасной смеси газов и воздуха.

**Правило 21. Порог аварии, достижение порта и зоны безопасности**

Порог аварии, достижение порта и зоны безопасности

***1 Применение***

Пассажирские суда, построенные 1 июля 2010 года и после этой даты, длиной (определение этого термина см. в правиле II-1/2.2) 120 м и более, или имеющие три или более главные вертикальные зоны, должны отвечать положениям данного правила.

***2 Назначение***

Назначением данного правила является установление критериев проектирования судна для достижения порта своим ходом после аварии, которая не превышает порог аварии, обусловленный в пункте 3, а также предоставить функциональные и эксплуатационные требования к зонам безопасности.

***3 Порог аварии***

Порог аварии в контексте пожара включает:

.1 утрату помещения, где возник пожар, по ближайшие ограничивающие конструкции класса "A" включительно, причем ограничивающие конструкции могут быть частью этого помещения, если оно защищено стационарной системой пожаротушения; или

.2 утрату помещения, где возник пожар, и смежных помещений по ближайшие ограничивающие конструкции класса "A" включительно, причем ограничивающие конструкции не являются частью помещения, где возник пожар.

***4 Достижение порта****

* См. "Временную пояснительную записку по оценке возможностей систем пассажирских судов после пожара или затопления" (MSC.1/Circ.1369 с попр.). См. также "Унифицированные интерпретации правила II-2/21.4 СОЛАС* (MSC.1/Circ.1437).

Когда повреждение от пожара не превышает порога аварии, указанного в пункте 3, судно должно быть способно достичь порта, обеспечивая зону безопасности, определенную в правиле 3. Для того чтобы считаться способным достичь порта, следующие системы должны оставаться в работоспособном состоянии в части судна, не затронутой пожаром:

.1 энергетическая установка;

.2 система руля и системы управления рулем;

.3 навигационные системы;

.4 системы заполнения, перекачки и подачи топлива для энергетической установки;

.5 внутрисудовая связь между мостиком и машинными помещениями, центром безопасности, аварийными партиями по борьбе с водой и пожаром и, как требуется, для оповещения и сбора пассажиров и экипажа;

.6 радиосвязь;

.7 система пожарной магистрали;

.8 стационарные системы пожаротушения;

.9 система пожаро- и дымообнаружения;

.10 льяльная и балластная системы;

.11 водонепроницаемые и полуводонепроницаемые двери с механическим приводом;

.12 системы, предназначенные для обеспечения зон безопасности, как указано в пункте 5.1.2;

.13 система обнаружения поступления воды; и

.14 иные системы, определенные Администрацией как необходимые для борьбы за живучесть судна.

***5 Зона(-ы) безопасности***

*5.1 Функциональные требования:*

.1 зона(-ы) безопасности должна(-ы) быть, как правило, внутренним(-и) помещением(-ями), однако, использование наружного помещения в качестве зон безопасности может быть разрешено Администрацией, принимая во внимание любое ограничение из-за района эксплуатации и соответствующих ожидаемых условий окружающей среды;

.2 зона(-ы) безопасности должна(-ы) обеспечить всех находящихся в ней пассажиров и членов экипажа следующими основными услугами** в целях сохранения их здоровья:

_____

* См. "Временную пояснительную записку по оценке возможностей систем пассажирских судов после пожара или затопления" (MSC.1/Circ.1369 с попр.).

.1 санитария;

.2 вода;

.3 питание;

.4 запасное помещение для оказания медицинской помощи;

.5 укрытие от непогоды;

.6 средства предотвращения перегрева и гипотермии;

.7 освещение; и

.8 вентиляция;

.3 устройство вентиляции зоны (зон) безопасности должно быть таким, чтобы дым и горячие газы не затруднили использование зоны (зон); и

.4 средства доступа к спасательным средствам должны обеспечиваться из каждой зоны, определенной или использованной в качестве зоны безопасности, принимая во внимание тот факт, что какая-либо главная вертикальная зона может быть недоступной для прохода через нее.

*5.2 Запасное помещение для оказания медицинской помощи*

Запасное помещение для оказания медицинской помощи должно отвечать стандарту, приемлемому для Администрации*.

_____

* См. "Руководство по установлению программ по медицине и санитарии для пассажирских судов" (MSC/Circ.1129).

**Правило 22. Критерии проектирования систем, остающихся работоспособными после пожара**

Критерии проектирования систем, остающихся работоспособными после пожара

***1 Применение***

Пассажирские суда, построенные 1 июля 2010 года и после этой даты, длиной (определение этого термина см. в правиле II-1/2.5) 120 м и более или имеющие три или более главные вертикальные зоны, должны отвечать положениям данного правила.

***2 Назначение***

Назначением данного правила является установление критериев проектирования систем судна, остающихся работоспособными в целях организованных эвакуации и оставления судна, если порог аварии, определенный в правиле 21.3, превышен.

***3 Системы"***

_____

** См. "Временную пояснительную записку по оценке возможностей систем пассажирских судов после пожара или затопления" (MSC.1/Circ 1369 с попр.).

3.1 В случае пожара, когда какая-либо одна из главных вертикальных зон становится недоступной для обслуживания находящихся в ней систем, следующие системы должны быть устроены и разделены так, чтобы оставаться работоспособными:

.1 пожарная магистраль;

.2 внутрисудовая связь (обеспечение борьбы с пожаром и, как требуется, для оповещения и выхода наружу пассажиров и членов экипажа);

.3 средства радиосвязи;

.4 системы осушения помещений от воды, используемой при тушении пожара;

.5 освещение путей выхода наружу, в местах сбора и в местах посадки в спасательные средства; и

.6 системы указания путей выхода наружу.

3.2 Вышеуказанные системы должны быть работоспособны в течение по меньшей мере 3 ч, основываясь на предположении, что отсутствует какое-либо повреждение вне главной вертикальной зоны, недоступной для обслуживания. Не требуется, чтобы эти системы, находящиеся в пределах этой недоступной для обслуживания главной вертикальной зоны, оставались работоспособными.

3.3 Для целей пункта 3.1, кабели и трубопроводы, проложенные в шахтах, устроенных по стандарту класса "A-60", считаются неповрежденными и обслуживаемыми при их прохождении через недоступную для обслуживания главную вертикальную зону. Равноценная степень защиты кабелей и трубопроводов может быть одобрена Администрацией.

**Правило 23. Центр безопасности на пассажирских судах**

Центр безопасности на пассажирских судах

***1 Применение***

На пассажирских судах, построенных 1 июля 2010 года и после этой даты, должен быть центр безопасности, отвечающий положениям данного правила.

***2 Назначение***

Назначением данного правила является предоставление места для руководства действиями в чрезвычайных ситуациях.

***3 Расположение и устройство***

Центр безопасности либо должен быть частью ходового мостика, либо должен располагаться в отдельном, смежном с мостиком помещении, имеющем прямой доступ на мостик, так чтобы управление действиями в чрезвычайных ситуациях не отвлекало внимание вахтенных помощников капитана от исполнения обязанностей штурмана.

***4 Общий план и эргономика***

Общий план и эргономика поста безопасности должны подходящим образом принимать во внимание руководство, выработанное Организацией*.

* См. MSC/Circ.982 - "Руководство по эргономическим критериям оборудования мостика и его расположения".

***5 Связь***

Должны обеспечиваться средства связи между центром безопасности, центральным постом управления, ходовым мостиком, постом управления главным двигателем, помещением(-ями) систем пожаротушения и кладовыми противопожарного оборудования.

***6 Управление и мониторинг систем безопасности***

Несмотря на требования, изложенные где-либо в Конвенции, полное исполнение назначений (работа, управление, мониторинг или любое сочетание их, как это требуется) перечисленных ниже систем безопасности должно быть возможным из центра безопасности:

.1 все системы принудительной вентиляции;

.2 противопожарные двери;

.3 система общесудовой аварийно-предупредительной сигнализации;

.4 система громкоговорящей связи;

.5 системы указания путей выхода наружу с электропитанием;

.6 водонепроницаемые и полуводонепроницаемые двери;

.7 индикаторы дверей в обшивке корпуса, грузовых дверей и других средств закрытия;

.8 обнаружение протечек внутренних/внешних носовых дверей, кормовых дверей и любых других дверей в обшивке корпуса;

.9 система телевизионного наблюдения;

.10 система сигнализации обнаружения пожара;

.11 стационарная(-ые) система(-ы) пожаротушения местного применения;

.12 спринклерные и равноценные системы;

.13 системы водяного пожаротушения для машинных помещений;

.14 аварийно-предупредительная сигнализация для сбора экипажа;

.15 система дымоизвлечения из атриумов;

.16 системы обнаружения поступления воды; и

.17 пожарные и аварийные пожарные насосы.

## Глава III - Спасательные средства и устройства

### Часть A - Общие положения

**Правило 1. Применение**

Применение

1 Данная глава, если специально не предусмотрено иное, применяется к судам, кили которых заложены или которые находятся в подобной стадии постройки 1 июля 1998 года и после этой даты.

2 Для целей данной главы термин *подобная стадия постройки* означает стадию, на которой:

.1 начато строительство, которое можно отождествить с определенным судном; и

.2 начата сборка этого судна, причем масса использованного материала составляет по меньшей мере 50 т или 1% расчетной массы материала всех корпусных конструкций, смотря по тому, что меньше.

3 Для целей данной главы:

.1 выражение *суда, построенные* означает суда, кили которых заложены или которые находятся в подобной стадии постройки;

.2 выражение *все суда* означает суда, построенные 1 июля 1998 года, до или после этой даты; выражения *все пассажирские суда* и *все грузовые суда* должны толковаться соответствующим образом;

.3 грузовое судно, когда бы оно ни было построено, переоборудуемое в пассажирское судно, считается пассажирским судном, построенным в дату начала такого переоборудования.

4 В отношении судов, построенных до 1 июля 1998 года, Администрация должна:

.1 обеспечить, при условии соблюдения положений пункта 4.2, выполнение требований, применяемых на основании действующей до 1 июля 1998 года главы III Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, к новым или существующим судам, как указано в той главе;

.2 обеспечить, чтобы при замене спасательных средств или устройств на таких судах или при проведении на них ремонта, переоборудования или модификации существенного характера, во время которых производится замена их существующих спасательных средств или устройств либо установка дополнительных спасательных средств или устройств, такие спасательные средства или устройства отвечали, насколько это целесообразно и практически возможно, требованиям данной главы. Однако, если спасательная шлюпка или спасательный плот, иной чем надувной спасательный плот, заменяется без замены спускового устройства либо наоборот, то эти спасательная шлюпка или спасательный плот, либо спусковое устройство могут быть того же типа, что и заменяемые спасательная шлюпка или спасательный плот либо спусковое устройство.

5 Несмотря на пункт 4.2, на всех судах, не позднее первого по графику докования после 1 июля 2014 года, но не позднее 1 июля 2019 года, механизмы отдачи гаков под нагрузкой, не отвечающие требованиям пунктов 4.4.7.6.4-4.4.7.6.6 Кодекса, заменяются оборудованием, отвечающим положениям Кодекса*.

* См. "Руководство по оценке и замене механизмов гаков спасательных шлюпок" (MSC.1/Circ.1392).

**Правило 2. Изъятия**

Изъятия

1 Администрация, если она считает, что защищенный характер и условия рейса таковы, что делают нецелесообразным или излишним применение каких-либо специфичных требований данной главы, может освободить от выполнения таких требований отдельные суда или категории судов, которые во время рейса удаляются от ближайшего берега не более чем на 20 миль.

2 В случае использования пассажирских судов для специальных перевозок большого числа пассажиров особой категории, таких как паломники, Администрация, если она убеждена в невозможности выполнения на практике требований данной главы, может освободить такие суда от выполнения этих требований при условии, что они полностью отвечают положениям:

.1 правил, приложенных к Соглашению по пассажирским судам, осуществляющим специальные перевозки, 1971 года; и

.2 правил, приложенных к Протоколу по требованиям, предъявляемым к помещениям пассажирских судов, осуществляющих специальные перевозки, 1973 года.

**Правило 3. Определения**

Определения

Для целей данной главы, если специально не предусмотрено иное:

1 *Защитный костюм* есть костюм, предназначенный для использования расписанными на дежурные шлюпки или морские эвакуационные системы членами экипажа.

2 *Дипломированное лицо* есть лицо, имеющее документ специалиста по спасательным шлюпкам и плотам, выданный по уполномочию Администрации или признаваемый ею как действительный в соответствии с требованиями действующей Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты, или лицо, имеющее диплом, выданный или признаваемый Администрацией государства, не являющегося Стороной этой Конвенции, для тех же целей, что и диплом, выдаваемый в соответствии с Конвенцией.

3 *Обнаружение* есть определение местоположения спасаемых лиц или спасательных шлюпок и плотов.

4 *Посадочный штормтрап* есть штормтрап, предусмотренный в местах посадки в спасательные шлюпки и на спасательные плоты с целью обеспечения безопасного доступа в спасательные шлюпки и на спасательные плоты после спуска их на воду.

5 *Спуск методом свободного всплытия* есть такой метод спуска спасательной шлюпки или спасательного плота, при котором они автоматически разобщаются с тонущим судном и находятся в готовности к использованию.

6 *Спуск методом свободного падения* есть такой метод спуска спасательной шлюпки, при котором она с комплектом людей и снабжения на борту разобщается с судном и сбрасывается на воду без каких-либо удерживающих ее приспособлений.

7 *Гидрокостюм* есть защитный костюм, уменьшающий потерю тепла телом человека в холодной воде.

8 *Надувное средство* есть средство, плавучесть которого обеспечивается нежесткими, заполняемыми газом камерами и которое обычно хранится не надутым до момента подготовки его к использованию.

9 *Надутое средство* есть средство, плавучесть которого обеспечивается нежесткими, заполненными газом камерами и которое хранится надутым и находится в постоянной готовности к использованию.

10 Международный кодекс по спасательным средствам (LSA) (называемый далее в этой главе Кодекс) означает Международный кодекс требований к спасательным средствам, принятый Комитетом по безопасности на море Организации резолюцией MSC.48(66) с возможными поправками, при условии что такие поправки принимаются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями статьи VIII настоящей Конвенции, касающейся процедур внесения поправок к Приложению, за исключением его главы I.

11 *Спусковое устройство или приспособление* есть средство для безопасного перемещения спасательной шлюпки или спасательного плота, либо дежурной шлюпки с места их установки на воду.

12 *Длина* есть 96% полной длины по ватерлинии, проходящей по высоте, равной 85% наименьшей теоретической высоты борта, измеренной от верхней кромки киля, или длина от передней кромки форштевня до оси баллера руля по той же ватерлинии, если эта длина больше. На судах, спроектированных с конструкционным дифферентом, ватерлиния, по которой измеряется длина, должна быть параллельна конструкционной ватерлинии.

13 *Наименьшая эксплуатационная осадка* есть такая осадка судна, при которой оно находится на ровном киле, без груза, с 10% запасов и топлива, а в случае пассажирского судна, дополнительно, с полным комплектом пассажиров и экипажа вместе с их багажом.

14 *Морская эвакуационная система (МЭС)* есть средство для быстрого перемещения людей с посадочной палубы судна на спасательные шлюпки и плоты, находящиеся на воде.

15 *Теоретическая высота борта*

.1 *Теоретическая высота борта* есть расстояние, измеренное по вертикали от верхней кромки киля до верхней кромки бимса палубы надводного борта у борта. На деревянных и композитных судах это расстояние измеряется от нижней кромки килевого шпунта. Если днище судна в миделевом сечении имеет вогнутую форму или если имеются утолщенные шпунтовые пояса, то это расстояние измеряется от точки пересечения продолженной плоской части днища с боковой поверхностью киля.

.2 На судах, имеющих закругленное соединение палубы с бортом, *теоретическая высота борта* должна измеряться до точки пересечения продолженных теоретических линий палубы и борта, как если бы это соединение имело угловую конструкцию.

.3 В случае, если палуба надводного борта имеет уступ и возвышенная часть палубы простирается над точкой измерения теоретической высоты борта, *теоретическая высота борта* должна измеряться до условной линии, являющейся продолжением нижней части палубы параллельно возвышенной части.

16 *Спасательное средство или устройство нового типа* есть спасательное средство или устройство, обладающее новыми характеристиками, которые не полностью охвачены требованиями данной главы, но обеспечивающее равный или более высокий уровень безопасности.

17 *Положительная остойчивость* есть способность шлюпки или плота возвращаться в первоначальное положение после удаления кренящего момента.

18 *Время подъема дежурной шлюпки с поверхности воды* есть время, необходимое для того, чтобы поднять шлюпку в положение, из которого находящиеся в ней люди могут сойти на палубу судна. Время для подъема включает время, требуемое для проведения на шлюпке подготовительных операций по ее подъему, таких как подача и крепление фалиня, подсоединение шлюпки к спусковому устройству, а также время, необходимое для ее подъема. Время для подъема не включает в себя время, необходимое для спуска спусковых устройств в положение, из которого производится подъем дежурной шлюпки из воды.

19 *Дежурная шлюпка* есть шлюпка, предназначенная для спасания терпящих бедствие людей и сбора спасательных шлюпок и плотов на воде.

20 *Завершение операции* есть безопасный подъем из воды спасаемых.

21 *Пассажирское судно ро-ро* есть пассажирское судно с помещениями ро-ро или помещениями специальной категории, определенными в правиле II-2/3.

22 *Короткий международный рейс* есть международный рейс, во время которого судно удаляется не более чем на 200 миль от порта или места, в котором пассажиры и экипаж могли бы быть безопасно укрыты. Ни расстояние между последним портом захода в стране, в которой начался рейс, и конечным портом назначения, ни дальность обратного рейса не должны превышать 600 миль. Конечный порт назначения есть последний порт захода в предполагаемом рейсе, из которого начинается обратный рейс судна в страну, в которой начался рейс.

23 *Спасательная шлюпка или спасательный плот* есть шлюпка или плот, способные обеспечить сохранение жизни людей, терпящих бедствие, с момента оставления ими судна.

24 *Теплозащитное средство* есть мешок или костюм из водонепроницаемого материала с низкой теплопроводностью.

**Правило 4. Оценка, испытание и одобрение спасательных средств и устройств**

Оценка, испытание и одобрение спасательных средств и устройств

1 За исключением случаев, предусмотренных пунктами 5 и 6, спасательные средства и устройства, требуемые данной главой, должны быть одобрены Администрацией.

2 Перед тем как одобрить спасательные средства и устройства, Администрация обеспечивает, чтобы такие спасательные средства и устройства:

.1 были испытаны в соответствии с рекомендациями Организации* с целью подтверждения того, что они отвечают требованиям данной главы; или

* См. A.689(17) - "Рекоментация по испытанию спасательных средств". По спасательным средствам, установленным на борту 1 июля 2010 года и после этой даты, см. "Пересмотренную рекомендацию по испытанию спасательных средств", принятую резолюцией MSC.81(70) Организации с поправками.

.2 успешно прошли, к удовлетворению Администрации, испытания, которые по существу равноценны испытаниям, предписанным вышеуказанными рекомендациями.

3 Перед тем как одобрить спасательные средства или устройства нового типа, Администрация обеспечивает, чтобы:

.1 такие средства отвечали стандартам безопасности, равноценным требованиям данной главы и Кодекса, и были оценены и испытаны, основываясь на руководстве, выработанном Организацией**; или

** См. руководство, подлежащее выработке Организацией.

.2 такие устройства успешно прошли технический анализ, оценку и одобрение в соответствии с правилом 38.

4 Принятая Администрацией процедура одобрения должна также предусматривать условия, при которых одобрение будет оставаться действительным или его действие будет прекращено.

5 Перед принятием к снабжению на судах спасательных средств и устройств, ранее не получивших одобрения Администрации, Администрация должна быть убеждена, что спасательные средства и устройства отвечают требованиям данной главы и Кодекса.

6 Требуемые данной главой спасательные средства, подробные спецификации которых не включены в Кодекс, должны отвечать требованиям Администрации.

**Правило 5. Производственные испытания**

Производственные испытания

Администрация должна требовать проведения таких производственных испытаний спасательных средств, которые необходимы для обеспечения того, чтобы спасательные средства изготавливались в соответствии с теми же стандартами, что и получивший одобрение прототип.

**Часть B - Требования к судам и спасательным средствам**

**Раздел I - Пассажирские и грузовые суда**

Правило 6. Средства связи

Средства связи

1 Пункт 2 применяется ко всем пассажирским судам и всем грузовым судам валовой вместимостью 300 и более.

***2 Радиооборудование для спасательных средств***

*2.1 УКВ аппаратура двусторонней радиотелефонной связи*

2.1.1 На каждом пассажирском и каждом грузовом судне валовой вместимостью 500 и более предусматривается по крайней мере три комплекта УКВ аппаратуры двусторонней радиотелефонной связи. На каждом грузовом судне валовой вместимостью 300 и более, но менее 500 предусматривается по крайней мере два комплекта УКВ аппаратуры двусторонней радиотелефонной связи. Такая аппаратура должна отвечать эксплуатационным требованиям не ниже одобренных Организацией*. Если УКВ аппаратура двусторонней радиотелефонной связи установлена стационарно на спасательных шлюпках и плотах, то она должна отвечать эксплуатационным требованиям не ниже одобренных Организацией.

* См. "Эксплуатационные требования к УКВ аппаратуре двусторонней радиотелефонной связи спасательных шлюпок и плотов", принятые Организацией резолюциями A.809(19) и MSC.149(77).

2.1.2 УКВ аппаратура двусторонней радиотелефонной связи, установленная на судах до 1 февраля 1992 года и не отвечающая полностью эксплуатационным требованиям, одобренным Организацией, может быть использована до 1 февраля 1999 года, при условии что Администрация удовлетворена ее совместимостью с одобренной УКВ аппаратурой двусторонней радиотелефонной связи.

*2.2 Устройства определения местонахождения терпящих бедствие*

На каждом борту каждого пассажирского судна и каждого грузового судна валовой вместимостью 500 и более должно иметься по крайней мере одно устройство определения местонахождения терпящих бедствие. На каждом грузовом судне валовой вместимостью 300 и более, но менее 500, должно иметься по крайней мере одно такое устройство. Эти устройства должны отвечать применимым эксплуатационным требованиям не ниже одобренных Организацией*. Устройства** устанавливаются в таких местах, откуда они могут быть быстро перенесены в любую спасательную шлюпку или плот, не являющиеся спасательным плотом или плотами, требуемыми правилом 31.1.4. Либо в каждой спасательной шлюпке или плоту, ином чем требуется правилом 31.1.4, устанавливается одно такое устройство. На судах, имеющих по крайней мере два устройства, и оснащенных спасательной шлюпкой, спускаемой свободным падением, одно из устройств должно храниться в спасательной шлюпке, а другое - располагаться в непосредственной близости от ходового мостика так, чтобы его можно было использовать на. судне и легко перенести в любой спасательный плот.

---

* См. "Эксплуатационные требования к радиолокационным ответчикам спасательных шлюпок и плотов для использования в поисково-спасательных операциях", принятые резолюцией А.802(19) с поправками в резолюции MSC.247(83), и "Рекомендации по эксплутационным требованиям к передатчикам АИС (АИС-САРТ) для использования в поисково-спасательных операциях", принятые резолюцией MSC.246(83).

** Одним из этих устройств может быть устройство определения местонахождения терпящих бедствие, требуемое правилом IV/7.1.3.

***3 Световые сигналы бедствия***

Должно иметься не менее 12 парашютных ракет, отвечающих требованиям раздела 3.1 Кодекса и хранящихся на ходовом мостике, либо вблизи него.

***4 Внутрисудовые средства связи и аварийно-предупредительная сигнализация***

4.1 Для обеспечения двусторонней связи между аварийными постами управления, местами сбора и посадки, а также наиболее важными постами на борту судна предусматриваются стационарные или переносные аварийные средства связи, либо те и другие вместе.

4.2 Должна быть предусмотрена общесудовая система аварийно-предупредительной сигнализации, отвечающая требованиям пункта 7.2.1 Кодекса, предназначенная для сбора пассажиров и экипажа по тревоге, а также для подачи сигнала к началу действий, указанных в расписании по тревогам. В дополнение к этой системе сигнализации предусматривается либо система громкоговорящей связи, отвечающей требованиям пункта 7.2.2 Кодекса, либо другое подходящее средство связи. Системы радиовещания должны автоматически отключаться при задействовании общесудовой системы аварийно-предупредительной сигнализации.

4.3 Сигналы общесудовой системы аварийно-предупредительной сигнализации должны быть слышны во всех жилых помещениях и в обычных местах работы экипажа. На пассажирских судах сигналы системы должны также быть слышны на всех открытых палубах.

4.4 На судах, оборудованных морскими эвакуационными системами, должна быть обеспечена связь между местом посадки в спасательную шлюпку или плот и платформой МЭС или между этим местом и спасательной шлюпкой или плотом.

***5 Системы громкоговорящей связи на пассажирских судах***

5.1 В дополнение к требованиям правила II-2/7 или правила II-2/12.3, соответственно, и пункта 4.2, все пассажирские суда оборудуются системой громкоговорящей связи. В отношении пассажирских судов, построенных до 1 июля 1997 года, требования пунктов 5.2 и 5.4, с соблюдением положений пункта 5.5, должны применяться не позднее даты первого периодического освидетельствования после 1 июля 1997 года.

5.2 Сигналы системы громкоговорящей связи должны быть отчетливо слышны в условиях окружающего шума во всех помещениях, предписанных пунктом 7.2.2.1 Кодекса, и должна предусматриваться функция блокирования, осуществляемая из одного места на ходовом мостике и из таких других мест на судне, какие Администрация сочтет необходимыми, чтобы сообщения по этой системе звучали, даже если какой-либо громкоговоритель в соответствующих помещениях выключен, а сила звука уменьшена или система используется для иных целей.

5.3 На пассажирских судах, построенных 1 июля 1997 года и после этой даты:

.1 система громкоговорящей связи должна иметь по крайней мере две цепи, которые должны быть достаточно разнесены по всей своей длине, и иметь два раздельных и независимых усилителя; и

.2 система громкоговорящей связи и эксплуатационные требования к ней должны быть одобрены Администрацией, с учетом рекомендаций, принятых Организацией* **.

---

* См. "Кодекс по извещателям и индикаторам 2009 года", принятый резолюцией А.1021(26).

** См. "Эксплуатационные требования к системам громкоговорящей связи", одобренные Организацией в MSC/Circ.808.

5.4 Система громкоговорящей связи подключается к аварийному источнику электроэнергии, требуемому правилом II-1/42.2.2.

5.5 На судах, построенных до 1 июля 1997 года, на которых уже установлена система громкоговорящей связи, одобренная Администрацией, отвечающая в значительной степени требованиям пунктов 5.2 и 5.4 и пункту 7.2.2.1 Кодекса, не требуется замены их систем.

Правило 7. Индивидуальные спасательные средства

Индивидуальные спасательные средства

***1 Спасательные круги***

1.1 Спасательные круги, отвечающие требованиям пункта 2.1.1 Кодекса, должны:

.1 быть распределены таким образом, чтобы быть легкодоступными на обоих бортах судна и, по возможности, на

* всех простирающихся до борта открытых палубах; по меньшей мере один спасательный круг должен размещаться вблизи кормы судна;

.2 храниться таким образом, чтобы их можно было быстро сбросить, и не должны крепиться наглухо каким-либо образом.

1.2 По меньшей мере один спасательный круг на каждом борту судна снабжается плавучим спасательным линем, отвечающим требованиям пункта 2.1.4 Кодекса, длиной, не менее чем в два раза превышающей высоту места его установки над ватерлинией при наименьшей эксплуатационной осадке судна, или 30 м, смотря по тому, что больше.

1.3 Не менее половины общего количества спасательных кругов снабжается самозажигающимися огнями, отвечающими требованиям пункта 2.1.2 Кодекса; не менее двух из них должны быть также снабжены автоматически действующими дымовыми шашками, отвечающими требованиям пункта 2.1.3 Кодекса, и иметь возможность быстро сбрасываться с ходового мостика; спасательные круги с огнями, а также спасательные круги с огнями и дымовыми шашками равномерно распределяются по обоим бортам судна и не должны являться спасательными кругами, снабженными линями в соответствии с требованиями пункта 1.2.

1.4 На каждом спасательном круге наносятся печатными буквами латинского алфавита название судна и порт приписки.

***2 Спасательные жилеты***

2.1 Для каждого находящегося на борту человека предусматривается спасательный жилет, отвечающий требованиям пункта 2.2.1 или 2.2.2 Кодекса, и, кроме того:

.1 на пассажирских судах, совершающих рейсы продолжительностью менее 24 ч, должно быть обеспечено количество спасательных жилетов, пригодных для младенцев, равное по меньшей мере 2,5% от числа находящихся на борту пассажиров;

.2 на пассажирских судах, совершающих рейсы продолжительностью 24 ч и более, спасательные жилеты для младенцев должны обеспечиваться для каждого младенца;

.3 должно быть предусмотрено количество спасательных жилетов, пригодных для детей, равное по меньшей мере 10% от числа находящихся на борту пассажиров или более, в зависимости от необходимости, с тем чтобы на каждого ребенка приходилось по одному спасательному жилету;

.4 должно иметься достаточное количество спасательных жилетов для вахтенного персонала, а также для использования в удаленных местах расположения спасательных шлюпок и плотов. Спасательные жилеты, предназначенные для вахтенных, должны храниться на мостике, на посту управления двигателем и в любом другом посту, где несется вахта; и

.5 если имеющиеся спасательные жилеты для взрослых не предназначены для лиц весом до 140 кг включительно и с обхватом грудной клетки до 1750 мм включительно, на судне должно иметься достаточное количество подходящих приспособлений, позволяющих крепить жилеты к таким лицам.

2.2 Спасательные жилеты размещаются так, чтобы они были легкодоступными, а место их хранения должно быть ясно обозначено. Если, ввиду особого устройства судна, спасательные жилеты, предусмотренные в соответствии с требованиями пункта 2.1, могут оказаться недоступными, должны быть предусмотрены другие отвечающие требованиям Администрации меры, которые могут включать увеличение количества имеющихся на борту спасательных жилетов.

2.3 Спасательные жилеты, используемые в полностью закрытых спасательных шлюпках, за исключением шлюпок, спускаемых методом свободного падения, не должны препятствовать входу в спасательную шлюпку, не должны мешать усаживаться и пристегивать привязные ремни в спасательной шлюпке.

2.4 Спасательные жилеты, используемые в спасательных шлюпках, спускаемых свободным падением, а также способы их хранения и ношения не должны мешать при входе в спасательную шлюпку, мешать безопасности находящихся в шлюпке людей или эксплуатации шлюпки.

***3 Гидрокостюмы и защитные костюмы***

Для каждого человека, расписанного на дежурную шлюпку или морскую эвакуационную систему, предусматривается гидрокостюм, отвечающий требованиям раздела 2.3 Кодекса, или защитный костюм, отвечающий требованиям раздела 2.4 Кодекса; костюмы должны быть соответствующих размеров. Если судно постоянно совершает рейсы в теплом климате*, где, по мнению Администрации, не обязательно иметь теплозащитные средства, то нет необходимости в наличии такой защитной одежды на судне.

* См. MSC/Circ.1046 - "Руководство по оценке теплозащиты".

Правило 8. Расписание по тревогам и инструкции на случай чрезвычайной ситуации

Расписание по тревогам и инструкции на случай чрезвычайной ситуации

1 Данное правило применяется ко всем судам.

2 Для каждого находящегося на борту человека предусматриваются четкие инструкции, которым надлежит следовать в случае чрезвычайной ситуации. На пассажирских судах такие инструкции должны быть изложены на языке или языках, требуемых государством флага судна, а также на английском языке.

3 Экземпляры расписания по тревогам и инструкции на случай чрезвычайной ситуации, отвечающие требованиям правила 37, должны быть вывешены на видных местах по всему судну, включая ходовой мостик, машинное отделение, а также жилые помещения экипажа.

4 В пассажирских каютах, а также на видном месте у мест сбора и в других пассажирских помещениях должны быть вывешены рисунки и инструкции на соответствующих языках с целью информации пассажиров относительно:

.1 их места сбора;

.2 важнейших действий, которые они должны выполнять в случае чрезвычайной ситуации;

.3 способа надевания спасательного жилета.

## Правило 9. Инструкции по эксплуатации

Инструкции по эксплуатации

1 Данное правило применяется ко всем судам.

2 Либо на спасательной шлюпке и спасательном плоту и органах управления их спуском, либо вблизи них, предусматриваются плакаты или условные обозначения, которые должны:

.1 пояснять назначение органов управления и процедуры приведения в действие средства, а также содержать соответствующие инструкции или предупреждения;

.2 быть хорошо видимыми при аварийном освещении;

.3 использовать символы* в соответствии с рекомендациями Организации.

_____

* См. "Символы, относящиеся к спасательным средствам и устройствам", принятые резолюцией A.760(18) Организации с поправками в MSC.82(70). См. также MSC.1/Circ.1244.

## Правило 10. Укомплектование спасательных шлюпок и плотов командами и руководство ими

Укомплектование спасательных шлюпок и плотов командами и руководство ими

1 Данное правило применяется ко всем судам.

2 На судне должно иметься достаточное число подготовленного персонала для сбора людей, не обладающих соответствующей подготовкой, и оказания им помощи.

3 На судне обеспечивается достаточное число членов экипажа, которыми могут быть помощники капитана или дипломированные лица, для управления спасательными шлюпками и плотами и спусковыми устройствами, требуемыми для оставления судна всеми находящимися на борту людьми.

4 Командиром каждой предназначенной к использованию спасательной шлюпки или каждого предназначенного к использованию спасательного плота назначается помощник капитана или дипломированное лицо. Однако Администрация, учитывая должным образом характер рейса, число находящихся на борту людей и характеристики судна, может разрешить, чтобы вместо указанных выше лиц, командирами спасательных плотов назначались лица, имеющие практические навыки в обращении со спасательными плотами и управлении ими. На спасательные шлюпки также назначаются заместители командира.

5 Командир спасательной шлюпки или спасательного плота должен иметь список членов команды спасательной шлюпки или спасательного плота и следить за тем, чтобы находящиеся в его подчинении лица знали свои обязанности. Заместитель командира спасательной шлюпки также должен иметь список членов команды спасательной шлюпки.

6 На каждую моторную спасательную шлюпку или каждый моторный спасательный плот расписывается лицо, способное эксплуатировать двигатель и выполнять его незначительные регулировки.

7 Капитан обеспечивает равномерное распределение лиц, упомянутых в пунктах 2, 3 и 4, по имеющимся на судне спасательным шлюпкам и плотам.

## Правило 11. Обеспечение сбора и посадки людей в спасательные шлюпки и плоты

Обеспечение сбора и посадки людей в спасательные шлюпки и плоты

1 Спасательные шлюпки и плоты, для которых требуются одобренные спусковые устройства, размещаются как можно ближе к жилым и служебным помещениям.

2 Места сбора должны находиться вблизи мест посадки. Каждое место сбора должно иметь достаточное пространство на палубе, чтобы вместить всех людей, сбор которых назначен в этом месте, но не менее 0,35 $м^2$ на человека.

3 Места сбора и посадки должны быть легкодоступны из жилых помещений и рабочих мест.

4 Места сбора и посадки должны иметь достаточное освещение от аварийного источника электроэнергии, требуемого правилом II-1/42 или II-1/43, в зависимости от случая.

5 Коридоры, трапы и выходы, обеспечивающие доступ к местам сбора и посадки, должны быть освещены. Предусматривается возможность питания такого освещения от аварийного источника электроэнергии, требуемого правилом II-1/42 или II-1/43, в зависимости от случая. Дополнительно, и как часть маркировки, требуемой правилом II-2/13.3.2.5.1, пути к местам сбора обозначаются символами места сбора в соответствии с рекомендациями Организации*.

_____

* См. "Символы, относящиеся к спасательным средствам", принятые Организацией резолюцией A.760(18) с поправками в MSC.82(70), см. также MSC.I/Circ.1244; и "Руководство по оценке, испытаниям и применению низкорасположенного освещения на пассажирских судах" (A.752(18)).

6 Места сбора и посадки в спасательные шлюпки и плоты, спускаемые с помощью шлюпбалок и плот-балок, а также спускаемые свободным падением, должны располагаться так, чтобы в спасательные шлюпки и на спасательные плоты можно было размещать пострадавших на носилках.

7 У каждого места посадки или у каждых двух расположенных рядом мест посадки предусматривается цельный посадочный штормтрап, отвечающий требованиям пункта 6.1.6 Кодекса, длиной, равной расстоянию от палубы до ватерлинии при наименьшей эксплуатационной осадке судна, всех условиях дифферента до 10° и крена до 20° включительно на любой борт. Однако Администрация может разрешить замену таких шторм-трапов одобренными устройствами, обеспечивающими доступ в спасательные шлюпки и на спасательные плоты на воде, при условии, что на каждом борту судна имеется по меньшей мере один посадочный штормтрап. Для спасательных плотов, требуемых правилом 31.1.4, могут быть предусмотрены другие посадочные средства, обеспечивающие спуск людей на воду контролируемым способом.

8 В случае необходимости предусматриваются средства для подтягивания к борту судна спускаемых с помощью шлюпбалок и плот-балок спасательных шлюпок и плотов и удержания их у борта с целью обеспечения безопасной посадки людей.

## Правило 12. Места спуска

### Места спуска

Места спуска располагаются так, чтобы обеспечить безопасный спуск спасательных шлюпок и плотов с учетом, в частности, того, что они должны быть в стороне от гребного винта и участков корпуса с крутыми подзорами и по возможности так, чтобы спасательные шлюпки и плоты, за исключением спасательных шлюпок, специально предназначенных для спуска методом свободного падения, могли быть спущены вдоль цилиндрической вставки судна. Если они расположены в носовой части судна, то они должны находиться в защищенном месте в корму от таранной переборки, при этом Администрация должна уделять особое внимание прочности спускового устройства.

## Правило 13. Установка спасательных шлюпок и плотов

### Установка спасательных шлюпок и плотов

1 Каждая спасательная шлюпка или каждый спасательный плот устанавливаются:

.1 так, чтобы ни они, ни приспособления для их установки не мешали использованию любой другой спасательной шлюпки или любого другого спасательного плота, либо дежурной шлюпки в любом другом месте спуска;

.2 настолько близко к поверхности воды, насколько это безопасно и практически возможно и, за исключением спасательных плотов, предназначенных для спуска методом сбрасывания за борт так, чтобы спасательная шлюпка или спасательный плот в положении, при котором в них производится посадка, были по меньшей мере на 2 м выше ватерлинии судна в полном грузу при неблагоприятных условиях дифферента до 10° и крене до 20° на любой борт или до угла, при котором кромка открытой палубы судна погружается в воду, смотря по тому, что меньше;

.3 в состоянии постоянной готовности к использованию, с тем чтобы два члена экипажа могли подготовить их к посадке и спуску в течение не более 5 мин;

.4 с полным снабжением согласно требованиям данной главы и Кодекса;

.5 насколько это практически возможно, в безопасном и защищенном месте, исключающем их повреждение в результате пожара и взрыва. Особенно спасательные шлюпки и плоты на танкерах, иные чем спасательные плоты, требуемые правилом 31.1.4, не должны храниться над грузовыми, отстойными или другими танками, содержащими взрывчатые или опасные грузы.

2 Спасательные шлюпки, спускаемые по борту судна, должны устанавливаться как можно дальше в нос от гребного винта. На грузовых судах длиной от 80 до 120 м каждая спасательная шлюпка устанавливаются так, чтобы кормовая оконечность спасательной шлюпки находилась на расстоянии не менее ее длины в нос от гребного винта. На грузовых судах длиной 120 м и более, а также на пассажирских судах длиной 80 м и более каждая спасательная шлюпка должна устанавливаться так, чтобы кормовая оконечность спасательной шлюпки находилась на расстоянии не менее полуторной ее длины в нос от гребного винта. В необходимых случаях конструкция судна должна предусматривать защиту спасательных шлюпок в месте их установки от повреждения при сильном волнении.

3 Спасательные шлюпки хранятся прикрепленными к спусковым устройствам.

4.1 Фалинь каждого спасательного плота при его хранении постоянно крепится к судну.

4.2 Каждый спасательный плот или группа плотов устанавливаются с устройствами*, обеспечивающими их свободное всплытие и отвечающими требованиям пункта 4.1.6 Кодекса, чтобы каждый плот свободно всплывал, а если он является надувным, чтобы он автоматически надувался, когда судно тонет.

_____

* См. MSC/Circ.811.

4.3 Спасательные плоты устанавливаются так, чтобы крепление каждого плота или контейнера можно было отдать вручную отдельно.

4.4 Пункты 4.1 и 4.2 не применяются к спасательным плотам, требуемым правилом 31.1.4.

5 Спускаемые с помощью плот-балки спасательные плоты устанавливаются в пределах зоны, допускающей использование подъемного гака плот-балки, если не предусмотрены средства для перемещения плотов, которые не выходят из строя при крене и дифференте в пределах значений, указанных в пункте 1.2, при качке судна или прекращении подачи энергии.

6 Спасательные плоты, предназначенные для спуска методом сбрасывания за борт, устанавливаются так, чтобы их можно было легко переместить для спуска с любого борта судна, если на каждом борту судна не предусмотрены спасательные плоты общей вместимостью, требуемой правилом 31.1, которые могут быть спущены с любого борта.

## Правило 14. Установка дежурных шлюпок

### Установка дежурных шлюпок

Дежурные шлюпки устанавливаются:

.1 в состоянии постоянной готовности к спуску в течение не более 5 мин и постоянно полностью надутыми, если они являются этим типом шлюпок;

.2 в месте, удобном для их спуска и подъема;

.3 так, чтобы ни дежурная шлюпка, ни приспособления для ее установки не мешали использованию любой другой спасательной шлюпки или любого другого спасательного плота в любом другом месте спуска;

.4 в соответствии с требованиями правила 13, если они являются также спасательными шлюпками.

## Правило 15. Установка морских эвакуационных систем

### Установка морских эвакуационных систем

1 В борту судна не должно быть никаких отверстий между местом входа в морскую эвакуационную систему и ватерлинией судна при наименьшей эксплуатационной осадке судна, и должны быть предусмотрены средства, обеспечивающие защиту этой системы от любых выступающих частей судна.

2 Морские эвакуационные системы располагаются так, чтобы обеспечивался их безопасный спуск с особым вниманием на достаточное удаление от гребного винта и участков корпуса с крутыми подзорами, а также, насколько это практически возможно, чтобы морские эвакуационные системы задействовались вдоль цилиндрической части судна.

3 Каждая морская эвакуационная система устанавливается так, чтобы ни проход, ни платформа, ни приспособления для хранения системы или использования не мешали использованию любого другого спасательного средства в любом другом месте спуска.

4 Где это применимо, судно должно иметь такую конструкцию, чтобы обеспечивалась защита места хранения морских эвакуационных систем от повреждения при сильном волнении.

## Правило 16. Обеспечение спуска и подъема спасательных шлюпок и плотов

### Обеспечение спуска и подъема спасательных шлюпок и плотов

1 Если специально не предусмотрено иное, устройства спуска и посадки, отвечающие требованиям раздела 6.1 Кодекса, должны быть предусмотрены для всех спасательных плотов, за исключением:

.1 тех, в которые посадка производится с места на палубе, расположенного на высоте менее 4,5 м над ватерлинией при наименьшей эксплуатационной осадке судна и которые имеют массу не более 185 кг; или

.2 тех, в которые посадка производится с места на палубе, расположенного на высоте менее 4,5 м над ватерлинией при наименьшей эксплуатационной осадке судна и которые установлены для спуска непосредственно с места установки при неблагоприятных условиях дифферента до 10° и крене судна до 20° на любой борт; или

.3 тех, которые имеют массу не более 185 кг, предусмотренных сверх количества, обеспечивающего вместимость, равную 200% общего числа находящихся на борту людей; или

.4 тех, которые предусмотрены сверх количества обеспечивающих вместимость, равную 200% общего числа находящихся на борту людей, установленных для спуска непосредственно с места установки при неблагоприятных условиях дифферента до 10° и крене судна до 20° на любой борт; или

.5 тех, которые предусмотрены для использования вместе с морской эвакуационной системой, отвечающей требованиям раздела 6.2 Кодекса и установлены для спуска непосредственно с места установки при неблагоприятных условиях дифферента до 10° и крене до 20° на любой борт.

2 Для каждой спасательной шлюпки предусматривается устройство, обеспечивающее ее спуск и подъем. Дополнительно должна быть предусмотрена возможность подвешивать спасательную шлюпку с целью высвобождения разобщающего устройства для его обслуживания и ремонта.

3 Спусковые и подъемные устройства должны быть такими, чтобы находящийся на судне оператор, управляющий устройством, мог осуществлять непрерывное наблюдение за спасательной шлюпкой или спасательным плотом во время их спуска, а в отношении спасательной шлюпки - и во время ее подъема.

4 Для одинаковых имеющихся на борту судна спасательных шлюпок и плотов применяется лишь один тип разобщающего механизма.

5 Подготовка и использование спасательной шлюпки или спасательного плота в любом одном месте спуска не должны мешать быстрой подготовке и использованию любой другой спасательной шлюпки или любого другого спасательного плота, либо дежурной шлюпки в любом другом месте спуска.

6 Лопари, если они используются, должны быть достаточной длины, чтобы спасательные шлюпки или плоты могли быть спущены на воду при наименьшей эксплуатационной осадке судна, неблагоприятных условиях дифферента до 10° и крене до 20° на любой борт.

7 Во время подготовки и спуска спасательные шлюпки и плоты, их спусковые устройства, а также поверхность воды в районе спуска обеспечиваются достаточным освещением от аварийного источника электроэнергии, требуемого правилом II-1/42 или II-1/43, в зависимости от случая.

8 Предусматриваются средства, предотвращающие попадание откачиваемой с судна воды на спасательные шлюпки и плоты во время оставления судна.

9 Если существует опасность повреждения спасательной шлюпки или спасательного плота бортовыми рулями успокоителей качки, предусматриваются устройства, приводимые в действие от аварийного источника электроэнергии, для уборки рулей внутрь судна; на ходовом мостике должны иметься работающие от аварийного источника электроэнергии индикаторы, показывающие положение бортовых рулей успокоителей качки.

10 Если судно имеет частично закрытые спасательные шлюпки, отвечающие требованиям раздела 4.5 Кодекса, то их шлюпбалки снабжаются топриком с прикрепленными к нему по меньшей мере двумя спасательными шкентелями такой длины, чтобы они доставали до воды при наименьшей эксплуатационной осадке судна, неблагоприятных условиях дифферента до 10° и крене до 20° на любой борт.

## Правило 17. Обеспечение посадки в дежурные шлюпки, их спуск и подъем

### Обеспечение посадки в дежурные шлюпки, их спуск и подъем

1 Устройства, обеспечивающие посадку в дежурные шлюпки и их спуск, должны быть такими, чтобы посадка в дежурную шлюпку и ее спуск могли быть осуществлены в возможно кратчайший срок.

2 Если дежурная шлюпка является одной из спасательных, то устройства, обеспечивающие посадку в нее людей, и место спуска должны отвечать требованиям правил 11 и 12.

3 Устройства, обеспечивающие спуск дежурных шлюпок, должны отвечать требованиям правила 16. Однако, должна быть возможность спуска всех дежурных шлюпок с использованием, в необходимых случаях, фалиней на переднем ходу судна, следующего со скоростью до 5 уз, на тихой воде.

4 Время подъема дежурной шлюпки с поверхности воды, при умеренном волнении, должно быть не более 5 мин, когда она нагружена полным комплектом людей и снабжения. Если дежурная шлюпка является также спасательной шлюпкой, это время, по возможности, должно затрачиваться на подъем, когда она нагружена снабжением спасательной шлюпки и в ней находится одобренная команда дежурной шлюпки, состоящая, по меньшей мере, из 6 человек.

5 Устройства, обеспечивающие посадку в дежурную шлюпку и ее подъем, должны позволять безопасно обращаться с пациентом на носилках. Если тяжелый блок талей с ходовым концом троса представляет опасность в условиях сильного ветра, то, в целях безопасности, должны иметься подъемные стропы.

## Правило 17-1. Подъем людей из воды

### Подъем людей из воды

1 На всех судах должны иметься конкретные для данного судна схемы и процедуры по подъему людей из воды с учетом руководства, разработанного Организацией*. На схемах и в процедурах должно указываться оборудование, предназначенное к использованию при подъеме, а также меры для сведения к минимуму риска для судового персонала, участвующего в операциях подъема. Суда, построенные до 1 июля 2014 года, должны отвечать этому требованию к дате первого периодического освидетельствования или первого освидетельствования для возобновления свидетельства о безопасности судна по оборудованию и снабжению, которое должно проводиться после 1 июля 2014 года, смотря по тому, какая дата наступит раньше.

---

* См. "Руководство по разработке планов и процедур по подъему людей из воды" (MSC.I/Circ.1447).

2 Считается, что пассажирские суда ро-ро, которые отвечают правилу 26.4, отвечают настоящему правилу.

## Правило 18. Линеметательные устройства

Линеметательные устройства

Предусматривается линеметательное устройство, отвечающее требованиям раздела 7.1 Кодекса.

## Правило 19. Подготовка персонала по действиям в чрезвычайных ситуациях и учения

Подготовка персонала по действиям в чрезвычайных ситуациях и учения

1 Данное правило применяется ко всем судам.

***2 Ознакомление с установками по обеспечению безопасности и учебные сборы***

2.1 Каждый член экипажа, до начала рейса, должен быть ознакомлен со своими обязанностями, которые ему надлежит выполнять в случае чрезвычайной ситуации.

2.2 На судне, совершающем рейс, в котором пассажиры должны оставаться на борту более 24 ч, учебный сбор при посадке новых пассажиров должен быть проведен до отхода судна или сразу после отхода судна. Пассажиры должны пройти инструктаж по использованию спасательных жилетов и по действиям, которые они должны выполнять в аварийной ситуации.

2.3 При посадке новых пассажиров их инструктаж по вопросам безопасности проводится непосредственно перед отходом или сразу после отхода судна. Этот инструктаж должен включать инструкции, требуемые правилами 8.2 и 8.4, и проводиться посредством объявления на одном или нескольких языках, понятных пассажирам. Это объявление должно быть сделано по системе громкоговорящей связи судна или при помощи других равноценных средств, чтобы его могли услышать по меньшей мере те пассажиры, которые еще не слышали его во время рейса. Этот инструктаж может быть включен в учебный сбор, требуемый пунктом 2.2. Дополнительно к инструктажу могут использоваться информационные листки, плакаты, видеопрограммы, демонстрируемые на судовых видеодисплеях, но они не могут использоваться вместо вышеуказанного объявления.

***3 Учения***

3.1 Учения, насколько это практически возможно, должны проводиться так, как если бы существовала действительная чрезвычайная ситуация.

3.2 Ежемесячно каждый член экипажа должен принимать участие по меньшей мере в одном учении по оставлению судна и в одном - по борьбе с пожаром. Если в предыдущем месяце более 25% членов экипажа не принимали участия в проводившихся на судне учениях по оставлению судна и по борьбе с пожаром, то учения экипажа должны быть проведены в течение 24 ч после выхода судна из порта. При вводе судна в эксплуатацию, после модификаций существенного характера или если на судне новый экипаж, то такие учения должны быть проведены до отхода. Для категорий судов, на которых это выполнить практически невозможно, Администрация может допустить другие условия проведения учений, которые являются по меньшей мере равноценными вышеуказанным.

3.3 Члены экипажа, на которых возложена ответственность за вход в закрытые помещения или за учения, должны участвовать в учениях по входу в закрытые помещения и по спасанию, которые должны проводиться на судах не реже, чем один раз в два месяца.

*3.4 Учение по оставлению судна*

3.4.1 Каждое учение по оставлению судна должно включать:

.1 вызов пассажиров и членов экипажа к местам сбора с помощью сигнала аварийно-предупредительной сигнализации, предписанной правилом 6.4.2, после которого по системе громкоговорящей связи или по другой системе связи передается сообщение об учении, обеспечение их ознакомления с порядком оставления судна, указанным в расписании по тревогам;

.2 прибытие к местам сбора и подготовку к выполнению обязанностей, указанных в расписании по тревогам;

.3 проверку того, чтобы все пассажиры и члены экипажа были соответствующим образом одеты;

.4 проверку того, чтобы были правильно надеты спасательные жилеты;

.5 приспускание по меньшей мере одной спасательной шлюпки после всей необходимой для спуска ее на воду подготовки;

.6 пуск и работу двигателя спасательной шлюпки;

.7 работу плот-балок, используемых для спуска спасательных плотов;

.8 имитацию поиска и спасания пассажиров, блокированных в блок-каютах; и

.9 инструктаж по использованию радиооборудования для спасательных средств.

3.4.2 Насколько это практически возможно, во время каждого последующего учения поочередно приспускаются, в соответствии с требованиями пункта 3.4.1.5, различные спасательные шлюпки.

3.4.3 За исключением предусмотренного в пунктах 3.4.4 и 3.4.5, каждая спасательная шлюпка спускается*, а затем маневрирует на воде с расписанной на ней командой управления - по меньшей мере один раз в 3 месяца во время проведения учения по оставлению судна.

_____

* Смысл данного пункта заключается в том, что шлюпка может спускаться без людей, а потом маневрирует на воде с командой, осуществляющей управление шлюпкой (*примеч. пер.*).

3.4.4 В случае спасательной шлюпки, устроенной для спуска свободным падением, по меньшей мере один раз в три месяца, во время проведения учения по оставлению судна, команда садится в шлюпку, надлежащим образом закрепляется на своих местах и начинает моделировать спуск, но без действительного освобождения шлюпки (т.е. не выкладывая освобождающий крюк). Шлюпка затем либо спускается свободным падением, но только с требуемым для управления шлюпки количеством команды, либо спускается на воду посредством вторичного средства спуска без команды, осуществляющей управление шлюпкой, а затем маневрирует на воде с расписанной на ней командой управления. Через промежутки времени не более шести месяцев шлюпку либо спускают свободным падением (но только с командой, осуществляющей управление), либо выполняют моделирование ситуации спуска в соответствии с руководством, выработанным Организацией**.

_____

** См. MSC.1/Circ.1206/Rev.1 - "Меры по предотвращению происшествий со спасательными шлюпками".

3.4.5 Администрация может разрешить судам, совершающим короткие международные рейсы, не спускать на воду спасательные шлюпки одного борта, если схема их швартовки в порту и характер перевозок не позволяют спускать на воду спасательные шлюпки этого борта. Однако, все такие спасательные шлюпки должны приспускаться по меньшей мере один раз в 3 месяца, и по меньшей мере один раз в год - спускаться на воду.

3.4.6 Насколько это целесообразно и практически возможно, дежурные шлюпки, иные чем спасательные шлюпки, являющиеся также дежурными шлюпками, с расписанной на них командой один раз в месяц спускаются на воду и маневрируют на воде. Во всяком случае, это требование должно соблюдаться по меньшей мере один раз в 3 месяца.

3.4.7 Если учения по спуску на воду спасательных и дежурных шлюпок проводятся на переднем ходу судна, то такие учения, ввиду связанной с ними опасности, должны проводиться лишь в защищенных водах и под наблюдением лица командного состава судна, имеющего опыт в проведении таких учений.

3.4.8 Если на судне установлены морские эвакуационные системы, в учения входят тренировки по процедурам развертывания такой системы вплоть до непосредственного задействования системы. Этот элемент учений должен быть дополнен регулярно повторяемым инструктажем с использованием имеющихся на борту учебных пособий, требуемых правилом 35.4. Кроме того, каждое задействованное в команде морской эвакуационной системы лицо, насколько это практически возможно, должно проходить подготовку, участвуя в полном развертывании подобной системы на воде или на судне, или на берегу не реже чем через 2 года и ни в коем случае не реже чем через 3 года. Такая подготовка осуществляется совместно с задействованием системы, требуемым правилом 20.8.2.

3.4.9 Во время каждого учения по оставлению судна должно проверяться аварийное освещение, необходимое для проведения сбора и оставления судна.

*3.5 Учения по борьбе с пожаром*

3.5.1 Учения по борьбе с пожаром планируются таким образом, чтобы должное внимание обращалось на регулярность их проведения при различных чрезвычайных ситуациях, которые могут возникнуть в зависимости от типа судна и груза.

3.5.2 Каждое учение по борьбе с пожаром должно включать:

.1 прибытие к местам сбора и подготовку к выполнению обязанностей, указанных в расписании по тревогам, требуемым правилом 8;

.2 пуск пожарного насоса с использованием по меньшей мере двух требуемых стволов, чтобы показать, что система находится в надлежащем рабочем состоянии;

.3 проверка снаряжения пожарного и другого личного спасательного снаряжения;

.4 проверка соответствующего оборудования связи;

.5 проверка работы водонепроницаемых дверей, пожарных дверей и пожарных заслонок, главных приемных и выпускных отверстий вентиляционных систем в районе проведения учения; и

.6 проверка необходимых мер и устройств для последующего оставления судна.

3.5.3 Оборудование, используемое во время учений, должно быть немедленно приведено обратно в состояние полной готовности к эксплуатации, а любые неполадки и дефекты, обнаруженные во время учений, устраняются как можно скорее.

*3.6 Учения по входу в закрытые помещения и по спасанию*

3.6.1 Учения по входу в закрытые помещения и по спасанию должны быть запланированы и должны проводиться безопасно с учетом руководства, если оно применимо, представленного в рекомендациях, выработанных Организацией*.

_____

* См. "Пересмотренные рекомендации по входу в закрытые помещения на судах", принятые Организацией резолюцией A.1050(27).

3.6.2 Каждое учение по входу в закрытые помещения и по спасанию должно включать:

.1 проверку и использование индивидуальной защитной экипировки, требуемой для входа;.

.2 проверку и использование оборудования связи процедур;

.3 проверку и использование инструментов для измерения параметров атмосферы в закрытых помещениях;

.4 проверку и использование спасательного оборудования и применение процедур; и

.5 инструктаж по оказанию первой помощи и методы приведения в сознание.

***4 Подготовка персонала и инструктаж, проводимые на судне***

4.1 Обучение и инструктаж по использованию судовых спасательных средств и их снабжения и по использованию судовых средств пожаротушения проводится на судне как можно скорее, но не позднее чем через 2 недели после прибытия члена экипажа на судно. Однако, если член экипажа приписан к судну в соответствии с определенным сменным графиком, такое обучение должно проводиться не позднее чем через 2 недели после того, как он впервые прибудет на судно. Инструктажи по использованию судовых средств пожаротушения, спасательных средств и инструктажи по выживанию на море должны проводиться через такие же промежутки времени, как и учения. Индивидуальный инструктаж может касаться различных частей судовых спасательных средств и судовых средств пожаротушения, однако все судовые спасательные средства и судовые средства пожаротушения должны быть охвачены в течение двух месяцев.

4.2 Каждый член экипажа должен пройти инструктаж, который включает, не обязательно ограничиваясь этим, следующее:

.1 приведение в действие и использование судовых надувных спасательных плотов;

.2 проблемы гипотермии, первая помощь при гипотермии и в других случаях, оказание первой помощи;

.3 специальные инструкции по использованию судовых спасательных средств в тяжелых погодных условиях и в условиях сильного волнения;

.4 приведение в действие и использование судовых средств пожаротушения; и

.5 риски связанные с закрытыми помещениями и судовыми процедурами для обеспечения безопасного входа в такие помещения; соответственно, должны приниматься во внимание рекомендации, выработанные Организацией*.

_____

* См. "Пересмотренные рекомендации по входу в закрытые помещения на судах", принятые Организацией резолюцией A.1050(27).

4.3 Обучение по использованию спускаемых с помощью плот-балки спасательных плотов должно проводиться на каждом судне, имеющем такие средства, по меньшей мере один раз в 4 месяца. Когда это практически возможно, учебное занятие включает надувание и спуск спасательного плота. Для этого может использоваться специальный спасательный плот, предназначенный лишь для учебных целей, который не является частью судового спасательного оборудования. Такой специальный спасательный плот должен быть четко обозначен.

***5 Регистрация***

Дата проведения учебных сборов, а также подробное описание учений по оставлению судна и по борьбе с пожаром, учений по входу в закрытые помещения и по спасанию, учения с другими спасательными средствами и содержание проводимых на борту судна учебных занятий заносятся в судовой журнал, предписанный Администрацией. Если учебный сбор, учение или учебное занятие не были проведены в полном объеме в назначенное время, то в судовом журнале делается запись, поясняющая обстоятельства и объем проведенного учебного сбора, учения или учебного занятия.

## Правило 20. Эксплуатационная готовность, техническое обслуживание и проверки

Эксплуатационная готовность, техническое обслуживание и проверки

1 Данное правило применяется ко всем судам. На судах, построенных до 1 июля 1986 года, должны, по возможности, соблюдаться требования пунктов 3.2, 3.3 и 6.2.

***2 Эксплуатационная готовность***

До выхода судна из порта, а также в течение всего рейса все спасательные средства должны быть в рабочем состоянии и готовности к немедленному использованию.

***3 Техническое обслуживание и ремонт***

3.1 Техническое обслуживание и ремонт, проверки и инспекции спасательных средств выполняются, основываясь на руководстве, выработанном Организацией**, и таким образом, чтобы учитывать обеспечение надежности таких средств.

_____

** См. "Меры по предотвращению происшествий со спасательными шлюпками" (MSC.1/Circ.1206/Rev.1).

3.2 Предусматриваются инструкции по техническому обслуживанию и ремонту спасательных средств на судне, отвечающие требованиям правила 36, в соответствии с которыми и должны проводиться техническое обслуживание и ремонт.

3.3 Администрация может допустить, в соответствии с требованиями пункта 3.2, использование судовой программы планового технического обслуживания и ремонта спасательных средств, включающей требования правила 36.

***4 Техническое обслуживание и ремонт лопарей***

Лопари, используемые в спусковых устройствах, проверяются периодически*, особо обращая внимание на участки, проходящие через блоки, и заменяются, при необходимости, из-за их износа или через промежутки времени не более 5 лет, смотря по тому, что наступит раньше.

_____

* См. MSC.1/Circ.1206/Rev.1 - "Меры по предотвращению происшествий со спасательными шлюпками".

***5 Запасные части и ремонтные принадлежности***

Предусматриваются запасные части и ремонтные принадлежности для спасательных средств и отдельных их компонентов, подверженных быстрому износу или расходованию и требующих регулярной замены.

***6 Еженедельная проверка***

Еженедельно проводятся следующие проверки и инспекции, а их результаты заносятся в судовой журнал:

.1 все спасательные шлюпки и плоты, дежурные шлюпки и спусковые устройства инспектируются визуально, чтобы обеспечить их постоянную готовность к использованию. Эта инспекция включает (не ограничиваясь этим): проверку состояния гаков, их крепления к спасательной шлюпке и проверку того, что устройство отдачи гаков под нагрузкой установлено правильно в исходном положении;

.2 двигатели всех спасательных и дежурных шлюпок должны работать в течение не менее 3 мин, при условии что температура окружающей среды превышает минимальную температуру, требуемую для пуска и работы двигателя. В течение этого периода времени должно быть продемонстрировано, что коробка скоростей и рукоятка переключения скоростей работают удовлетворительно. Если особые характеристики забортного двигателя дежурной шлюпки таковы, что предполагают его работу в течение 3 мин лишь при погружении гребного винта в воду, может обеспечиваться подходящее снабжение. В особых случаях Администрация может освободить суда, построенные до 1 июля 1986 года, от выполнения этого требования;

.3 спасательные шлюпки, за исключением спасательных шлюпок, спускаемых свободным падением, на грузовых судах должны быть стронуты со своих мест установки, без людей в шлюпке, на величину, которая необходима для демонстрации удовлетворительной работы спусковых устройств, если состояние погоды и моря позволяют сделать это; и

.4 испытывается общесудовая аварийно-предупредительная сигнализация.

***7 Ежемесячные проверки***

7.1 Все спасательные шлюпки, за исключением спасательных шлюпок, спускаемых свободным падением, вываливаются со своих мест установки без людей в шлюпках, и если это позволяет сделать состояние моря.

7.2 Ежемесячно, по перечню контрольных проверок, требуемому правилом 36.1, проводится проверка спасательных средств, включая снабжение спасательных шлюпок, с тем чтобы убедиться в их комплектности и в том, что они находятся в хорошем состоянии. Результаты проверки заносятся в судовой журнал.

***8 Обслуживание надувных спасательных плотов, надувных спасательных жилетов и морских эвакуационных систем и техническое обслуживание и ремонт надутых дежурных шлюпок***

8.1 Каждый надувной спасательный плот, надувной спасательный жилет и каждая морская эвакуационная система проходят обслуживание:

.1 через промежутки времени, не превышающие 12 месяцев, но в случаях, когда это практически невозможно, Администрация может продлить этот промежуток времени до 17 месяцев;

.2 на одобренной станции обслуживания, которая компетентна производить их обслуживание, обладает соответствующим оборудованием и использует лишь надлежащим образом обученный персонал*.

_____

* См. "Рекомендацию по условиям одобрения станций обслуживания надувных спасательных плотов", принятую резолюцией A.761(18) Организации, с поправками в MSC.55(66).

*8.2 Поочередное задействование морских эвакуационных систем*

Дополнительно, или во время проведения обслуживания морских эвакуационных систем, требуемого пунктом 8.1, каждая морская эвакуационная система судна должна быть задействована поочередно через промежутки времени, которые следует согласовывать с Администрацией, при условии что каждая система задействуется не реже чем один раз в шесть лет.

8.3 Администрация, одобряющая новые устройства надувных спасательных плотов и устройства надувных спасательных плотов нового типа, согласно правилу 4, может допустить продление периодов между проведением обслуживания при соблюдении следующих условий:

8.3.1 Новое устройство спасательных плотов и устройство спасательных плотов нового типа проверены на соответствие такому же стандарту, как и требуемый процедурой испытания в удлиненные периоды между проведением обслуживания.

8.3.2 Система спасательных плотов должна проверяться на судне квалифицированным лицом в соответствии с пунктом 8.1.1.

8.3.3 Обслуживание, проводимое в периоды не более 5 лет, должно осуществляться в соответствии с рекомендациями Организации*.

_____

* См. "Рекомендацию по условиям одобрения станций обслуживания надувных спасательных плотов", принятую резолюцией A.761(18) Организации, с поправками в MSC.55(66).

8.4 Всякий ремонт и техническое обслуживание надутых дежурных шлюпок производятся в соответствии с инструкциями завода-изготовителя. Аварийный ремонт может быть проведен на судне, однако окончательный ремонт должен производиться на одобренной станции обслуживания.

8.5 Администрация, которая разрешает увеличение интервалов обслуживания плотов в соответствии с пунктом 8.3, должна известить Организацию в соответствии с правилом I/5(b).

***9 Периодическое обслуживание гидростатических разобщающих устройств***

Гидростатические разобщающие устройства, иные чем одноразовые, проходят обслуживание:

.1 через промежутки времени, не превышающие 12 месяцев, при условии что в тех случаях, когда это практически неосуществимо, Администрация может продлить этот промежуток времени до 17 месяцев**; и

_____

** См. MSC/Circ.955 - "Обслуживание спасательных средств и оборудования радиосвязи в рамках Гармонизированной системы освидетельствования и оформления свидетельств".

.2 на станции обслуживания, которая компетентна проводить обслуживание, обладает соответствующим оборудованием и использует лишь надлежащим образом обученный персонал.

***10 Маркировка мест хранения***

Контейнеры, консоли, стеллажи и другие подобные места хранения спасательных средств маркируются символами в соответствии с рекомендациями Организации***, указывающими на хранящееся в этом месте устройство и его назначение. Если в одном месте хранится более одного устройства, также указывается их количество.

_____

*** См. "Символы, относящиеся к спасательным средствам и устройствам", принятые резолюцией A.760(18) Организации, с поправками в MSC.82(70). См. также MSC.1/Circ.1244.

***11 Периодическое обслуживание устройств спуска и устройств отдачи гаков под нагрузкой***

11.1 Устройства спуска:

.1 проходят техническое обслуживание в соответствии с инструкциями по техническому обслуживанию и ремонту спасательных средств на судне, как требуется правилом 36;

.2 проходят тщательную проверку при ежегодных освидетельствованиях, требуемых правилами I/7 или I/8, в зависимости от применимости; и

.3 после прохождения проверки, требуемой подпунктом .2, тормоз лебедки подвергается динамическому испытанию при максимальной скорости спуска шлюпки. Применяемая нагрузка должна равняться массе спасательной шлюпки, спасательного плота или дежурной шлюпки без людей в них, за исключением того, что в промежутки времени, не превышающие 5 лет, испытание должно проводиться с нагрузкой в 1,1 раза превышающей вес спасательной шлюпки, спасательного плота или дежурной шлюпки с их полным комплектом людей и снабжения.

11.2 Устройство отдачи гаков под нагрузкой спасательной шлюпки или дежурной шлюпки, включая систему освобождения шлюпки, спускаемой свободным падением:

.1 проходит техническое обслуживание в соответствии с инструкциями по техническому обслуживанию и ремонту спасательных средств на судне, как требуется правилом 36;

.2 проходит тщательную проверку и проверку работы в ходе ежегодных освидетельствований, требуемых правилами I/7 или I/8, проводимых надлежащим образом подготовленным персоналом, знающим эту систему; и

.3 проверяется в работе при нагрузке в 1,1 раза превышающей общую массу шлюпки с полным комплектом людей и оборудования при тщательном осмотре разобщающего устройства. Такой осмотр и проверка должны производиться не реже, чем один раз в 5 лет*; и

_____

* См. резолюцию A.689(17) - "Рекомендация по испытанию спасательных средств". Для спасательных средств, установленных на судах 1 июля 2010 года и после этой даты, см. резолюцию MSC.81(70) - "Пересмотренные рекомендации по испытанию спасательных средств" с поправками.

.4 несмотря на подпункт .3 выше, эксплуатационная проверка систем освобождения шлюпки, спускаемой свободным падением, выполняется либо спуском свободным падением, но только с командой управления на шлюпке, либо моделированием спуска, осуществляемого на основе руководства, разработанного Организацией**.

_____

** См. "Меры по предотвращению происшествий со спасательными шлюпками" (MSC.1/Circ.1206/Rev.1).

11.3 Автоматически отдаваемые гаки спасательных плотов, спускаемых с помощью плот-балки:

.1 технически обслуживаются в соответствии с инструкциями по уходу на судне, требуемому правилом 36;

.2 проходят тщательную проверку и эксплуатационное испытание при ежегодных освидетельствованиях, требуемых правилами I/7 и I/8, проводимых надлежащим образом подготовленным персоналом, знающим эту систему; и

.3 эксплуатационно испытываются под нагрузкой в 1,1 раза превышающей массу плота с его полным комплектом людей и снабжения, когда производится переборка автоматически отдаваемого гака. Такие переборки и испытание должны производиться, по меньшей мере один раз в 5 лет*.

---

* См. резолюцию A.689(17) - "Рекомендация по испытанию спасательных средств". Для спасательных средств, установленных на судах 1 июля 2010 года и после этой даты, см. резолюцию MSC.81(70) - "Пересмотренные рекомендации по испытанию спасательных средств" с поправками.

**Раздел II - Пассажирские суда (Дополнительные требования)**

## Правило 21. Спасательные шлюпки, спасательные плоты и дежурные шлюпки

Спасательные шлюпки, спасательные плоты и дежурные шлюпки

***1 Спасательные шлюпки и плоты***

1.1 Пассажирские суда, совершающие международные рейсы, которые не являются короткими международными рейсами, оборудуются:

.1 на каждом борту частично или полностью закрытыми спасательными шлюпками, отвечающими требованиям раздела 4.5 или 4.6 Кодекса, общей вместимостью, достаточной для размещения не менее 50% общего числа находящихся на борту людей. Администрация может разрешить замену спасательных шлюпок спасательными плотами такой же общей вместимости, при условии что в любом случае на каждом борту судна имеется достаточное количество спасательных шлюпок для размещения на них не менее 37,5% общего числа находящихся на борту людей. Надувные или жесткие спасательные плоты должны отвечать требованиям раздела 4.2 или 4.3 Кодекса и обслуживаться спусковыми устройствами, равномерно распределенными по обоим бортам судна; и

.2 кроме того, надувными или жесткими спасательными плотами, отвечающими требованиям раздела 4.2 или 4.3 Кодекса, общей вместимостью, достаточной для размещения не менее 25% общего числа находящихся на борту людей. Эти спасательные плоты обслуживаются по меньшей мере одним спусковым устройством на каждом борту судна. Этими спусковыми устройствами могут быть устройства, предусмотренные в соответствии с требованиями пункта 1.1.1 или равноценные им одобренные устройства, которые могут быть использованы на обоих бортах судна. Однако нет необходимости, чтобы установка этих спасательных плотов отвечала требованиям правила 13.5.

1.2 Пассажирские суда, совершающие короткие международные рейсы оборудуются:

.1 частично или полностью закрытыми спасательными шлюпками, отвечающими требованиям раздела 4.5 или 4.6 Кодекса, общей вместимостью, достаточной для размещения не менее 30% общего числа находящихся на борту людей. Спасательные шлюпки, насколько это практически возможно, равномерно распределяются по обоим бортам судна. Кроме того, надувными или жесткими спасательными плотами, отвечающими требованиям раздела 4.2 или 4.3 Кодекса, такой общей вместимости, чтобы, с учетом вместимости спасательных шлюпок, обеспечить размещение общего числа находящихся на борту людей. Спасательные плоты обслуживаются спусковыми устройствами, равномерно распределенными по обоим бортам судна; и

.2 кроме того, надувными или жесткими спасательными плотами, отвечающими требованиям раздела 4.2 или 4.3 Кодекса, общей вместимостью, достаточной для размещения не менее 25% общего числа находящихся на борту людей. Эти спасательные плоты обслуживаются по меньшей мере одним спусковым устройством на каждом борту судна. Этими спусковыми устройствами могут быть устройства, предусмотренные в соответствии с требованиями пункта 1.2.1, или равноценные им одобренные устройства, которые могут быть использованы на обоих бортах судна. Однако нет необходимости, чтобы установка этих спасательных плотов отвечала требованиям правила 13.5.

1.3 Все спасательные шлюпки и плоты, которые требуются для обеспечения оставления судна всеми находящимися на борту людьми, должны быть способны спускаться на воду с их полным комплектом людей и снабжения в течение периода времени, не превышающего 30 мин с момента подачи сигнала об оставлении судна, после того как все люди в спасательных жилетах соберутся на местах сбора.

1.4 Вместо соблюдения требований пунктов 1.1 или 1.2, пассажирские суда валовой вместимостью менее 500, если общее число находящихся у них на борту людей менее 200, могут отвечать следующим положениям:

.1 они оборудуются на каждом борту надувными или жесткими спасательными плотами, отвечающими требованиям разделов 4.2 или 4.3 Кодекса, общей вместимостью, достаточной для размещения общего числа находящихся на борту людей;

.2 если спасательные плоты, требуемые пунктом 1.4.1, не установлены в месте, обеспечивающем их свободное перемещение с борта на борт на уровне одной открытой палубы, то должно быть предусмотрено дополнительное количество спасательных плотов, с тем чтобы общая вместимость имеющихся на каждом борту спасательных плотов была достаточной для размещения 150% общего числа находящихся на борту людей;

.3 если дежурная шлюпка, требуемая пунктом 2.2, является также частично или полностью закрытой спасательной шлюпкой, отвечающей требованиям разделов 4.5 или 4.6 Кодекса, ее вместимость может быть включена в общую вместимость, требуемую пунктом 1.4.1, при условии, что общая вместимость имеющихся на каждом борту судна спасательных шлюпок и плотов является достаточной для размещения, по меньшей мере, 150% общего числа находящихся на борту людей;

.4 в случае если какая-либо одна спасательная шлюпка или какой-либо один спасательный плот будут потеряны или станут непригодными к использованию, на каждом борту судна, включая те спасательные шлюпки и плоты, которые установлены в месте, обеспечивающем их свободное перемещение с борта на борт, на уровне одной открытой палубы должно иметься достаточное количество пригодных к использованию спасательных шлюпок и плотов для размещения общего числа находящихся на борту людей.

1.5 Морская эвакуационная система или системы, отвечающие требованиям раздела 6.2 Кодекса, могут служить заменой эквивалентной вместимости спасательных плотов и спусковых устройств, требуемых пунктом 1.1.1 или 1.2.1.

***2 Дежурные шлюпки***

2.1 Пассажирские суда валовой вместимостью 500 и более должны иметь на каждом борту по меньшей мере одну дежурную шлюпку, отвечающую требованиям раздела 5.1 Кодекса.

2.2 Пассажирские суда валовой вместимостью менее 500 должны иметь по меньшей мере одну дежурную шлюпку, отвечающую требованиям раздела 5.1 Кодекса.

2.3 Спасательная шлюпка может быть принята в качестве дежурной шлюпки, при условии что она и ее устройства спуска и подъема также отвечают требованиям к дежурной шлюпке.

***3 Сбор спасательных плотов на воде***

3.1 На пассажирских судах количество спасательных и дежурных шлюпок должно быть достаточным для обеспечения того, чтобы при оставлении судна всеми находящимися на борту людьми каждая спасательная или дежурная шлюпка производила сбор на воде не более шести спасательных плотов.

3.2 На пассажирских судах, совершающих короткие международные рейсы, количество спасательных и дежурных шлюпок должно быть достаточным для обеспечения того, чтобы при оставлении судна всеми находящимися на борту людьми каждая спасательная или дежурная шлюпка производила сбор на воде не более девяти спасательных плотов.

## Правило 22. Индивидуальные спасательные средства

Индивидуальные спасательные средства

***1 Спасательные круги***

1.1 На пассажирском судне должны иметься спасательные круги, отвечающие требованиям правила 7.1 и раздела 2.1 Кодекса, в количестве, не менее указанного в следующей таблице:

| Длина судна, м | Мин. кол-во спасательных кругов |
|---|---|
| До 60 | 8 |
| От 60 до 120 | 12 |
| От 120 до 180 | 18 |
| От 180 до 240 | 24 |
| 240 и более | 30 |

1.2 Несмотря на требования правила 7.1.3, пассажирские суда длиной до 60 м должны иметь не менее шести спасательных кругов, снабженных самозажигающимися огнями.

***2 Спасательные жилеты***

2.1 В дополнение к спасательным жилетам, требуемым правилом 7.2, каждое пассажирское судно должно иметь спасательные жилеты в количестве не менее 5% общего числа находящихся на борту людей. Эти спасательные жилеты хранятся на видном месте на палубе или в местах сбора.

2.2 Если спасательные жилеты для пассажиров хранятся в каютах, удаленных от путей прямого сообщения между общественными помещениями и местами сбора, то для таких пассажиров, в соответствии с требованиями правила 7.2.2, дополнительные спасательные жилеты хранятся либо в общественных помещениях, местах сбора, либо непосредственно по пути движения между ними. Спасательные жилеты хранятся так, чтобы их распределение и надевание не препятствовали организованному продвижению к местам сбора и посадки в спасательные шлюпки и плоты.

***3 Огни спасательных жилетов***

3.1 На всех пассажирских судах каждый спасательный жилет снабжается огнем, отвечающим требованиям пункта 2.2.3 Кодекса.

3.2 На пассажирских судах огни спасательных жилетов, оборудованные до 1 июля 1998 года и не отвечающие полностью пункту 2.2.3 Кодекса могут допускаться Администрациями до тех пор, пока они не будут постепенно заменены или до времени первого периодического освидетельствования после 1 июля 2002 года, смотря по тому, что наступит ранее.

***4 Гидрокостюмы и теплозащитные средства***

4.1 Для каждой имеющейся на борту всех пассажирских судов спасательной шлюпки должно быть предусмотрено по меньшей мере три гидрокостюма, отвечающих требованиям раздела 2.3 Кодекса, и, кроме того, по теплозащитному средству, отвечающему требованиям раздела 2.5 Кодекса, на каждое расписанное на спасательную шлюпку лицо, не имеющее гидрокостюма. Эти гидрокостюмы и теплозащитные средства могут не предусматриваться:

.1 для лиц, расписанных на полностью или частично закрытые спасательные шлюпки; либо

.2 если судно постоянно совершает рейсы в теплых климатических условиях*, в которых, по мнению Администрации, они не являются необходимыми.

_____

* См. MSC/Circ.1046 - "Руководство по оценке теплозащиты".

4.2 Положения пункта 4.1.1 применяются также к полностью или частично закрытым спасательным шлюпкам, не отвечающим требованиям раздела 4.5 или 4.6 Кодекса, при условии что они установлены на судах, построенных до 1 июля 1986 года.

Правило 23. Обеспечение посадки в спасательные шлюпки, спасательные плоты и дежурные шлюпки

Обеспечение посадки в спасательные шлюпки, спасательные плоты и дежурные шлюпки

1 На пассажирских судах устройства, обеспечивающие посадку в спасательные шлюпки и плоты, должны быть такими, чтобы:

.1 посадка во все спасательные шлюпки и их спуск могли производиться либо непосредственно с места их установки, либо с палубы посадки, однако не с обоих этих мест; и

.2 посадка на спускаемые с помощью плот-балки спасательные плоты и их спуск могли производиться с места, расположенного вблизи места их установки или места, куда в соответствии с требованиями правила 13.5 спасательный плот перемещается перед спуском.

2 Устройства, обеспечивающие дежурные шлюпки, должны быть такими, чтобы посадка в дежурную шлюпку и ее спуск вместе с расписанной на нее командой могли производиться непосредственно с места ее установки. Несмотря на требования пункта 1.1, если дежурная шлюпка является также спасательной шлюпкой и если посадка в другие спасательные шлюпки и их спуск производятся с палубы посадки, эти устройства должны быть такими, чтобы посадка в дежурную шлюпку и ее спуск также могли производиться с палубы посадки.

Правило 24. Установка спасательных шлюпок и плотов

Установка спасательных шлюпок и плотов

Высота установки спасательных шлюпок и плотов на пассажирском судне должна приниматься во внимание требования правила 13.1.2, требования к средствам выхода наружу, изложенные в правиле II-2/13, размер судна и погодные условия, характерные для предполагаемого района эксплуатации. Для спасательных шлюпок и плотов, спускаемых с помощью шлюп-балки или кран-балки, высота оконечности шлюп-балки или кран-балки в положении готовности для посадки, насколько это практически возможно, не должна превышать 15 м над ватерлинией при наименьшей эксплуатационной осадке судна.

Правило 25. Места сбора

Места сбора

Каждое пассажирское судно должно отвечать требованиям правила 11 и, кроме того, иметь места сбора пассажиров, которые должны:

.1 находиться вблизи мест посадки и обеспечивать легкий доступ пассажиров к местам посадки, за исключением случаев, когда места сбора и места посадки объединены;

.2 быть достаточно просторными для сбора пассажиров и проведения инструктажа, из расчета не менее 0,35 м $^2$ на одного человека.

Правило 26. Дополнительные требования к пассажирским судам ро-ро

Дополнительные требования к пассажирским судам ро-ро*

* См. MSC/Circ.1016 - "Применение правила III/26 СОЛАС в отношении скоростных дежурных шлюпок и средств спасания на пассажирских судах ро-ро" с дополнением в MSC/Circ.1094.

1 Данное правило применяется ко всем пассажирским судам ро-ро. Пассажирские суда ро-ро, построенные:

.1 1 июля 1998 года и после этой даты, должны отвечать требованиям пунктов 2.3, 2.4, 3.1, 3.2, 3.3, 4 и 5;

.2 1 июля 1986 года и после этой даты, и до 1 июля 1998 года, должны отвечать требованиям пункта 5 не позднее первого периодического освидетельствования после 1 июля 1998 года и требованиям пунктов 2.3, 1.4, 3 и 4 - не позднее первого периодического освидетельствования после 1 июля 2000 года; и

.3 до 1 июля 1986 года, должны отвечать требованиям пункта 5 не позднее первого периодического освидетельствования после 1 июля 1998 года и требованиям пунктов 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 3 и 4 - не позднее первого периодического освидетельствования после 1 июля 2000 года.

.4 до 1 июля 2004 года, должны отвечать требованиям пункта 2.5 не позднее первого освидетельствования на эту дату и после этой даты.

***2 Спасательные плоты***

2.1 Спасательные плоты на пассажирских судах ро-ро обслуживаются с помощью морских эвакуационных систем, отвечающих требованиям раздела 6.2 Кодекса, или спусковых устройств, отвечающих требованиям пункта 6.1.5 Кодекса, равномерно распределенных на каждом борту судна.

2.2 Каждый спасательный плот на пассажирских судах ро-ро снабжается средствами, обеспечивающими его свободное всплытие, отвечающими требованиям правила 13.4.

2.3 На каждом спасательном плоту на пассажирских судах ро-ро оборудуется посадочная площадка, отвечающая требованиям пункта 4.2.4.1 или пункта 4.3.4.1 Кодекса, соответственно.

2.4 Каждый спасательный плот на пассажирских судах ро-ро должен быть либо автоматически самовосстанавливающимся, либо двусторонним с тентом спасательным плотом, который был бы остойчивым на волнении и может безопасно эксплуатироваться, независимо от того, какой стороной вверх он плавает. В качестве альтернативы, на судне должны иметься автоматически самовосстанавливающиеся или двусторонние с тентом спасательные плоты в дополнение к его обычному комплекту спасательных плотов, такой общей вместимостью, чтобы разместить по меньшей мере 50% людей, не обеспеченных спасательными шлюпками. Эта дополнительная вместимость спасательных плотов должна определяться на основе разности между общим количеством людей на судне и людей, обеспеченных спасательными шлюпками. Каждый такой спасательный плот одобряется Администрацией, с учетом рекомендаций, принятых Организацией*.

* См. "Рекомендацию по двусторонним с тентом спасательным плотам, автоматически самовосстанавливающимся спасательным плотам и скоростным дежурным шлюпкам на пассажирских судах ро-ро, включая их испытания", принятую MSC/Circ.809 и Add.I Организации.

2.5 Спасательные плоты на пассажирских судах ро-ро оборудуются устройством определения местонахождения терпящих бедствие из расчета одного на четыре плота. Устройство устанавливается внутри плота таким образом, чтобы его антенна находилась более чем на один метра выше уровня воды, когда плот находится в задействованном состоянии, за исключением двусторонних с тентом спасательных плотов, где устройство должно быть легкодоступным для установки спасающимися. Каждое устройство должно быть устроено так, чтобы позволять его переустановку, когда плот находится в задействованном состоянии. Контейнеры плотов, оборудованные устройством, должны иметь четкую маркировку.

***3 Скоростные дежурные шлюпки***

3.1 По меньшей мере одна из дежурных шлюпок на пассажирском судне ро-ро должна быть скоростной дежурной шлюпкой, отвечающей разделу 5.1.4 Кодекса.

3.2 Каждая скоростная дежурная шлюпка обслуживается подходящим устройством спуска, отвечающим разделу 6.1.7 Кодекса.

3.3 Не менее двух команд каждой скоростной дежурной шлюпки должны быть подготовлены и регулярно проходить учения с учетом Кодекса по подготовке и дипломированию моряков и несению вахты (Кодекса ПДНВ) и рекомендаций, принятых Организацией*, включая все аспекты спасания, обращения со шлюпкой, маневрирования и управления этими дежурными шлюпками в различных условиях и ситуациях и возвращение их в прямое положение после опрокидывания.

* См. A.771(18) - "Рекомендация по требованиям к подготовке команд скоростных дежурных шлюпок" и раздел A-VI/2, таблица A-VI/2-2 "Спецификация минимальных требований к компетентности по скоростным дежурным шлюпкам" Кодекса по подготовке, дипломированию моряков и несению вахты (Кодекс ПДНВ).

3.4 В случае когда устройство или размеры пассажирского судна ро-ро, построенного до 1 июля 1997 года, являются таковыми, что препятствуют установке скоростной дежурной шлюпки, требуемой пунктом 3.1, скоростная дежурная шлюпка может быть установлена вместо существующей спасательной шлюпки, используемой в качестве дежурной шлюпки, или, если суда построены до 1 июля 1986 года, шлюпок для использования в случае чрезвычайной ситуации, при условии что выполнены все нижеперечисленные условия:

.1 установленная скоростная дежурная шлюпка обслуживается с помощью спусковых устройств в соответствии с положениями пункта 3.2;

.2 уменьшение вместимости спасательной шлюпки, вызванное вышеуказанной заменой, компенсируется установкой спасательных плотов, способных вместить, по меньшей мере, такое же число людей, какое могло быть размещено в замененной спасательной шлюпке;

.3 такие спасательные плоты обслуживаются существующими спусковыми устройствами или морскими эвакуационными системами.

***4 Средства спасания****

_____

** См. MSC/Circ.810 - "Рекомендация по средствам спасания на пассажирских судах ро-ро".

4.1 Каждое пассажирское судно ро-ро оборудуется эффективными средствами для быстрого подъема спасаемых из воды и передачи спасенных людей со спасательных единиц или спасательных шлюпок или плотов на судно.

4.2 Средства передачи спасенных людей на судно могут быть частью морской эвакуационной системы или могут быть частью системы, предназначенной для целей спасания.

4.3 Если скат морской эвакуационной системы предполагается использовать в качестве средства передачи спасенных людей на палубу судна, он оборудуется линями или трапами для помощи при подъеме по скату.

***5 Спасательные жилеты***

5.1 Несмотря на требования правил 7.2 и 22.2, достаточное количество спасательных жилетов должно храниться вблизи мест сбора, с тем чтобы пассажирам не приходилось возвращаться в каюты за своими спасательными жилетами.

5.2 На пассажирских судах ро-ро каждый спасательный жилет оборудуется огнем, отвечающий требованиям пункта 2.2.3 Кодекса.

## Правило 27. Информация о пассажирах

Информация о пассажирах

1 Количество всех лиц на борту всех пассажирских судов должно быть известно до отхода судна.

2 Данные о лицах, заявивших о том, что они нуждаются в специальной заботе или помощи в чрезвычайных ситуациях, учитываются и направляются капитану до отхода судна.

3 Кроме того, не позднее чем с 1 января 1999 года, для целей поиска и спасания учитываются фамилии и пол всех лиц на судне, с указанием: взрослый, ребенок или младенец.

4 Информация, требуемая пунктами 1, 2 и 3, хранится на берегу и должна быть легкодоступной для служб поиска и спасания, если в ней возникает необходимость.

5 Администрации могут освободить пассажирские суда от выполнения требований пункта 3, если ввиду условий рейсов по расписанию таких судов, подготовка таких сведений является практически невозможной.

## Правило 28. Места для посадки вертолета и приема на его борт людей

Места для посадки вертолета и приема на его борт людей

1 На всех пассажирских судах ро-ро предусматривается место для приема людей на борт вертолета, одобренное Администрацией с учетом рекомендаций, принятых Организацией*.

_____

* См. "Международное авиационное и морское наставление по поиску и спасанию (ИАМСАР)".

2 Пассажирские суда ро-ро** длиной 130 м и более, построенные 1 июля 1999 года и после этой даты, оборудуются местом для посадки вертолета, одобренным Администрацией с учетом рекомендаций, принятых Организацией***.

_____

** См. MSC/Circ.907 - "Применение правила III/28.2 Конвенции СОЛАС относительно мест для посадки вертолета на пассажирских судах, не являющихся пассажирскими судами ро-ро".

*** См. "Стандарты на вертолетные устройства", принятые Организацией резолюцией A.855(20), "Рекомендацию по местам посадки вертолета на пассажирских судах ро-ро" (MSC/Circ.895) и "Руководство по одобрению средств пенного пожаротушения для вертолетных устройств" (MSC.1/Circ.1431).

## Правило 29. Система, способствующая принятию решений капитанами пассажирских судов

Система, способствующая принятию решений капитанами пассажирских судов

1 Данное правило применяется ко всем пассажирским судам. Пассажирские суда, построенные до 1 июля 1997 года, должны отвечать требованиям данного правила не позднее даты первого периодического освидетельствования после 1 июля 1999 года.

2 На всех пассажирских судах на ходовом мостике предусматривается система, способствующая принятию решений по управлению в чрезвычайных ситуациях.

3 Система, как минимум, должна состоять из отпечатанного на бумаге плана или планов действий в чрезвычайных ситуациях*. Все чрезвычайные ситуации, которые можно предвидеть, должны быть отражены в плане или планах действий в чрезвычайных ситуациях, но не ограничиваясь этим, включая следующие основные группы чрезвычайных ситуаций:

---

* См. главу 8 Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ) и "Пересмотренное руководство по структуре интегрированной системы планирования действий в аварийных ситуациях на судне", принятую резолюцией А.1072(28) с попр.

.1 пожар;

.2 повреждение судна;

.3 загрязнение;

.4 незаконные действия, представляющие угрозу безопасности судна и личной безопасности его пассажиров и экипажа;

.5 несчастные случаи с людьми;

.6 случаи, связанные с грузом; и

.7 помощь в чрезвычайных ситуациях другим судам.

4 Процедуры действий в чрезвычайных ситуациях, установленные в плане или планах действий в чрезвычайных ситуациях, должны способствовать принятию решений капитанами при руководстве любыми сочетаниями чрезвычайных ситуаций.

5 План или планы действий в чрезвычайных ситуациях должны иметь единообразную структуру и быть просты в использовании. Там, где это применимо, для целей борьбы за живучесть должны использоваться фактические условия загрузки, рассчитанные для остойчивости пассажирского судна на рейс.

6 Помимо отпечатанных плана или планов действий в чрезвычайных ситуациях Администрация может также допустить использование компьютеризированной системы, способствующей принятию решений, установленной на ходовом мостике, которая обеспечивает всей информацией, содержащейся в плане или планах действий в чрезвычайных ситуациях, процедурах, перечнях контрольных проверок и т.д., и которая способна представить перечень рекомендуемых действий, подлежащих выполнению в предсказуемых чрезвычайных ситуациях.

## Правило 30. Учения

Учения

1 Данное правило применяется ко всем пассажирским судам.

2 На пассажирских судах еженедельно проводятся учения по оставлению судна и учения по борьбе с пожаром. Не требуется, чтобы все члены экипажа участвовали в проведении каждого учения, но каждый член экипажа должен участвовать в учении по оставлению судна и в учении по борьбе с пожаром ежемесячно, как это требуется правилом 19.3.2. Пассажирам настоятельно рекомендуется присутствовать на таких учениях.

### Раздел III - Грузовые суда (Дополнительные требования)

## Правило 31. Спасательные шлюпки, спасательные плоты и дежурные шлюпки

Спасательные шлюпки, спасательные плоты и дежурные шлюпки

***1 Спасательные шлюпки и плоты***

1.1 Грузовые суда оборудуются:

.1 на каждом борту одной или более полностью закрытыми спасательными шлюпками, отвечающим требованиям раздела 4.6 Кодекса, общей вместимостью, достаточной для размещения общего числа находящихся на борту людей; и

.2 кроме того, одним надувным или жестким спасательным плотом, или большим их количеством, отвечающим требованиям разделов 4.2 или 4.3 Кодекса массой менее 185 кг, размещенным так, чтобы обеспечивалось их свободное перемещение с борта на борт на уровне одной открытой палубы, имеющим достаточную общую вместимость для размещения общего числа находящихся на борту людей. Если же спасательный плот или плоты не установлены в таком месте, которое обеспечивает их свободное перемещение с борта на борт на уровне одной открытой палубы, общая вместимость имеющихся на каждом борту спасательных плотов должна быть достаточной для размещения общего числа находящихся на борту людей.

1.2 Вместо соблюдения требований пункта 1.1, грузовые суда могут иметь:

.1 одну или более спасательных шлюпок, отвечающих требованиям раздела 4.7 Кодекса, которые могут быть спущены методом свободного падения с кормы судна, общей вместимостью, достаточной для размещения общего числа находящихся на борту людей; и

.2 кроме того, на каждом борту один или более надувных или жестких спасательных плотов, отвечающих требованиям разделов 4.2 или 4.3 Кодекса, общей вместимостью, достаточной для размещения общего числа находящихся на борту людей. По меньшей мере на одном борту спасательные плоты должны обслуживаться устройствами спуска.

1.3 Вместо соблюдения требований пункта 1.1 или 1.2, грузовые суда длиной менее 85 м, кроме нефтяных танкеров, танкеров-химовозов и газовозов, могут отвечать следующим положениям:

.1 они должны иметь на каждом борту один или более надувных или жестких спасательных плотов, отвечающих требованиям раздела 4.2 или 4.3 Кодекса, общей вместимостью, достаточной для размещения общего числа находящихся на борту людей;

.2 если спасательные плоты, требуемые пунктом 1.3.1 массой менее 185 кг, не могут быть легко перемещены с борта на борт на уровне одной открытой палубы судна, то должно быть предусмотрено дополнительное количество спасательных плотов, с тем чтобы общая вместимость имеющихся на каждом борту спасательных плотов была достаточной для размещения 150% общего числа находящихся на борту людей;

.3 если дежурная шлюпка, требуемая пунктом 2, является также полностью закрытой спасательной шлюпкой, отвечающей требованиям раздела 4.6 Кодекса, её вместимость может быть включена в общую вместимость, требуемую пунктом 1.3.1, при условии что общая вместимость имеющихся на каждом борту судна спасательных шлюпок и плотов является достаточной для размещения по меньшей мере 150% общего числа находящихся на борту людей;

.4 в случае, если какая-либо одна спасательная шлюпка или какой-либо один спасательный плот будут потеряны или станут непригодными к использованию, на каждом борту судна должно иметься достаточное количество пригодных к использованию спасательных шлюпок и плотов, включая те из них, масса которых менее 185 кг и которые установлены в месте, обеспечивающем их свободное перемещение с борта на борт на уровне одной открытой палубы, для размещения общего числа находящихся на борту людей.

1.4 Грузовые суда, на которых расстояние по горизонтали от оконечностей судна до ближайшего конца самой близкорасположенной спасательной шлюпки или плота более 100 м, должны в дополнение к спасательным плотам, требуемым пунктами 1.1.2 и 1.2.2, иметь спасательный плот*, установленный как можно дальше в нос или в корму, или один спасательный плот, установленный как можно дальше в нос, а другой - как можно дальше в корму, насколько это практически возможно и осуществимо. Такой спасательный плот или плоты могут быть надежно закреплены так, чтобы их крепление можно было отдать вручную, и нет необходимости, чтобы они были такого типа, который может спускаться с помощью одобренного устройства спуска.

* См. MSC.1/Circ.1490 - "Единообразная интерпретация правила III/31.1.4 СОЛАС" (применяется к судам, построенным 21 ноября 2014 года и после этой даты).

1.5 Все спасательные шлюпки и плоты, которые требуются для обеспечения оставления судна всеми находящимися на борту людьми, за исключением спасательных шлюпок и плотов, упомянутых в правиле 16.1.1, должны иметь возможность спуска на воду с их полным комплектом людей и снабжения в течение периода времени, не превышающего 10 мин с момента подачи сигнала об оставлении судна.

1.6 Танкеры-химовозы и газовозы, перевозящие грузы, которые выделяют токсичные пары или газы*, должны, вместо полностью закрытых спасательных шлюпок, отвечающих требованиям раздела 4.6 Кодекса, иметь спасательные шлюпки с автономной системой воздухоснабжения, отвечающие требованиям раздела 4.8 Кодекса.

* Имеются в виду вещества, требующие защиты дыхательных путей в аварийных случаях, в соответствии с главой 17 "Международного кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом (МКХ)", принятого резолюцией MSC.4(48) с поправками Комитета по безопасности на море, и главой 19 "Международного кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом (МКГ)", принятого резолюцией MSC.5(48) с поправками Комитета по безопасности на море.

1.7 Нефтяные танкеры, танкеры-химовозы и газовозы, перевозящие грузы с температурой вспышки не выше 60°C (при испытании в закрытом тигле), должны, вместо полностью закрытых спасательных шлюпок, отвечающих требованиям раздела 4.6 Кодекса, иметь огнезащищенные спасательные шлюпки, отвечающие требованиям раздела 4.9 Кодекса.

1.8 Несмотря на требования пункта 1.1, навалочные суда, определенные в правиле IX/1.6, построенные 1 июля 2006 года и после этой даты, должны отвечать требованиям пункта 1.2.

***2 Дежурные шлюпки***

Грузовые суда должны иметь по меньшей мере одну дежурную шлюпку, отвечающую требованиям раздела 5.1 Кодекса. Спасательная шлюпка может быть принята в качестве дежурной шлюпки, при условии что она и ее устройства спуска и подъема также отвечают требованиям к дежурной шлюпке.

3 Грузовые суда, построенные до 1 июля 1986 года, в дополнение к спасательным шлюпкам должны иметь:

.1 один или более спасательных плотов, которые могут быть спущены с любого борта судна, имеющих общую вместимость, достаточную для размещения общего числа находящихся на борту людей. Спасательный плот или плоты должны быть оборудованы найтовами или равноценными им средствами крепления, обеспечивающими автоматическое разобщение спасательного плота с тонущим судном; и

.2 если расстояние по горизонтали от оконечностей судна до ближайшего конца самой близкорасположенной спасательной шлюпки или спасательного плота более 100 м, то в дополнение к спасательным плотам, требуемым пунктом 3.1, спасательный плот, установленный как можно дальше в нос или в корму, или один спасательный плот, установленный как можно дальше в нос, а другой - как можно дальше в корму, насколько это практически возможно и осуществимо. Несмотря на требования пункта 3.1, такой спасательный плот или плоты могут быть надежно закреплены так, чтобы их крепление можно было отдать вручную.

## Правило 32. Индивидуальные спасательные средства

Индивидуальные спасательные средства

***1 Спасательные круги***

1.1 На грузовых судах должны иметься спасательные круги, отвечающие требованиям правила 7.1 и раздела 2.1 Кодекса, в количестве, не менее указанного в следующей таблице:

| Длина судна, м | Мин. кол-во спасательных кругов |
|---|---|
| До 100 | 8 |
| От 100 до 150 | 10 |
| От 150 до 200 | 12 |
| 200 и более | 14 |

1.2 На танкерах самозажигающиеся огни для спасательных кругов, требуемых правилом 7.1.3, должны работать от электрической батареи.

***2 Огни спасательных жилетов***

2.1 Данный пункт применяется ко всем грузовым судам.

2.2 На грузовых судах каждый спасательный жилет должен быть снабжен огнем, отвечающим требованиям пункта 2.2.3 Кодекса.

2.3 На грузовых судах огни спасательных жилетов, установленные до 1 июля 1998 года и не отвечающие полностью пункту 2.2.3 Кодекса, могут допускаться Администрациями до тех пор, пока они не будут постепенно заменены или до времени первого периодического освидетельствования после 1 июля 2001 года, смотря по тому, что наступит ранее.

***3 Гидрокостюмы***

3.1 Данный пункт применяется ко всем грузовым судам. Однако, в отношении грузовых судов, построенных до 1 июля 2006 года, пункты 3.2-3.5 выполняются не позднее первого освидетельствования оборудования безопасности, проводимого 1 июля 2006 года или после этой даты.

3.2 Для каждого человека на судне обеспечивается гидрокостюм подходящего размера, отвечающий требованиям раздела 2.3 Кодекса. Однако, за исключением навалочных судов, определенных в правиле IX/1, эти гидрокостюмы могут не требоваться на судне, постоянно совершающем рейсы в теплых* климатических условиях, в которых, по мнению Администрации, гидрокостюмы не являются необходимыми.

* См. "Руководство по оценке теплозащиты" (MSC/Circ.1046).

3.3 Если судно имеет места несения вахты или выполнения работ, которые расположены удаленно от места или мест обычного хранения гидрокостюмов, включая спасательный плот, имеющийся в соответствии с правилом 31.1.4, эти места должны иметь дополнительное количество гидрокостюмов подходящего размера для количества людей обычно находящихся на вахте или на работе в этих местах в любое время.

3.4 Гидрокостюмы размещаются так, чтобы быть легкодоступными, а места их хранения должны быть ясно указаны.

3.5 Гидрокостюмы, требуемые данным правилом, могут учитываться при выполнении требований правила 7.3.

## Правило 33. Обеспечение посадки в спасательные шлюпки и плоты и их спуска

Обеспечение посадки в спасательные шлюпки и плоты и их спуска

1 На грузовых судах устройства, обеспечивающие посадку в спасательные шлюпки и плоты, должны быть такими, чтобы посадка в спасательные шлюпки и их спуск могли производиться непосредственно с места их установки, а посадка на спускаемые с помощью плот-балки спасательные плоты и их спуск - с места, расположенного вблизи места их установки или места, куда, в соответствии с требованиями правила 13.5, спасательный плот перемещен перед спуском.

2 На грузовых судах валовой вместимостью 20000 и более должна иметься возможность спуска спасательных шлюпок с использованием, в необходимых случаях, фалиней на переднем ходу судна, следующего со скоростью до 5 уз, на тихой воде.

**Раздел IV - Требования к спасательным средствам и устройствам**

Правило 34.

Все спасательные средства и устройства должны удовлетворять применимым требованиям Кодекса.

**Раздел V - Разное**

Правило 35. Наставление по оставлению судна и судовые пособия по подготовке

Наставление по оставлению судна и судовые пособия по подготовке

1 Данное правило применяется ко всем судам.

2 *Наставление по оставлению судна*, отвечающее требованиям пункта 3, должно иметься в каждой столовой команды и комнате отдыха, или в каждой каюте команды.

3 Наставление по оставлению судна, которое может состоять из нескольких буклетов, должно содержать изложенные в легкодоступной форме инструкции и информацию, включая, где это возможно, иллюстрации имеющихся на судне спасательных средств и наилучших способов сохранения жизни. Вместо наставления любая часть такой информации может быть представлена с помощью аудио- и видеосредств. Подробно должно быть отражено следующее:

.1 надевание спасательных жилетов, гидрокостюмов и защитных костюмов - в зависимости от случая;

.2 сбор на назначенных местах сбора;

.3 посадка в спасательные шлюпки, спасательные плоты и дежурные шлюпки, их спуск и отход от борта судна, включая, где применимо, использование морских эвакуационных систем;

.4 метод спуска изнутри спасательных шлюпок и плотов;

.5 разобщение шлюпок со спусковыми устройствами;

.6 методы и использование средств защиты в районах спуска, при необходимости;

.7 освещение районов спуска;

.8 использование всех средств выживания;

.9 использование всех средств обнаружения;

.10 с помощью иллюстраций, использование радиооборудования для спасательных средств;

.11 использование плавучих якорей;

.12 использование двигателя и относящихся к нему устройств;

.13 подъем спасательных шлюпок, спасательных плотов и дежурных шлюпок, включая их установку на место и крепление;

.14 опасность переохлаждения, перегрева и необходимость иметь теплую одежду;

.15 наиболее рациональное использование возможностей спасательных шлюпок и плотов в целях сохранения жизни;

.16 методы спасания, включая использование спасательного оборудования вертолетов (стропов, корзин, носилок), спасательных беседок а также береговых спасательных средств и судовых линеметательных устройств;

.17 все другие действия, указанные в расписании по тревогам и в инструкциях на случай аварий;

.18 инструкции по аварийному ремонту спасательных средств.

4 Каждое судно, оборудованное морской эвакуационной системой, должно иметь судовые пособия по подготовке в использовании системы.

5 Наставление по оставлению судна должно быть составлено на рабочем языке судна.

Правило 36. Инструкции по техническому обслуживанию и ремонту спасательных средств на судне

Инструкции по техническому обслуживанию и ремонту спасательных средств на судне

Инструкции по техническому обслуживанию и ремонту спасательных средств на судне должны быть составлены в легкодоступной форме, иметь, где это возможно, иллюстрации и содержать, в зависимости от случая, следующие положения по каждому виду спасательных средств:

.1 перечень контрольных проверок для проведения инспекций, требуемых правилом 20.7;

.2 инструкции по техническому обслуживанию и ремонту;

.3 график проведения периодического технического обслуживания;

.4 схему с указанием точек смазки и рекомендуемых смазочных масел;

.5 перечень заменяемых частей;

.6 перечень источников запасных частей;

.7 журнал для регистрации проводимых на судне инспекций и технического обслуживания и ремонта.

Правило 37. Расписание по тревогам и инструкции на случай чрезвычайной ситуации

Расписание по тревогам и инструкции на случай чрезвычайной ситуации

1 В расписании по тревогам должны содержаться подробное описание сигнала общесудовой тревоги и системы громкоговорящей связи, предписанных разделом 7.2 Кодекса, а также действия членов экипажа и пассажиров по сигналу тревоги. В расписании по тревогам должно быть также указано, каким образом будет дана команда об оставлении судна.

2 На каждом пассажирском судне должны иметься процедуры по розыску и спасанию пассажиров, оставшихся в своих блок-каютах.

3 В Расписании по тревогам должны быть указаны обязанности, предписанные различным членам экипажа, включая:

.1 закрытие водонепроницаемых дверей, противопожарных дверей, клапанов, шпигатов, иллюминаторов, световых люков и других подобных отверстий на судне;

.2 пополнение снабжения в спасательных шлюпках, плотах и других спасательных средств;

.3 подготовку и спуск на воду спасательных шлюпок и плотов;

.4 общую подготовку других спасательных средств;

.5 сбор пассажиров;

.6 использование средств связи;

.7 комплектование аварийных партий по борьбе с пожаром;

.8 специальные обязанности, связанные с использование противопожарного оборудования и систем.

4 В расписании по тревогам должны быть указаны лица командного состава, ответственные за обеспечение того, чтобы спасательные и противопожарные средства содержались в хорошем состоянии и были готовы к немедленному использованию.

5 В расписании по тревогам должны быть указаны заместители ответственных лиц, которые могут оказаться недееспособными, учитывая при этом, что различные аварийные ситуации могут потребовать действий различного характера.

6 В расписании по тревогам должны быть расписаны обязанности членов экипажа по отношению к пассажирам в случае чрезвычайной ситуации. Эти обязанности должны включать:

.1 предупреждение пассажиров;

.2 наблюдение за тем, чтобы пассажиры были надлежащим образом одеты, чтобы на них были правильно надеты спасательные жилеты;

.3 сбор пассажиров на местах сбора;

.4 обеспечение порядка в коридорах и на трапах, общее управление движением пассажиров;

.5 обеспечение подачи запаса одеял в спасательные шлюпки и плоты.

7 Расписание по тревогам должно быть составлено до выхода судна в море. Если после его составления происходят какие-либо изменения в составе экипажа, требующие внесения изменений в расписание по тревогам, капитан должен либо откорректировать имеющееся расписание по тревогам, либо составить новое расписание.

8 Форма расписания по тревогам для пассажирских судов должна быть одобренного типа.

**Часть C - Альтернативные конструкции, меры и устройства**

**Правило 38. Альтернативные конструкции, меры и устройства**

Альтернативные конструкции, меры и устройства

***1 Назначение***

Назначением данного правила является представление методологии выбора альтернативных конструкций, мер и устройств для спасательных средств и устройств.

***2 Общие положения***

2.1 Спасательные средства и устройства могут отличаться от требований, изложенных в части B, при условии что альтернативные конструкции, меры и устройства отвечают целям соответствующих требований и обеспечивают уровень безопасности, равноценный данной главе.

2.2 Если альтернативные конструкции или меры и устройства отличаются от предписывающих требований части B данной главы, должны быть проведены технический анализ, оценка и одобрение конструкции, мер и устройств в соответствии с данным правилом.

***3 Технический анализ***

Технический анализ подготавливается и направляется Администрации, основываясь на руководстве, выработанном Организацией*, и должен, как минимум, включать следующие элементы:

_____

* См. "Руководство по альтернативным конструкциям, мерам и устройствам для глав II-1 и III Конвенции СОЛАС" (MSC.I/Circ.1212).

.1 указание на тип судна и соответствующие спасательные средства и устройства;

.2 указание предписывающего(-их) требования(-й), которому(-ым) эти спасательные средства и устройства не будут отвечать;

.3 указание причины, по которой предложенная конструкция не будет отвечать предписывающим требованиям, поддержанной соответствием другим признанным техническим или отраслевым стандартам;

.4 назначение критериев исполнения для судна и для соответствующих спасательных средств и устройств, на которые обращено(-ы) связанное(-ые) с ними предписывающее(-ие) требование(-я):

.1 критерии исполнения должны обеспечивать уровень безопасности не ниже соответствующих предписывающих требований, содержащихся в части B данной главы; и

.2 критерии исполнения должны быть выражены в количественной форме и быть измеряемыми;

.5 подробное описание альтернативных конструкций, мер и устройств, включая перечень допущений, использованных в конструкции и все предложенные эксплуатационные ограничения или условия;

.6 техническое доказательство, показывающее, что альтернативные конструкции, меры и устройства отвечают требуемым критериям безопасности; и

.7 оценка риска, основанная на указании возможных отказов и опасностей, связанных с этим предложением.

***4 Оценка альтернативных конструкций, мер и устройств***

4.1 Технический анализ, требуемый пунктом 3, оценивается и одобряется Администрацией, принимая во внимание руководство, выработанное Организацией*.

_____

* См. "Руководство по альтернативным конструкциям, мерам и устройствам для глав II-1 и III Конвенции СОЛАС" (MSC.1/Circ.1212).

4.2 Экземпляр документации, одобренной Администрацией, указывающей, что альтернативные конструкции, меры и устройства отвечают данному правилу, должен находиться на судне.

***5 Обмен информацией***

Администрация направляет Организации относящуюся к делу информацию об альтернативных конструкциях, мерах и устройствах, одобренных ею, для рассылки всем Договаривающимся правительствам.

***6 Переоценка из-за изменившихся условий***

Если допущения и ограничения эксплуатационного характера, оговоренные в альтернативных конструкциях, мерах и устройствах изменяются, то вновь проводится технический анализ с учетом поменявшегося условия, и он подлежит одобрению Администрацией.

## Глава IV - Радиосвязь

### Часть A - Общие положения

#### Правило 1. Применение

Применение

1 Если специально не предусмотрено иное, данная глава применяется ко всем судам, к которым применяются настоящие правила, и к грузовым судам валовой вместимостью 300 рег.т и более.

2 Данная глава не применяется к судам, к которым в иных случаях применялись бы настоящие правила, когда такие суда плавают в водах Великих озер Северной Америки, а также в соединяющих их и в них впадающих водах до предела на востоке, образованного нижним выходом шлюза Сен-Ламбер у Монреаля в провинции Квебек, Канада*.

_____

* Такие суда подпадают под специальные требования по применению радио в целях обеспечения безопасности, содержащиеся в соответствующем соглашении между Канадой и Соединенными Штатами Америки.

3 Ни одно из положений данной главы не должно препятствовать любому терпящему бедствие судну, спасательной шлюпке или плоту или лицу использовать любые имеющиеся в их распоряжении средства для привлечения внимания, сообщения своего местоположения и получения помощи.

**Правило 2. Термины и определения**

Термины и определения

1 В данной главе нижеупомянутые термины имеют следующие значения:

.1 *Связь "мостик-мостик"* означает связь в целях безопасности между судами с места, откуда обычно осуществляется управление судном.

.2 *Непрерывное наблюдение* означает, что соответствующее радионаблюдение не должно прерываться, кроме коротких интервалов, когда возможность радиоприема судна ухудшается или блокируется из-за собственного радиообмена или когда устройства находятся на периодическом техническом обслуживании и ремонте или проверках.

.3 *Цифровой избирательный вызов (ЦИВ)* означает способ связи, использующий цифровые коды, который позволяет радиостанции устанавливать связь с другой станцией или группой станций и передавать информацию, и удовлетворяющий соответствующим рекомендациям Международного консультативного комитета по радио (МККР)*.

_____

* Название Комитета было изменено на "Сектор радиосвязи МСЭ" (МСЭ-Р) на основании статьи 1 Устава МСЭ, принятого в Женеве в 1992 году.

.4 *Буквопечатающая телеграфия* означает способ связи, использующий автоматическую телеграфную аппаратуру, которая отвечает соответствующим рекомендациям Международного консультативного комитета по радио (МККР)*.

_____

* Название Комитета было изменено на "Сектор радиосвязи МСЭ" (МСЭ-Р) на основании статьи 1 Устава МСЭ, принятого в Женеве в 1992 году.

.5 *Радиосвязь общего назначения* означает радиообмен служебными и частными сообщениями, не являющимися сообщениями о бедствии, срочности и безопасности, передаваемыми по радио.

.6 *ИНМАРСАТ*** означает организацию, учрежденную Конвенцией о Международной организации морской спутниковой связи, принятой 3 сентября 1976 года.

_____

** Название Организации было изменено на "Международную организацию подвижной спутниковой связи" (ИНМАРСАТ) на основании поправок к ее Конвенции и Договора о принципах деятельности, принятых на 10-й (внеочередной) Ассамблее (5-9 декабря 1994 года).

.7 *Международная служба НАВТЕКС* означает координированную передачу и автоматический прием на частоте 518 кГц информации по безопасности на море с помощью узкополосной буквопечатающей телеграфии с использованием английского языка***.

_____

* См. Наставление по НАВТЕКС, одобренное Организацией.

.8 *Определение местонахождения* означает обнаружение терпящих бедствие судов, воздушных судов, плавсредств или людей.

.9 *Информация по безопасности на море* означает навигационные и метеорологические предупреждения, метеорологические прогнозы и другие срочные сообщения, относящиеся к безопасности, передаваемые для судов.

.10 *Система спутников на околополярных орбитах* означает систему, основанную на спутниках, запущенных на околополярные орбиты, которая принимает и ретранслирует оповещения о бедствии со спутниковых АРБ и определяет их местоположение.

.11 *Регламент радиосвязи* означает Регламент радиосвязи, который является приложением или рассматривается как приложение к самой последней действующей в любое время Международной конвенции электросвязи.

.12 *Морской район А1* означает район в пределах зоны действия в режиме радиотелефонии по крайней мере одной береговой УКВ станции, обеспечивающей постоянную возможность передачи сообщений о бедствии с использованием ЦИВ, как может быть определено Договаривающимся правительством*.

.13 *Морской район А2* означает район, за исключением морского района А1, в пределах зоны действия в режиме радиотелефонии по крайней мере одной береговой ПВ станции, обеспечивающей постоянную возможность передачи сообщений о бедствии с использованием ЦИВ, как может быть определено Договаривающимся правительством*.

_____

* См. "Рекомендацию по обеспечению радиослужб для Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности", принятую Организацией резолюцией А.801(19) с поправками.

.14 *Морской район А3* означает район, за исключением морских районов А1 и А2, в пределах зоны действия системы геостационарных спутников ИНМАРСАТ, обеспечивающих постоянную возможность оповещения о бедствии.

.15 *Морской район А4* означает район, находящийся за пределами морских районов А1, А2 и А3.

.16 *Идентификаторы Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ)* означает идентификатор в морских подвижных службах, позывной сигнал судна, идентификаторы в системе ИНМАРСАТ и идентификатор серийного номера, которые могут передаваться судовым оборудованием и используются для идентификации судна.

2 Все другие термины и сокращения, используемые в данной главе, и которые определены в Регламенте радиосвязи и Международной конвенции по поиску и спасанию на море (САР) 1979 года с возможными поправками, имеют те же самые значения, что и в Регламенте и в Конвенции САР.

**Правило 3. Изъятия**

Изъятия

1 Договаривающиеся правительства считают крайне желательным не отклоняться от требований данной главы; тем не менее, Администрация может предоставить отдельным судам изъятия частичного или условного характера из требований правил 7-11, при условии что:

.1 такие суда отвечают функциональным требованиям правила 4.

.2 Администрация учла, какое влияние такие изъятия могут оказать на общую эффективность службы в отношении безопасности всех судов.

2 Изъятие может быть предоставлено в соответствии с пунктом 1, только:

.1 если условия, затрагивающие безопасность, делают нецелесообразным или излишним полное применение правил 7-11,

.2 в исключительных случаях на один рейс за пределами морского района или морских районов, для которых оборудовано судно.

3 Каждая Администрация должна представлять Организации, в возможно короткий срок после 1 января каждого года, доклад о всех изъятиях, предоставленных на основании пунктов 1 и 2, в течение предшествовавшего календарного года с указанием мотивов предоставления таких изъятий.

**Правило 4. Функциональные требования**

Функциональные требования

1 На каждом судне, находящемся в море, должны обеспечиваться:

.1 за исключением случаев, предусмотренных в правилах 8.1.1 и 10.1.4.3, передача оповещений о бедствии в направлении "судно-берег" по крайней мере двумя отдельными и независимыми средствами, каждое из которых использует различные виды радиосвязи;

.2 прием оповещений о бедствии в направлении "берег-судно";

.3 передача и прием оповещений о бедствии в направлении "судно-судно";

.4 передача и прием сообщений для координации поиска и спасания;

.5 передача и прием сообщений на месте бедствия;

.6 передача и, в соответствии с требованиями правила V/19.2.3.2, прием сигналов для определения местонахождения*;

---

* См. принятую Организацией резолюцию А.614(15) о наличии на судах РЛС, работающей в полосе частот 9300-9500 МГц.

.7 передача и прием** информации по безопасности на море;

---

** Следует отметить, что суда могут иметь необходимость приема определенной информации по безопасности на море, когда они находятся в порту.

.8 передача и прием радиосообщений общего назначения на береговые системы радиосвязи или сети связи или от них, с учетом правила 15.8; и

.9 передача и прием сообщений "мостик-мостик".

**Правило 4-1. Поставщики услуг спутниковой связи в ГМССБ**

Поставщики услуг спутниковой связи в ГМССБ

Комитет по безопасности на море определяет критерии*, процедуры и меры по оценке, признанию, рассмотрению и надзору за предоставлением услуг подвижной спутниковой связи в Глобальной морской системе связи при бедствии и для обеспечения безопасности согласно положениям данной главы.

---

* См. A.1001(25) - "Критерии обеспечения подвижных спутниковых систем связи в Глобальной морской системе связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ)" и MSC.1/Circ.1414 - "Рекомендации для будущих поставщиков спутниковых услуг ГМССБ".

**Часть B - Обязательства договаривающихся правительств**

---

** 1. Каждому Договаривающемуся правительству не требуется иметь все радиослужбы.

2. Должны быть указаны требования для береговых средств, охватывающих различные морские районы.

**Правило 5. Обеспечение радиослужб**

Обеспечение радиослужб

1 Каждое Договаривающееся правительство обязуется предоставить либо индивидуально, либо в сотрудничестве с другими Договаривающимися правительствами, насколько это окажется практичным и необходимым, соответствующие береговые средства для космических и наземных радиослужб, принимая во внимание рекомендации Организации***. Такими службами являются:

_____

*** См. "Рекомендацию по обеспечению радиослужб для Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности", принятую Организацией резолюцией А.801(19) с поправками.

.1 радиослужба, использующая геостационарные спутники в Морской подвижной спутниковой службе;

.2 радиослужба, использующая спутники на околополярных орбитах в Подвижной спутниковой службе;

.3 Морская подвижная служба в полосе частот 156-174 МГц;

.4 Морская подвижная служба в полосе частот 4000-27500 кГц; и

.5 Морская подвижная служба в полосе частот 415-535 кГц и 1605-4000 кГц.

2 Каждое Договаривающееся правительство обязуется обеспечить Организацию соответствующей информацией, касающейся береговых средств Морской подвижной службы, Подвижной спутниковой службы и Морской подвижной спутниковой службы, предназначенных для морских районов, которые оно определило вблизи своего побережья.

**Правило 5-1. Идентификаторы Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности**

Идентификаторы Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности

1 Данное правило применяется ко всем судам, совершающим любые рейсы.

2 Каждое Договаривающееся правительство обязуется обеспечивать, чтобы были выполнены подходящие меры по регистрации идентификаторов Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ) и доступности этой информации, на круглосуточной основе, спасательно-координационным центрам. Международные организации, ведущие реестр этих идентификаторов, должны извещаться, где это необходимо, Договаривающимся правительством о присвоенных идентификаторах.

**Часть С - Требования к судам**

**Правило 6. Радиоустановки**

Радиоустановки

1 Каждое судно должно иметь радиоустановки, обеспечивающие выполнение, во время предполагаемого рейса, функциональных требований, предписанных правилом 4, и, если не предоставлено изъятие в соответствии с правилом 3, требований правила 7, а также в зависимости от морского района или районов, - требований правил 8, 9, 10 или 11.

2 Каждая радиоустановка должна быть:

.1 расположена так, чтобы вредные помехи механического, электрического или иного источника не мешали ее надлежащему использованию, и таким образом, чтобы обеспечивалась электромагнитная совместимость и исключалось взаимное вредное влияние радиоустановки и другого оборудования и систем;

.2 расположена так, чтобы обеспечить ее наибольшую степень безопасности и эксплуатационной надежности;

.3 защищена от вредного воздействия воды, резких температурных колебаний и других неблагоприятных условий окружающей среды;

.4 обеспечена надежным и постоянным электрическим освещением, независимым от основного и аварийного источников электроэнергии, для достаточного освещения органов управления работой радиоустановки; и

.5 снабжена четкой табличкой с позывным сигналом, идентификатором судовой станции и другими кодами, применимыми для использования радиоустановки.

3 Органы управления УКВ радиотелефонных каналов, требуемых для безопасности мореплавания, должны находиться непосредственно на ходовом мостике в месте, удобном для управления судном, и там, где это необходимо, должны быть предусмотрены устройства для обеспечения радиосвязи с крыльев ходового мостика. Для выполнения последнего положения может быть использовано переносное УКВ оборудование.

4 На пассажирских судах панель бедствия должна устанавливаться в месте, откуда обычно управляется судно. На этой панели должна находиться либо одна единственная кнопка, при нажатии которой подается оповещение о бедствии с использованием всех радиоустановок, требуемых на судне для этой цели, либо по одной кнопке для каждой отдельной установки. На панели должно указываться ясно и визуально, что кнопка или кнопки приведены в действие. Должны быть предусмотрены средства для предотвращения непреднамеренного приведения в действие кнопки или кнопок. Если спутниковый аварийный радиобуй-указатель местоположения (спутниковый АРБ) используется в качестве второго средства подачи оповещения о бедствии и если он не приводится в действие дистанционно, допускается иметь дополнительный АРБ, установленный в ходовой рубке рядом с местом, с которого обычно управляется судно.

5 На пассажирских судах информация о местоположении судна должна непрерывно и автоматически поступать ко всему соответствующему оборудованию радиосвязи для включения в первоначальное оповещение о бедствии при приведении в действие кнопки или кнопок на панели бедствия.

6 На пассажирских судах панель оповещения о бедствии должна быть установлена в месте, с которого обычно управляется судно. На этой панели должны быть предусмотрены визуальная и звуковая индикация приема оповещений о бедствии, полученных на судне, и также должно указываться, через какую радиослужбу были получены оповещения о бедствии.

**Правило 7. Радиооборудование - Общие положения**

Радиооборудование - Общие положения

1 Каждое судно должно иметь:

.1 УКВ радиоустановку, обеспечивающую передачу и прием:

.1 ЦИВ на частоте 156,525 МГц (канал 70). Должна обеспечиваться возможность осуществлять запуск передачи оповещений о бедствии на канале 70 с места, откуда обычно управляется судно*; и

_____

* Определенные суда могут быть изъяты из этого требования (см. правило 9.4).

.2 радиотелефонных сообщений на частотах 156,3 МГц (канал 6), 156,65 МГц (канал 13) и 156,8 МГц (канал 16);

.2 радиоустановку, обеспечивающую ведение непрерывного наблюдения за ЦИВ на канале 70 УКВ, которая может быть выполнена в виде отдельного устройства или встроена в радиоустановку, которая требуется подпунктом 1.1;

.3 устройство определения местонахождения терпящих бедствие, обеспечивающее работу либо в диапазоне 9 ГГц, либо на частотах, выделенных для АИС, которое:

.1 должно быть расположено так, чтобы его легко можно было использовать; и

.2 может быть одним из тех, которые требуются правилом III/6.2.2 для спасательных шлюпок и плотов;

.4 приемник, обеспечивающий прием передач международной службы НАВТЕКС, если судно совершает рейсы в любом районе, в котором имеется международная служба НАВТЕКС;

.5 радиоаппаратуру для приема информации по безопасности на море с помощью системы расширенного группового вызова (РГВ) ИНМАРСАТ, если судно совершает рейсы в любом районе, охватываемом ИНМАРСАТ, но где не обеспечена международная служба НАВТЕКС. Однако суда, совершающие рейсы исключительно в районах, где обеспечивается передача информации по безопасности на море с помощью КВ буквопечатающей телеграфии, и имеющие оборудование, обеспечивающее прием такой информации, могут быть изъяты из этого требования*;

_____

* См. "Рекомендацию по передаче информации по безопасности на море" (резолюция А.705(17) Ассамблеи с попр.).

.6 с учетом правила 8.3, спутниковый аварийный радиобуй-указатель местоположения (спутниковый АРБ), который должен:

.1 обеспечивать передачу оповещений о бедствии через систему спутников на околополярных орбитах, работающих в диапазоне 406 МГц;

.2 быть установлен в легкодоступном месте;

.3 быть готовым к отделению вручную и переноске в спасательные шлюпки и плоты одним человеком;

.4 быть способным свободно всплывать, если судно тонет, и автоматически включаться на передачу при всплытии; и

.5 иметь возможность приводиться в действие вручную.

2 На каждом пассажирском судне, в месте, откуда обычно управляется судно, должны быть предусмотрены средства для двусторонней радиосвязи на месте действия для целей поиска и спасания, использующие авиационные частоты 121,5 МГц и 123,1 МГц.

**Правило 8. Радиооборудование - Морской район А1**

Радиооборудование - Морской район А1

1 В дополнение к требованиям правила 7 каждое судно, совершающее рейсы исключительно в морском районе А1, должно иметь радиоустановку, обеспечивающую запуск передачи оповещений о бедствии в направлении "судно-берег" с места, откуда обычно управляется судно, либо:

.1 на УКВ с использованием ЦИВ; это требование может быть выполнено с помощью АРБ, предписанного пунктом 3, посредством установки АРБ близко, к месту или дистанционно включаемого с места, откуда обычно управляется судно; или

.2 через систему спутников на околополярных орбитах, работающих на частоте 406 МГц; это требование может быть выполнено с помощью спутникового АРБ, требуемого правилом 7.1.6, посредством установки спутникового АРБ близко к месту или дистанционно включаемого с места, откуда обычно управляется судно; или

.3 если судно совершает рейсы в районе, охватываемом береговыми ПВ станциями с ЦИВ, на ПВ с использованием ЦИВ; или

.4 на КВ с использованием ЦИВ; или

.5 через систему геостационарных спутников ИНМАРСАТ;

это требование может быть выполнено с помощью:

.1 судовой земной станции* ИНМАРСАТ; или

_____

* Это требование может быть удовлетворено с помощью судовых земных станций ИНМАРСАТ, обеспечивающих двустороннюю связь, таких как судовые земные станции Стандарта-С. Если не указано иное, эта сноска применяется ко всем требованиям к судовой земной станции ИНМАРСАТ, предписанным данной главой.

.2 спутникового АРБ, требуемого правилом 7.1.6, посредством установки спутникового АРБ близко к месту или дистанционно включаемого с места, откуда обычно управляется судно.

2 УКВ радиоустановка, требуемая правилом 7.1.1, также должна обеспечивать передачу и прием радиосообщений общего назначения с использованием радиотелефонии.

3 Суда, совершающие рейсы исключительно в морском районе А1, могут иметь вместо спутникового АРБ, требуемого правилом 7.1.6, АРБ, который должен:

.1 обеспечивать передачу оповещений о бедствии с использованием ЦИВ на канале 70 УКВ и определение местонахождения с помощью радиолокационного ответчика, работающего в диапазоне 9 ГГц;

.2 быть установлен в легкодоступном месте;

.3 быть готовым к отделению вручную и переноске в спасательные шлюпки и плоты одним человеком;

.4 быть способным свободно всплывать, если судно тонет, и автоматически включаться на передачу при всплытии; и

.5 иметь возможность приводиться в действие вручную.

**Правило 9. Радиооборудование - Морские районы А1 и А2**

Радиооборудование - Морские районы А1 и А2

1 В дополнение к требованиям правила 7 каждое судно, совершающее рейсы за пределами морского района А1, но остающееся в пределах морского района А2, должно иметь:

.1 ПВ радиоустановку, обеспечивающую передачу и прием сообщений о бедствии и в целях обеспечения безопасности на частотах:

.1 2187,5 кГц с использованием ЦИВ; и

.2 2182 кГц с использованием радиотелефонии;

.2 радиоустановку, обеспечивающую ведение непрерывного наблюдения за ЦИВ на частоте 2187,5 кГц, которая может быть в виде отдельного устройства или встроена в радиоустановку, которая требуется подпунктом .1.1; и

.3 средства, обеспечивающие запуск передачи оповещений о бедствии в направлении "судно-берег" с помощью радиосвязи, не относящейся к ПВ; либо:

.1 через систему спутников на околополярных орбитах, работающих на частоте 406 МГц; это требование может быть выполнено с помощью спутникового АРБ, требуемого правилом 7.1.6, посредством установки спутникового АРБ близко к месту или дистанционно включаемого с места, откуда обычно управляется судно; или

.2 на КВ с использованием ЦИВ; или

.3 через систему геостационарных спутников ИНМАРСАТ с помощью судовой земной станции.

2 Должна иметься возможность обеспечивать запуск передачи оповещений о бедствии с помощью радиоустановок, указанных в пунктах 1.1 и 1.3, с места, откуда обычно управляется судно.

3 Кроме того, на судах должны обеспечиваться передача и прием радиосообщений общего назначения с использованием радиотелефонии или буквопечатающей телеграфии с помощью либо:

.1 радиоустановки, работающей на рабочих частотах в диапазонах 1605-4000 кГц или 4000-27500 кГц. Данное требование может быть выполнено путем дополнительного включения этой функции в функции оборудования, требуемого пунктом 1.1; или

.2 судовой земной станции ИНМАРСАТ.

4 Администрации могут изъять из требований правил 7.1.1.1 и 7.1.2 суда, построенные до 1 февраля 1997 года, совершающие рейсы исключительно в пределах морского района А2, при условии что такие суда ведут, когда это практически возможно, непрерывное слуховое наблюдение на канале 16 УКВ. Это наблюдение должно осуществляться с места, откуда обычно управляется судно.

**Правило 10. Радиооборудование - Морские районы А1, А2 и А3**

Радиооборудование - Морские районы А1, А2 и А3

1 В дополнение к требованиям правила 7 каждое судно, совершающее рейсы за пределами морских районов А1 и А2, но остающееся в пределах морского района А3, если оно не отвечает требованиям пункта 2, должно иметь:

.1 судовую земную станцию ИНМАРСАТ, обеспечивающую:

.1 передачу и прием сообщений о бедствии и в целях обеспечения безопасности с использованием буквопечатающей телеграфии;

.2 запуск передачи и прием вызовов с приоритетом бедствия;

.3 наблюдение за оповещениями о бедствии в направлении "берег-судно", в том числе за оповещениями, которые адресованы в специально определенные географические районы; и

.4 передачу и прием радиосообщений общего назначения с использованием либо радиотелефонии, либо буквопечатающей телеграфии; и

.2 ПВ радиоустановку, обеспечивающую передачу и прием сообщений о бедствии и в целях обеспечения безопасности на частотах:

.1 2187,5 кГц с использованием ЦИВ; и

.2 2182 кГц с использованием радиотелефонии; и

.3 радиоустановку, обеспечивающую ведение непрерывного наблюдения за ЦИВ на частоте 2187,5 кГц, которая может быть в виде отдельного устройства или встроена в ту радиоустановку, которая требуется подпунктом .2.1; и

.4 средства, обеспечивающие запуск передачи оповещений о бедствии в направлении "судно-берег" с помощью радиосвязи, не относящейся к ПВ; либо:

.1 через систему спутников на околополярных орбитах, работающих на частоте 406 МГц; это требование может быть выполнено с помощью спутникового АРБ, требуемого правилом 7.1.6, посредством установки спутникового АРБ близко к месту или дистанционно включаемого с места, откуда обычно управляется судно; или

.2 на КВ с использованием ЦИВ; или

.3 через систему геостационарных спутников ИНМАРСАТ с помощью дополнительной судовой земной станции.

2 В дополнение к требованиям правила 7 каждое судно, совершающее рейсы за пределами морских районов А1 и А2, но остающееся в пределах морского района А3, если оно не отвечает требованиям пункта 1, должно иметь:

.1 ПВ/КВ радиоустановку, обеспечивающую передачу и прием сообщений о бедствии и в целях обеспечения безопасности на всех частотах бедствия и обеспечения безопасности в диапазонах 1605-4000 кГц и 4000-27500 кГц:

.1 с использованием ЦИВ;

.2 с использованием радиотелефонии; и

.3 с использованием буквопечатающей телеграфии; и

.2 оборудование, обеспечивающее ведение наблюдения за ЦИВ на частотах 2187,5 кГц, 8414,5 кГц и по крайней мере на одной из частот бедствия и для обеспечения безопасности в системе ЦИВ: 4207,5 кГц, 6312 кГц, 12577 кГц или 16804,5 кГц. В любое время оборудование должно обеспечивать возможность выбора любой из этих частот бедствия и обеспечения безопасности в системе ЦИВ. Это оборудование может быть в виде отдельного устройства или встроено в оборудование, требуемое подпунктом .1; и

.3 средства, обеспечивающие запуск передачи оповещений о бедствии в направлении "судно-берег" с помощью радиосвязи, не относящейся к КВ, либо:

.1 через систему спутников на околополярных орбитах, работающих на частоте 406 МГц; это требование может быть выполнено с помощью спутникового АРБ, требуемого правилом 7.1.6, посредством установки спутникового АРБ близко к месту или дистанционно включаемого с места, откуда обычно управляется судно; или

.2 через систему геостационарных спутников ИНМАРСАТ с помощью судовой земной станции; и

.4 кроме того, на судах должны обеспечиваться передача и прием радиосообщений общего назначения с помощью ПВ/КВ радиоустановки, работающей на рабочих частотах в диапазонах 1605-4000 кГц и 4000-27500 кГц с использованием радиотелефонии или буквопечатающей телеграфии. Данное требование может быть выполнено путем дополнительного включения этой функции в функции оборудования, требуемого подпунктом .1.

3 Должна обеспечиваться возможность запуска передачи оповещений о бедствии с помощью радиоустановок, указанных в подпунктах 1.1, 1.2, 1.4, 2.1 и 2.3, с места, откуда обычно управляется судно.

4 Администрация может изъять из требований правил 7.1.1.1 и 7.1.2 суда, построенные до 1 февраля 1997 года и совершающие рейсы исключительно в пределах морских районов А2 и А3, при условии что такие суда ведут, когда это практически возможно, непрерывное слуховое наблюдение на канале 16 УКВ. Это наблюдение должно осуществляться с места, откуда обычно управляется судно.

**Правило 11. Радиооборудование - Морские районы А1, А2, А3 и А4**

Радиооборудование - Морские районы А1, А2, А3 и А4

1 В дополнение к требованиям правила 7 суда, совершающие рейсы во всех морских районах, должны иметь радиоустановки и оборудование, требуемые правилом 10.2, за исключением того, что оборудование, требуемое правилом 10.2.3.2, не может быть принято как альтернатива оборудованию, требуемому правилом 10.2.3.1, которое всегда должно иметься на судах. Кроме того, суда, совершающие рейсы во всех морских районах, должны отвечать требованиям правила 10.3.

2 Администрация может изъять из требований правил 7.1.1.1 и 7.1.2 суда, построенные до 1 февраля 1997 года и совершающие рейсы исключительно в пределах морских районов А2, А3 и А4, при условии что такие суда ведут, когда это практически возможно, непрерывное слуховое наблюдение на канале 16 УКВ. Это наблюдение должно осуществляться с места, откуда обычно управляется судно.

**Правило 12. Вахты**

Вахты

1 На каждом судне, находящемся в море, должно вестись непрерывное наблюдение:

.1 на канале 70 УКВ ЦИВ, если судно оборудовано УКВ радиоустановкой в соответствии с требованиями правила 7.1.2;

.2 на частоте бедствия и обеспечения безопасности ЦИВ 2187,5 кГц, если судно оборудовано ПВ радиоустановкой в соответствии с требованиями правила 9.1.2 или 10.1.3;

.3 на частотах бедствия и обеспечения безопасности ЦИВ 2187,5 кГц и 8414,5 кГц, а также, в зависимости от времени суток и географического положения судна, на одной из частот бедствия и обеспечения безопасности ЦИВ: 4207,5 кГц, 6312 кГц, 12577 кГц или 16804,5 кГц, если судно оборудовано ПВ/КВ радиоустановкой в соответствии с требованиями правил 10.2.2 или 11.1. Это наблюдение может вестись с помощью сканирующего приемника;

.4 за оповещениями о бедствии в направлении "берег-судно" через ИСЗ, если судно оборудовано судовой земной станцией ИНМАРСАТ в соответствии с правилом 10.1.1.

2 На каждом судне, находящемся в море, должно вестись радионаблюдение за передачами информации по безопасности на море на соответствующей частоте или частотах, на которых такая информация передается для района, в котором находится судно.

3 До 1 февраля 1999 года или до такой другой даты, которая может быть определена Комитетом по безопасности на море, на каждом судне, находящемся в море, должно вестись, когда это практически возможно, непрерывное слуховое наблюдение на канале 16 УКВ. Это наблюдение должно осуществляться с места, откуда обычно управляется судно.

**Правило 13. Источники энергии**

Источники энергии

1 В течение всего времени, когда судно находится в море, должна быть обеспечена подача электрической энергии, достаточной для работы радиоустановок, а также для зарядки любых батарей, используемых как часть резервного источника или источников энергии для радиоустановок.

2 На каждом судне должны быть предусмотрены резервный источник или источники энергии для питания радиоустановок, обеспечивающих радиосвязь при бедствии и в целях безопасности при выходе из строя основного и аварийного судовых источников электроэнергии. Резервный источник или источники энергии должны обеспечивать одновременную работу УКВ радиоустановки, требуемой правилом 7.1.1, и в зависимости от морского района или морских районов, для которых оборудовано судно, либо ПВ радиоустановки, требуемой правилом 9.1.1, либо ПВ/КВ радиоустановки, требуемой правилами 10.2.1 или 11.1, либо судовой земной станции ИНМАРСАТ, требуемой правилом 10.1.1, а также любой из дополнительных нагрузок, упомянутых в пунктах 4, 5 и 8, по крайней мере, в течение:

.1 1 ч - на судах, имеющих аварийный источник электроэнергии, если такой источник энергии полностью отвечает всем соответствующим положениям правила II-1/42 или II-1/43, включая обеспечение электроэнергией радиоустановок; и

.2 6 ч - на судах, не имеющих аварийного источника электроэнергии, полностью отвечающего всем соответствующим положениям правила II-1/42 или II-1/43, включая обеспечение энергией радиоустановок.

Нет необходимости, чтобы резервный источник или источники энергии питали независимые КВ и ПВ радиоустановки одновременно.

3 Резервный источник или источники энергии должны быть независимы от главной двигательной установки и от судовой электрической системы.

4 Там где к резервному источнику или источникам энергии, в дополнение к УКВ радиоустановке, могут быть подключены две или более другие радиоустановки, упомянутые в пункте 2, должно обеспечиваться одновременное питание в течение периода, указанного в пунктах 2.1 и 2.2, УКВ радиоустановки и:

.1 всех других радиоустановок, которые могут быть одновременно подключены к резервному источнику или источникам энергии; или

.2 той из других радиоустановок, которая будет потреблять наибольшую мощность, если только одна из других радиоустановок может быть подключена к резервному источнику или источникам энергии одновременно с УКВ радиоустановкой.

5 Резервный источник или источники энергии могут быть использованы для питания электрического освещения, требуемого правилом 6.2.4.

6 Там где резервный источник энергии состоит из перезаряжаемой аккумуляторной батареи или батарей:

.1 для таких батарей должны быть предусмотрены средства автоматической зарядки, которые будут способны перезаряжать их в течение 10 ч до требуемой минимальной емкости; и

.2 емкость батареи или батарей должна проверяться с использованием соответствующего метода* через интервалы, не превышающие 12 месяцев, и в то время, когда судно не находится в море.

---

* Одним из методов проверки емкости аккумуляторной батареи является полный разряд и перезарядка батареи током нормального зарядного режима за обычный период времени (например, 10 ч). Оценка состояния заряженности может быть произведена в любое время; однако во время нахождения судна в море она должна выполняться без существенного разряда батареи.

7 Размещение и установка аккумуляторных батарей, являющихся резервным источником энергии, должны быть такими, чтобы обеспечивались:

.1 самый высокий уровень работоспособности;

.2 достаточный срок службы;

.3 достаточная безопасность;

.4 температура батареи при зарядке или на холостом ходу в пределах, установленных спецификацией завода-изготовителя; и

.5 по крайней мере, требуемая минимальная продолжительность работы батареи, заряженной до полной емкости, независимо от погодных условий.

8 Если для обеспечения надлежащей работы радиоустановки, требуемой данной главой, включая навигационный приемник, упоминаемый в правиле 18, необходимо осуществлять непрерывный ввод информации от судового навигационного или другого оборудования, то должны быть предусмотрены средства, обеспечивающие постоянную подачу такой информации в случае аварии основного или аварийного судового источника электроэнергии.

**Правило 14. Эксплуатационные требования**

Эксплуатационные требования

Все оборудование, к которому применяется данная глава, должно быть одобренного Администрацией типа. Такое оборудование должно отвечать соответствующим эксплуатационным требованиям не ниже тех, которые приняты Организацией*.

---

* См. следующие резолюции, принятые Организацией:

1. Резолюции A.808(19): "Эксплуатационные требования к судовым земным станциям, обеспечивающим двустороннюю связь"; MSC.130(75): "Эксплуатационные требования к судовым земным станциям ИНМАРСАТ, обеспечивающим двустороннюю связь"; и A.570(14): "Одобрение типа судовых земных станций".

2. Резолюции A.525(13) с попр. и MSC.148(77): "Принятие пересмотренных эксплуатационных требований к оборудованию узкополосной буквопечатающей телеграфии для приема навигационных и метеорологических предупреждений и срочной информации на судах (НАВТЕКС)".

3. Резолюция A.694(17): "Общие требования к судовому радиооборудованию, составляющему часть Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ) и для судовых электронных навигационных средств".

4. Резолюции A.803(19) и Приложение 1 к MSC.68(68): Эксплуатационные требования к судовым УКВ радиоустановкам, обеспечивающим радиотелефонную связь и цифровой избирательный вызов".

5. Резолюции A.804(19) и Приложение 2 к MSC.68(68): "Эксплуатационные требования к судовым ПВ радиоустановкам, обеспечивающим радиотелефонную связь и цифровой избирательный вызов".

6. Резолюции A.806(19) и Приложение 3 к MSC.68(68): "Эксплуатационные требования к судовым ПВ/КВ радиоустановкам, обеспечивающим радиотелефонную связь, узкополосное буквопечатание и цифровой избирательный вызов".

7. Резолюции A.810(19) с поправками в MSC.120(74) и MSC.56(66): "Эксплуатационные требования к свободно всплывающим спутниковым аварийным радиобуям-указателям местоположения (спутниковым АРБ), работающим на частоте 406 МГц". См. также резолюцию A.696(17): "Одобрение спутниковых АРБ, работающих в системе КОСПАС-САРСАТ".

8. Резолюция A.802(19): "Эксплуатационные требования к радиолокационным ответчикам спасательных шлюпок и плотов для использования в операциях по поиску и спасанию" с поправками в резолюции MSC.247(83).

9. Резолюция A.805(19): "Эксплуатационные требования к свободно всплывающим УКВ аварийным радиобуям-указателям местоположения".

10. Резолюции A.807(19) и Приложение 4 к MSC.68(68): "Эксплуатационные требования к судовым земным станциям ИНМАРСАТ-С, обеспечивающим передачу и прием в режиме буквопечатающей телеграфии", и резолюция A.570(14): "Одобрение типа судовых земных станций".

11. Резолюции A.664(16) и MSC.306(87): "Пересмотренные эксплуатационные требования к оборудованию расширенного группового вызова (РГВ)", что применимо.

12. Резолюция MSC.246(83) - "Эксплуатационные требования к передатчикам АИС для использования в поисково-спасательных операциях (АИС-САРТ)".

13. Резолюция A.662(16): "Эксплуатационные требования к устройствам отделения и включения аварийного радиооборудования".

14. Резолюция A.699(17): "Эксплуатационные требования к системе для распространения и координации информации по безопасности на море с использованием КВ УПБЧ".

15. Резолюция A.700(17): "Эксплуатационные требования к оборудованию УПБЧ для приема навигационных и метеорологических предупреждений и срочной информации (ИБМ) для судов на КВ".

16. Резолюция A.811(19): "Эксплуатационные требования к судовой интегрированной системе радиосвязи (СИСР) при использовании в ГМССБ".

17. Резолюция MSC.80(70), Приложение 1: "Эксплуатационные требования к переносной УКВ радиотелефонной аппаратуре двухсторонней связи на месте действия (с авиацией)".

18. Резолюция MSC.149(77)): "Эксплуатационные требования к УКВ радиотелефонной аппаратуре двусторонней связи спасательных шлюпок и плотов".

**Правило 15. Требования к техническому обслуживанию и ремонту**

Требования к техническому обслуживанию и ремонту

1 Оборудование должно быть сконструировано так, чтобы основные блоки можно было быстро заменить без проведения новой сложной калибровки или настройки.

2 Оборудование, там где это применимо, должно быть сконструировано и установлено так, чтобы обеспечивался свободный доступ для проверки и технического обслуживания и ремонта на борту.

3 Должна быть предусмотрена соответствующая информация для обеспечения надлежащей эксплуатации и технического обслуживания и ремонта оборудования с учетом рекомендаций Организации*.

* См. "Рекомендацию по общим требованиям к судовому радиооборудованию, составляющему часть Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности, и для судовых электронных навигационных средств" (резолюция A.694(17)), "Общие требования к электромагнитной совместимости всего электрического и электронного оборудования" (резолюция A.813(19)), "Разъяснение некоторых положений эксплуатационных требований ИМО к аппаратуре ГМССБ" (MSC/Circ.862).

4 Должны быть предусмотрены соответствующие инструменты и запасные части, необходимые для обеспечения технического обслуживания и ремонта оборудования.

5 Администрация должна обеспечить, чтобы радиооборудование, требуемое данной главой, поддерживалось в техническом состоянии, обеспечивающем выполнение функциональных требований, установленных в правиле 4, и отвечало рекомендованным эксплуатационным требованиям к такому оборудованию**.

** Руководство по процедурам приведения на уровень современности судового навигационного оборудования и оборудования радиосвязи" (MSC.1/Circ.1389).

6 На судах, совершающих рейсы в морских районах A1 и A2, работоспособность оборудования должна обеспечиваться с помощью таких способов, как дублирование оборудования, береговое техническое обслуживание и ремонт или обеспечение квалифицированного технического обслуживания и ремонта в море, или сочетание этих способов, по усмотрению Администрации.

7 На судах, совершающих рейсы в морских районах A3 и A4, работоспособность оборудования должна обеспечиваться с помощью сочетания по крайней мере двух таких способов, как дублирование оборудования, береговое техническое обслуживание и ремонт или обеспечение квалифицированного технического обслуживания и ремонта в море, по усмотрению Администрации, принимая во внимание рекомендации Организации*.

* См. A.702(57) - "Руководство по техническому обслуживанию и ремонту радиооборудования ГМССБ в морских районах A3 и A4".

8 Хотя должны быть приняты все разумные меры к поддержанию оборудования в нормальном рабочем состоянии, обеспечивающем его соответствие всем функциональным требованиям, установленным в правиле 4, неисправность оборудования, обеспечивающего радиосвязь общего назначения, требуемую правилом 4.8, не должна рассматриваться как основание считать судно нерейсовым или задерживать его выход из портов, в которых возможности для ремонта труднодоступны, при условии что на судне обеспечено выполнение всех функций, обусловленных при бедствии и в целях обеспечения безопасности.

9 Спутниковые АРБ должны:

.1 проходить ежегодные проверки в отношении всех аспектов эксплуатационной эффективности, обращая особое внимание на проверку излучения на рабочих частотах, кодирование и регистрацию в следующие интервалы времени:

.1 на пассажирских судах - в пределах 3 месяцев до даты истечения срока действия Свидетельства о безопасности пассажирского судна;

.2 на грузовых судах - в пределах 3 месяцев до даты истечения срока действия Свидетельства о безопасности грузового судна по радиооборудованию, или 3 месяцев после ежегодной даты этого же Свидетельства.

Проверка может производиться на судне или на одобренной станции испытаний; и

.2 проходить техническое обслуживание и ремонт на одобренном береговом средстве технического обслуживания через промежутки времени, не превышающие 5 лет.

#### Правило 16. Радиоспециалисты

Радиоспециалисты

1 Каждое судно должно иметь квалифицированных специалистов для обеспечения радиосвязи при бедствии и для обеспечения безопасности, отвечающих требованиям Администрации. Эти специалисты должны иметь соответствующие дипломы, указанные в Регламенте радиосвязи; любой из них может быть назначен ответственным за радиосвязь во время бедствия.

2 На пассажирских судах по меньшей мере одно лицо должно быть квалифицированным, в соответствии с пунктом 1, и назначаться для обеспечения только обязанностей по радиосвязи во время бедствия.

#### Правило 17. Документирование

Документирование

Записи о всех событиях, связанных с радиосвязью, которые имеют важное значение для охраны человеческой жизни на море, должны вестись в соответствии с требованиями Администрации и как этого требует Регламент радиосвязи.

#### Правило 18. Приведение на уровень современности координат судна

Приведение на уровень современности координат судна

Все радиооборудование двусторонней связи на судне, к которому применяется данная глава, способное автоматически передавать оповещение о бедствии с местоположением судна, должно обеспечиваться информацией о координатах судна автоматически от встроенного или отдельного навигационного приемника, если он имеется. Если такой приемник не установлен, координаты судна и время их определения должны вводиться в оборудование вручную, через промежутки времени, не превышающие 4 ч, чтобы эти данные всегда были готовы к передаче оборудованием, когда судно находится на ходу.

## Глава V - Безопасность мореплавания

#### Правило 1. Применение

Применение

1 Если специально не предусмотрено иное, данная глава применяется ко всем совершающим любые рейсы судам, за исключением:

.1 военных кораблей, вспомогательных судов военно-морского флота и других судов, принадлежащих Договаривающемуся правительству или эксплуатируемых им и используемым только для правительственной некоммерческой службы; и

.2 судов, совершающих плавание исключительно в пределах Великих Озер Северной Америки, а также в соединяющих их и в них впадающих водах до границы на востоке, образованной нижним выходом из шлюза Сен-Ламбер у Монреаля в провинции Квебек, Канада.

Однако, военным кораблям, вспомогательным судам военно-морского флота или другим судам, принадлежащим Договаривающемуся правительству или эксплуатируемым им и используемым только для правительственной некоммерческой службы, рекомендуется поступать, насколько это целесообразно и практически возможно, таким образом, чтобы это совпадало с принципами данной главы.

2 Администрация может определить, в каком объеме требования данной главы применяются к судам, эксплуатирующимся исключительно в водах, расположенных в сторону берега от исходных линий, установленных в соответствии с международным правом.

3 Жестко соединенный состав, состоящий из толкающего и толкаемого судов, спроектированный как специально предназначенное и единое соединение буксира и баржи, рассматривается для целей данной главы как единое судно.

4 Администрация должна определить в каком объеме положения правил 15-28 не применяются к следующим категориям судов:

.1 валовой вместимостью менее 150, совершающим любые рейсы;

.2 валовой вместимостью менее 500, не совершающим международные рейсы; и

.3 рыболовным судам.

**Правило 2. Определения**

Определения

Для целей данной главы:

1 *Построенное* в отношении судна означает стадию постройки, на которой:

.1 заложен киль; или

.2 начато строительство, которое можно отождествлять с определенным судном; или

.3 начата сборка судна, причем масса использованного материала составляет по меньшей мере 50 т или 1% расчетной массы всех корпусных конструкций, смотря по тому, что меньше.

2 *Морская навигационная карта* или *морское навигационное пособие* есть специальная карта или пособие, или специально составленная база данных, из которой такая карта или пособие могут быть получены, изданные официально правительством, уполномоченной гидрографической службой или другим соответствующим правительственным учреждением и предназначенные отвечать требованиям морского судовождения*.

* См. соответствующие резолюции и рекомендации Международной гидрографической организации относительно полномочий и обязанностей прибрежных государств по обеспечению производства карт согласно правилу 9.

3 *Все суда* означает любое судно или плавсредство, независимо от типа и назначения.

4 *Длина* судна означает его наибольшую длину.

5 *Служба поиска и спасания* - служба, осуществляющая отслеживание ситуации, связь, координацию действий, а также поисково-спасательные функции, включая предоставление медицинских консультаций, оказание первоначальной медицинской помощи или эвакуацию пострадавших путем использования общественных и частных ресурсов, включая воздушные и морские суда и другие плавсредства и установки.

6 *Высокоскоростное судно* означает судно, определенное в правиле X/1.3.

7 *Морская передвижная буровая установка* означает морскую передвижную буровую установку, определенную в правиле XI-2/1.1.5.

**Правило 3. Изъятия и эквивалентные замены**

Изъятия и эквивалентные замены

1 Администрация может предоставить изъятия общего характера из требований правил 15, 17-19 (за исключением 19.2.1.7), 20, 22, 24-27 и 28 судам без механических средств движения.

2 Администрация может предоставить отдельным судам изъятия или эквивалентные замены, частичные или на определенных условиях, если любое такое судно совершает рейс, в котором максимальное удаление от берега, длительность и характер рейса, отсутствие обычных навигационных опасностей и другие условия, влияющие на безопасность, таковы, что полное выполнение положений данной главы оказывается нецелесообразным или излишним, при условии что Администрация приняла во внимание влияние, которое эти изъятия и эквивалентные замены могут оказать на безопасность всех других судов.

3 Каждая Администрация ежегодно, как можно скорее после 1 января, представляет в Организацию доклад, суммирующий все новые изъятия и эквивалентные замены, выданные за предыдущий календарный год согласно пункту 2, вместе с основаниями для таких изъятий и эквивалентных замен. Организация направляет эти сведения другим Договаривающимся правительствам для информации.

**Правило 4. Навигационные предупреждения**

Навигационные предупреждения

Каждое Договаривающееся правительство принимает все меры, необходимые для обеспечения того, чтобы при получении из любого надежного источника сведений о любых опасностях, они были быстро доведены до сведения всех заинтересованных сторон и сообщены другим заинтересованным правительствам*.

* См. резолюцию A.706(17) с поправками - "Всемирная служба навигационных предупреждений".

**Правило 5. Метеорологические службы и предупреждения**

Метеорологические службы и предупреждения

1 Договаривающиеся правительства обязуются поощрять сбор метеорологических данных находящимися в море судами, организацию их изучения, распространения и обмена способом, наиболее полно отвечающим целям оказания помощи судовождению**. Администрации способствуют применению метеорологических приборов высокого класса точности и проверке таких приборов по запросу. Соответствующими национальными метеорологическими службами могут быть приняты меры для обеспечения такой проверки бесплатно для судна.

_____

** См. резолюцию А.528(13) - "Рекомендация по прокладке курса с учетом погоды".

2 В частности, Договаривающиеся правительства обязуются сотрудничать в проведении следующих метеорологических мероприятий:

.1 предупреждать суда о сильных ветрах, штормах и тропических циклонах, передавая информацию в виде текста и, насколько это практически возможно, в графической форме, используя соответствующие береговые средства наземных и космических служб радиосвязи;

.2 по крайней мере дважды в сутки, передавать для нужд судоходства средствами наземных и космических служб*** радиосвязи, соответственно, метеорологическую информацию, содержащую данные о погоде, анализы обстановки, предупреждения и прогнозы погоды, волнения и ледовой обстановки. Такая информация передается текстом и, насколько это практически возможно, в графической форме, включая передачу факсимильных синоптических и прогностических карт или передачи в цифровом режиме для использования в судовой системе обработки данных;

_____

*** См. правила IV/7.1.4 и IV/7.1.5.

.3 подготавливать и издавать такие материалы, какие могут оказаться необходимыми для ведения эффективной метеорологической работы в море, и, если практически возможно, принимать меры по изданию и предоставлению отходящим судам ежедневных синоптических карт для информации;

.4 принимать меры, чтобы суда, в выборочном порядке, были снабжены выверенными морскими метеорологическими приборами (такими как барометр, барограф, психрометр и подходящий прибор для измерения температуры воды) для использования их в интересах этой службы и вели наблюдения, регистрировали и передавали результаты метеорологических наблюдений в установленное для синоптических наблюдений в море время (т.е. по меньшей мере четыре раза в сутки, когда позволяют обстоятельства), а также рекомендовать другим судам проводить наблюдения, регистрировать их и передавать по модифицированной форме, в особенности при нахождении в районах судоходства малой интенсивности;

.5 поощрять компании в том, чтобы они привлекали к ведению и регистрации метеонаблюдений насколько это практически возможно большее количество своих судов; эти наблюдения подлежат передаче с использованием судовых наземных или космических средств радиосвязи, с пользой для различных национальных метеорологических служб;

.6 передача этих метеонаблюдений является бесплатной для судов;

.7 поощрять суда, находящиеся вблизи тропического циклона или предполагаемого тропического циклона, вести и передавать свои наблюдения как можно чаще, когда это возможно, учитывая, однако, занятость судового командного состава управлением судном в штормовых условиях;

.8 принимать меры к приему метеорологических сообщений с судов и передаче их судам с использованием соответствующих береговых средств для наземных и космических служб радиосвязи;

.9 поощрять капитанов судов информировать находящиеся поблизости суда и береговые станции о всех случаях, когда скорость ветра достигает 50 уз или более (силы - 10 баллов по шкале Бофорта); и

.10 стремиться к выработке единой процедуры в отношении уже установленных международных метеорологических служб и, насколько это практически возможно, следовать техническим правилам и рекомендациям Всемирной метеорологической организации, к которой Договаривающиеся правительства могут обращаться за информацией и консультацией по любым метеорологическим вопросам, которые могут возникнуть при выполнении настоящей Конвенции.

3 Сведения, предусмотренные данным правилом, составляются по форме, удобной для передачи, и передаются в порядке очередности, установленной Регламентом радиосвязи. Во время передачи "всем станциям" метеорологической информации, прогнозов и предупреждений все судовые станции должны руководствоваться положениями Регламента радиосвязи.

4 Прогнозы, предупреждения, синоптические и другие метеорологические данные, предназначенные для судов, подготавливаются и распространяются национальной метеорологической службой, находящейся в наилучшем положении для обслуживания различных прибрежных районов и районов открытого моря, в соответствии со взаимными соглашениями между Договаривающимися правительствами, в частности с учетом разработанной Всемирной метеорологической организацией Системы подготовки и распространения метеорологических прогнозов и предупреждений для открытого моря в рамках Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ).

**Правило 6. Служба ледовой разведки**

Служба ледовой разведки

1 Ледовая разведка содействует охране человеческой жизни на море, обеспечению безопасности и эффективности мореплавания, а также защите морской среды в Северной Атлантике. Требуется, чтобы суда, проходящие через районы айсбергов, патрулируемые в ледовый сезон службой ледовой разведки, пользовались услугами, предоставляемыми службой ледовой разведки.

2 Договаривающиеся правительства обязуются продолжать ледовую разведку и службу по изучению и наблюдению ледовых условий в Северной Атлантике. В течение всего ледового сезона, т.е. в период с 15 февраля по 1 июля каждого года, юго-восточные, южные и юго-западные границы района вблизи Большой Ньюфаундлендской банки, в котором появляются айсберги, должны патрулироваться с целью передачи проходящим судам информации о протяженности этого опасного района, с целью изучения ледового режима вообще и оказания помощи судам и экипажам, нуждающимся в помощи в районе действия морских и воздушных судов ледовой разведки. В остальное время года изучение и наблюдение этих условий должны продолжаться в зависимости от целесообразности.

3 На морские и воздушные суда, использующиеся для несения службы ледовой разведки, изучения и наблюдения ледовых условий, могут быть возложены другие обязанности, при условии что такие другие обязанности не будут мешать основному назначению этой службы и не приведут к увеличению расходов на нее.

4 Правительство Соединенных Штатов Америки соглашается продолжать осуществление общего управления службой ледовой разведки, изучение и наблюдение ледовой обстановки, включая распространение получаемых при этом сведений.

5 Условия, регулирующие управление, эксплуатацию и финансирование службы ледовой разведки в Атлантике, изложены в Правилах по управлению, эксплуатации и финансированию службы ледовой разведки в Северной Атлантике, содержащиеся в Дополнении к данной главе и составляющих неотъемлемую часть данной главы.

6 Если когда-либо правительство Соединенных Штатов Америки и/или правительство Канады выразят такое пожелание, они могут прекратить предоставление этих услуг, и Договаривающиеся правительства должны решать вопрос о продолжении оказания этих услуг в соответствии со своими взаимными интересами. За 18 месяцев до прекращения содержания этих служб правительство Соединенных Штатов Америки и/или правительство Канады должны предоставить письменное уведомление всем Договаривающимся правительствам, чьи суда, имеющие право плавания под их флагом, и всем Договаривающимся правительствам, чьи суда, зарегистрированные на территориях, на которые эти Договаривающиеся правительства распространили действие этого правила, получают пользу от этих услуг.

**Правило 7. Службы поиска и спасания**

Службы поиска и спасания

1 Каждое Договаривающееся правительство обязуется обеспечить принятие всех необходимых мер по организации связи при бедствии и координации в своем районе ответственности и спасания людей, терпящих бедствие в море вблизи его берегов. Эти меры включают создание, эксплуатацию и техническое обслуживание таких средств поиска и спасания, которые рассматриваются как практически возможные и необходимые, исходя из интенсивности движения морских судов и навигационных опасностей, а также, насколько практически возможно, обеспечивают адекватные средства определения местоположения и спасания таких людей*.

* См. Международную конвенцию по поиску и спасанию на море 1979 года с поправками и следующие резолюции, принятые Организацией:

- A.225(VII) - "Привод поисково-спасательных воздушных судов";

- A.530(13) - "Использование РЛ-транспондеров для целей поиска и спасания";

- A.616(15) - "Способность привода при поиске и спасании";

- A.894(21) - "Международное авиационное и морское наставление по поиску и спасанию (ИАМСАР)" (с поправками).

2 Каждое Договаривающееся правительство обязуется сделать доступной для Организации информацию о своих существующих средствах поиска и спасания и планах их изменения, если они имеются.

3 Пассажирские суда, к которым применяется глава I, на случай чрезвычайной ситуации должны иметь на борту *План сотрудничества* с соответствующими службами поиска и спасания. План разрабатывается в сотрудничестве судна, компании, определение которой дано в правиле IX/1, со службами поиска и спасания. С целью проверки его эффективности, План включает положения о периодических учениях. План разрабатывается на основе руководства, выработанного Организацией**.

** См. MSC/Circ.1079.

**Правило 8. Спасательные сигналы**

Спасательные сигналы***

*** Описание таких спасательных сигналов представлено в Международном авиационном и морском наставлении по поиску и спасанию (ИАМСАР), в книге III.

Договаривающиеся правительства обязуются обеспечить использование в операциях по поиску и спасанию средствами поиска и спасания спасательных сигналов для связи с судами или лицами, терпящими бедствие.

**Правило 9. Гидрографические службы**

Гидрографические службы

1 Договаривающиеся правительства обязуются поощрять сбор и накопление гидрографических данных, публикацию, распространение и поддержание на уровне современности всей относящейся к мореплаванию информации, необходимой для обеспечения безопасности судовождения.

2 В частности, Договаривающиеся правительства обязуются, насколько это практически возможно, сотрудничать в проведении следующих мероприятий по организации навигационно-гидрографического обеспечения мореплавания:

.1 обеспечение выполнения гидрографических съемок, насколько это практически возможно в соответствии с требованиями, предъявляемыми к безопасности судовождения;

.2 подготовка и издание морских навигационных карт, лоций, огней и знаков, таблиц приливов и других пособий для плавания;

.3 распространение извещений мореплавателям, необходимых для поддержания морских навигационных карт и пособий на уровне современности;

.4 принятие мер, обеспечивающих нормальное выполнение этих услуг.

3 Договаривающиеся правительства обязуются обеспечивать, по возможности, наибольшую унификацию карт и пособий для плавания и принимать во внимание, когда возможно, соответствующие международные резолюции и рекомендации*.

_____

* См. соответствующие резолюции и рекомендации Международной гидрографической организации.

4 Договаривающиеся правительства обязуются в максимально возможной степени координировать свою деятельность, с тем чтобы обеспечивать во всемирном масштабе, насколько это возможно, своевременный доступ к достоверной гидрографической и навигационной информации.

**Правило 10. Установление путей движения судов**

Установление путей движения судов

1 Системы установленных путей движения судов способствуют обеспечению безопасности человеческой жизни на море, безопасности и эффективности судовождения и/или защите морской окружающей среды. Системы установленных путей рекомендуются к использованию, и им может быть придан обязательный характер для всех судов, определенных категорий судов или судов, перевозящих определенные грузы, если эти системы приняты и введены в действие в соответствии с руководством и критериями, выработанными Организацией**.

_____

** См. "Общие положения об установлении путей движения судов", принятые Организацией резолюцией А.572(14) с поправками.

2 Организация признается единственным международным органом по разработке руководства, критериев и правил по системам установленных путей движения судов на международном уровне. Договаривающиеся правительства направляют Организации для принятия предложения по системам установленных путей. Организация будет осуществлять сбор и рассылку Договаривающимся правительствам всей соответствующей информации в отношении любых принятых ею систем установленных путей движения судов.

3 Инициатива принятия мер по организации системы установленных путей движения судов возлагается на заинтересованное правительство или правительства. При разработке таких систем для принятия их Организацией** принимаются во внимание руководство и критерии, выработанные Организацией.

_____

** См. "Общие положения об установлении путей движения судов", принятые Организацией резолюцией А.572(14) с поправками.

4 Системы установленных путей движения судов представляются в Организацию для их принятия. Однако, если эти системы не намечались к представлению в Организацию для принятия или не были ею приняты, правительству или правительствам, внедряющим системы установленных путей, рекомендуется, по возможности, следовать руководству и критериям, выработанным Организацией*.

_____

* См. "Общие положения об установлении путей движения судов", принятые Организацией резолюцией А.572(14) с поправками.

5 Там, где два или более правительств имеют общий интерес в конкретном районе, они формулируют совместные предложения по границам и использованию системы установленных путей в районе на основе соглашения между ними. По получении такого предложения и до начала рассмотрения вопроса о принятии такого предложения, Организация должна обеспечить, чтобы подробная информация о предложении была разосланы правительствам, имеющим общий интерес в районе, включая страны, находящиеся вблизи от предложенной системы установленных путей движения судов.

6 Договаривающиеся правительства придерживаются мер, принятых Организацией относительно установления путей движения судов. Они распространяют всю информацию, необходимую для безопасного и эффективного использования принятых систем установленных путей движения судов. Заинтересованное правительство или правительства могут отслеживать движение судов в этих системах. Договаривающиеся правительства предпринимают все возможное для обеспечения соответствующего использования установленных путей движения судов, принятых Организацией.

7 Судно использует обязательную систему установленных путей, принятую Организацией, как требуется категорией судна или перевозимым грузом и в согласии с соответствующими действующими положениями, если нет убедительных причин не использовать конкретную систему установленных путей. Любая такая причина заносится в судовой журнал.

8 Обязательные системы установленных путей движения судов пересматриваются заинтересованным Договаривающимся правительством или правительствами в соответствии с руководством и критериями, выработанными Организацией*.

9 Все принятые системы установленных путей движения судов и действия, предпринятые для выполнения требований таких систем, должны отвечать международному праву, включая соответствующие положения Конвенции ООН по морскому праву 1982 года.

10 Ничто в данном правиле или в связанном с ним руководстве и критериях не предопределяет права и обязанности государств по международному праву или правовой режим проливов, используемых для международного судоходства, и архипелажных морских коридоров.

**Правило 11. Системы судовых сообщений**

Системы судовых сообщений*

_____

* Это правило не относится к системам судовых сообщений, установленным правительствами для целей поиска и спасания, охватываемым главой 5 Конвенции САР-79 с поправками.

1 Системы судовых сообщений способствуют обеспечению безопасности человеческой жизни на море, безопасности и эффективности судовождения и защите морской окружающей среды. Система судовых сообщений является обязательной для использования всеми судами или определенными категориями судов, или судами, перевозящими определенные грузы, если она принята и введена в действие в соответствии с руководством и критериями, выработанными Организацией** во исполнение данного правила в соответствии с положениями каждой системы, принятой таким образом.

_____

** См. "Руководство и критерии" (резолюция MSC.43(64) с поправками в резолюциях MSC.111(73) и MSC.189(79)). См. также "Общие принципы систем судовых сообщений и требований к судовым сообщениям, включая руководство по сообщениям в случаях с опасными грузами, вредными веществами и/или поллютантами", принятые Организацией резолюцией A.851(20) с поправками в резолюции MEPC.138(53).

2 Организация признается единственным международным органом по разработке руководства, критериев и правил по системам судовых сообщений на международном уровне. Договаривающееся правительство направляет Организации предложения по системам судовых сообщений для принятия. Организация будет осуществлять сбор и рассылку Договаривающимся правительствам всей соответствующей информации в отношении любой принятой ею системы судовых сообщений.

3 Инициатива принятия мер по установлению системы судовых сообщений возлагается на заинтересованное правительство или правительства. При разработке таких систем должны приниматься во внимание положения руководства и критериев, выработанных Организацией*.

_____

* Это правило не относится к системам судовых сообщений, установленным правительствами для целей поиска и спасания, охватываемым главой 5 Конвенции САР-79 с поправками.

4 Системы судовых сообщений, не представленные в Организацию для принятия, могут не отвечать данному правилу. Однако, рекомендуется, чтобы правительства, вводящие такие системы, выполняли, насколько это возможно, положения руководства и критериев, выработанные Организацией**. Договаривающиеся правительства могут представить такие системы Организации для признания.

_____

** См. "Руководство и критерии" (резолюция MSC.43(64) с поправками в резолюциях MSC.111(73) и MSC.189(79)). См. также "Общие принципы систем судовых сообщений и требований к судовым сообщениям, включая руководство по сообщениям в случаях с опасными грузами, вредными веществами и/или поллютантами", принятые Организацией резолюцией A.851(20) с поправками в резолюции MEPC.138(53).

5 Когда два или более правительства имеют общий интерес в конкретном районе, им следует сформулировать предложения по согласованной системе судовых сообщений на основе соглашения между ними. До рассмотрения предложения по принятию системы судовых сообщений, Организация рассылает подробную информацию о предложении тем правительствам, которые имеют общий интерес в районе, охватываемом предложенной системой. Когда согласованная система судовых сообщений принята и задействована, она должна иметь единообразные процедуры и характер использования.

6 После принятия системы судовых сообщений в соответствии с данным правилом, заинтересованное правительство или правительства принимают все необходимые меры по распространению любой информации, требуемой для результативного и эффективного использования системы. Любая принятая система судовых сообщений должна быть способной к взаимодействию и должна иметь возможность предоставлять судам информацию, при необходимости. Такие системы должны работать в соответствии с руководством и критериями, выработанными Организацией* во исполнение данного правила.

* См. "Руководство и критерии" (резолюция MSC.43(64) с поправками в резолюциях MSC.111(73) и MSC.189(79)). См. также "Общие принципы систем судовых сообщений и требований к судовым сообщениям, включая руководство по сообщениям в случаях с опасными грузами, вредными веществами и/или поллютантами", принятые Организацией резолюцией A.851(20) с поправками в резолюции MEPC.138(53).

7 Капитан судна должен выполнять требования принятых систем судовых сообщений и сообщать соответствующим властям всю информацию, требуемую в соответствии с положениями каждой такой системы.

8 Все принятые системы судовых сообщений и действия, предпринятые для выполнения требований таких систем, должны соответствовать международному праву, включая соответствующие положения Конвенции ООН по морскому праву 1982 года.

9 Ничто в данном правиле или в связанных с ним руководстве и критериях не предопределяет права и обязанности государств по международному праву или правовому режиму проливов, используемых для международного судоходства, и архипелажных морских коридоров.

10 Участие судов, в соответствии с положениями принятых систем судовых сообщений, является бесплатным.

11 Организация обеспечивает, чтобы принятые системы судовых сообщений пересматривались согласно руководству и критериям, выработанным Организацией.

**Правило 12. Службы управления движением судов**

Службы управления движением судов

1 Службы управления движением судов (СУДС) способствуют обеспечению безопасности человеческой жизни на море, безопасности и эффективности судовождения и защите морской окружающей среды прилегающих береговых районов, мест проведения работ и морских сооружений от возможного неблагоприятного воздействия морского судоходства.

2 Договаривающиеся правительства обязуются учреждать СУДС там, где, по их мнению, интенсивность судоходства или степень опасности оправдывают наличие таких служб.

3 Договаривающиеся правительства, планирующие и внедряющие СУДС, должны, насколько это возможно, следовать положениям руководства, разработанного Организацией**. Использование СУДС может быть обязательным только в районах моря, находящихся в пределах территориального моря прибрежного государства.

** См. "Руководство по службам управления движением судов", принятое Организацией резолюцией A.857(20).

4 Договаривающиеся правительства прилагают усилия по обеспечению участия в службах и выполнения положений служб управления движением судами, имеющими право плавания под их флагом.

5 Ничто в данном правиле или в руководстве, принятом Организацией, не предопределяет права и обязанности правительств по международному праву или правовому режиму проливов, используемых для международного судоходства, и архипелажных морских коридоров.

**Правило 13. Установка и эксплуатация средств навигационного оборудования морей**

Установка и эксплуатация средств навигационного оборудования морей

1 Каждое Договаривающееся правительство обязуется обеспечивать, насколько это практически возможно и необходимо, самостоятельно или в сотрудничестве с другими Договаривающимися правительствами, установку таких средств навигационного оборудования, которые соответствуют интенсивности движения судов и опасности плавания в этих водах.

2 С целью по возможности наибольшей унификации средств навигационного оборудования, при установке таких средств Договаривающиеся правительства обязуются принимать во внимание международные рекомендации и руководства*.

* См. соответствующие рекомендации и руководства МАМС, а также SN.1/Circ.297 - "Пересмотренная система ограждения на море МАМС".

3 Договаривающиеся правительства обязуются обеспечивать доступность информации, касающейся средств навигационного оборудования, для всех заинтересованных сторон. Насколько это практически возможно, следует избегать изменений характера сигнала систем местоопределения, которые могут неблагоприятно отразиться на работе судовых приемников; изменения должны производиться только после заблаговременного и исчерпывающего оповещения.

**Правило 14. Укомплектование судов экипажами**

Укомплектование судов экипажами

1 Договаривающиеся правительства обязуются, в том что касается каждого из их национальных судов, соблюдать ранее принятые или, если это необходимо, принимать новые меры с целью обеспечения того чтобы, с точки зрения охраны человеческой жизни на море, все суда были укомплектованы экипажами в надлежащей численности и должной квалификации**.

_____

** См. "Принципы минимального безопасного состава экипажа судов", принятые Организацией резолюцией А. 1047(27).

2 Для каждого судна, к которому применяется глава I, Администрация:

.1 устанавливает соответствующий минимальный безопасный состав экипажа, следуя прозрачной процедуре, принимая во внимание относящееся к делу руководство, принятое Организацией***; и

_____

*** См. "Стандартные фразы ИМО для общения на море", принятые резолюцией А.918(22) Организации.

.2 выдает соответствующий документ о минимальном безопасном составе экипажа или его эквивалент - в качестве доказательства того, что минимальный безопасный состав экипажа считается необходимым для соответствия положениям пункта 1.

3 Для обеспечения эффективного выполнения экипажем работ, связанных с вопросами безопасности, на всех судах устанавливается и указывается в судовом журнале рабочий язык. Компания, как она определена в правиле IX/1, или капитан, в зависимости от случая, определяют соответствующий рабочий язык. От каждого моряка требуется понимать и, где необходимо, отдавать распоряжения и инструкции, а также отвечать на этом языке. Если рабочий язык не является официальным языком государства, под флагом которого судно имеет право плавания, все схемы и перечни, которые требуется вывешивать, должны включать перевод на рабочий язык.

4 На судах, к которым применяется глава I, английский язык используется на мостике как рабочий для радиосвязи "мостик-мостик" и "мостик-берег" в целях обеспечения безопасности, а также для общения* персонала, который несет вахту на мостике, с лоцманом, кроме тех случаев, когда какой-либо другой язык является общим языком для всех вовлеченных в общение.

_____

* См. "Стандартные фразы ИМО для общения на море", принятые резолюцией А.918(22) Организации.

**Правило 15. Принципы, связанные с конструкцией мостика, его оснащением, конструкцией навигационных систем и оборудования и организацией вахты**

Принципы, связанные с конструкцией мостика, его оснащением, конструкцией навигационных систем и оборудования и организацией вахты

Все решения, принимаемые в целях применения требований правил 19, 22, 24, 25, 27 и 28 данной главы и затрагивающие конструкцию мостика, его оснащение навигационными системами и оборудованием и организацию вахты на ходовом мостике**, должны быть направлены на то, чтобы:

_____

** См. "Руководство по эргономическим критериям оборудования мостика и его размещения" (MSC/Circ.982), "Пересмотренные эксплуатационные требования к интегрированным навигационным системам" (резолюция MSC.252(83)) и "Руководство по оборудованию и системам ходового мостика, их устройству и интеграции (BES)" (SN.1/Circ.288).

.1 облегчать решение задач, касающихся полной оценки ситуации и безопасного судовождения при любых условиях эксплуатации, поставленных перед персоналом вахты и лоцманом;

.2 способствовать эффективному и безопасному управлению имеющимися на мостике оборудованием, средствами и персоналом вахты;

.3 обеспечивать возможности вахте на мостике и лоцману иметь удобный и непрерывный доступ к важнейшей информации, представляемой ясно и недвусмысленно, с использованием стандартных символов и условных обозначений для органов управления и отображения информации;

.4 индицировать рабочее состояние автоматизированных функций и интегрированных компонентов, систем и/или подсистем;

.5 способствовать быстрой, непрерывной и эффективной обработке информации и принятию решений вахтой на мостике и лоцманом;

.6 предотвращать или сводить к минимуму чрезмерную или не необходимую работу и любые условия или раздражители, которые могут быть причиной усталости или снижения бдительности вахты и лоцмана; и

.7 сводить к минимуму риск ошибки человека и, с помощью систем мониторинга и аварийно-предупредительной сигнализации, своевременно обнаруживать ошибку, если она была допущена, чтобы вахта на мостике и лоцман приняли соответствующие меры.

**Правило 16. Техническое обслуживание и ремонт оборудования**

Техническое обслуживание и ремонт оборудования*

_____

* См. "Поддержание на должном уровне программного обеспечения электронной картографической навигационной информационной системы (ЭКНИС)" (SN.1/Circ.266/Rev.1).

1 Администрация должна быть удовлетворена мероприятиями, проведенными для обеспечения того, чтобы оборудование, требуемое данной главой, проходило техническое обслуживание и ремонт.

2 За исключением случаев, предусмотренных правилами I/7(b)(ii), I/8 и I/9, хотя и должны быть приняты все разумные меры к поддержанию требуемого данной главой оборудования в эффективном рабочем состоянии, неисправность этого оборудования не должна рассматриваться как основание считать судно нетреходным или как основание задерживать его выход из портов, в которых отсутствуют возможности для быстрого осуществления ремонта, при условии что капитаном судна приняты надлежащие меры, а при планировании и выполнении безопасного рейса в порт, где может быть произведен ремонт, он учитывает неработающее оборудование или отсутствие той или иной информации.

**Правило 17. Электромагнитная совместимость**

Электромагнитная совместимость

1 Администрации обеспечивают, чтобы все электрическое и электронное оборудование на мостике или вблизи мостика на судах, построенных 1 июля 2002 года и после этой даты, было проверено на электромагнитную совместимость, принимая во внимание рекомендации, выработанные Организацией**.

---

** См. Резолюцию А.813(19) - "Общие требования к электромагнитной совместимости для всего судового электрического и электронного оборудования".

2 Электрическое и электронное оборудование устанавливается так, чтобы электромагнитные помехи не влияли на надлежащую работу навигационных систем и оборудования.

3 Переносное электрическое и электронное оборудование не должно использоваться на мостике, если оно может отрицательно повлиять на надлежащую работу навигационных систем и оборудования.

**Правило 18. Одобрение, освидетельствования и эксплуатационные требования к навигационным системам и оборудованию и приборам регистрации данных о рейсе**

Одобрение, освидетельствования и эксплуатационные требования к навигационным системам и оборудованию и приборам регистрации данных о рейсе

1 Системы и оборудование, необходимые для соблюдения требований правил 19 и 20, должны быть одобренного Администрацией типа.

2 Системы и оборудование, включая связанные с ними дублирующие устройства и меры, где это применимо, необходимые для выполнения функциональных требований правил 19 и 20, установленные 1 июля 2002 года и после этой даты, должны отвечать соответствующим эксплуатационным требованиям не ниже принятых Организацией*.

_____

* См. следующие рекомендации, принятые Организацией указанными резолюциями:

- "Рекомендации по общим требованиям к судовому радиооборудованию, составляющему часть Глобальной системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ), и к судовым электронным навигационным средствам" (резолюция A.694(17));

- "Рекомендации по технико-эксплуатационным требованиям к гирокомпасам" (резолюция A.424(XI));

- "Рекомендация по эксплуатационным требованиям к радиолокационному оборудованию" (резолюция MSC.192(79));

- "Эксплуатационные требования к средствам автоматической радиолокационной прокладки" (резолюция A.823(19));

- "Рекомендация по эксплуатационным требованиям к электронным картографическим навигационным информационным системам (ЭКНИС)" (резолюция A.817(19)) с поправками в прилож.5 к резолюции MSC.64(67), в прилож.4 к MSC.86(70), в резолюции MSC.232(82), что применимо;

- "Рекомендация по требованиям к точности судовождения" (резолюция A.529(13));

- "Рекомендация по эксплуатационным требованиям к судовым приемникам систем Лоран-С и Чайка" (резолюция A.818(19));

- "Рекомендация по эксплуатационным требованиям к судовому приемному оборудованию ГНСС (GPS)" (резолюция A.819(19) или MSC.112(73), что применимо);

- "Рекомендация по эксплуатационным требованиям к судовому приемному оборудованию системы ГЛОНАСС" (резолюция MSC.53(66) или MSC.113(73), что применимо);

- "Рекомендация по эксплуатационным требованиям к судовому оборудованию для приема информации от морских радиомаяков, передающих дифференциальные поправки для глобальных навигационных спутниковых систем DGPS и ДГЛОНАСС" (прилож. 2 к резолюции MSC.64(67) или MSC.114(73), что применимо);

- "Рекомендация по эксплуатационным требованиям к объединенному приемному оборудованию систем GPS/ГЛОНАСС" (прилож.1 к резолюции MSC.74(69) или MSC.115(73), что применимо);

- "Рекомендация по эксплуатационным требованиям к системам управления курсом" (прилож. 3 к резолюции MSC.64(67) и прилож.2 к резолюции MSC.74(69));

- "Пересмотренные эксплуатационные требования к судовой системе оповещения" (резолюция MSC.147(77));

- "Рекомендация по эксплуатационным требованиям к универсальной судовой системе автоматического опознавания (автоматической идентификационной системе (АИС))" (прилож.3 к резолюции MSC.74(69)). См. также MSC.1/Circ.1252 - "Руководство по ежегодной проверке автоматической идентификационной системы (АИС)";

- "Рекомендация по эксплуатационным требованиям к эхолотам" (резолюция A.224(VII) с поправками в резолюции MSC.74(69), Прилож.4);

- "Рекомендация по эксплуатационным требованиям к устройствам для измерения и индикации скорости и пройденного расстояния" (резолюция A.824(19) с поправками в резолюциях MSC.96(72)) и MSC.334(90);

- "Эксплуатационные требования к указателям угловой скорости поворота" (резолюция A.526(13));

- "Рекомендация по методам измерения уровней шума в местах несения слуховой вахты" (резолюция A.343(IX));

- "Рекомендация по эксплуатационным требованиям к РЛ отражателям" (резолюция A.384(X) или MSC.164(78), что применимо);

- "Рекомендация по эксплуатационным требованиям к магнитным компасам" (резолюция A.382(X));

- "Рекомендация по эксплуатационным требованиям к сигнальным лампам для подачи светосигналов днем" (резолюция MSC.95(72));

- "Рекомендация по эксплуатационным требованиям к звукоприемным системам" (прилож.1 к резолюции MSC.86(70));

- "Рекомендация по эксплуатационным требованиям к морским устройствам передачи курса (МУПК)" (прилож.2 к резолюции MSC.86(70) или MSC.116(73), что применимо, и MSC.166(78));

- "Рекомендация по эксплуатационным требованиям к приборам регистрации данных о рейсе (ПРД)" (резолюция A.861(20)) с поправками или MSC.333(90), что применимо;

- "Эксплуатационные требования к судовым упрощенным приборам регистрации данных о рейсе (УПРД)" (резолюция MSC.163(78)) с поправками;

- "Эксплуатационные требования к системе сигнализации о несении ходовой навигационной вахты (ССХВ)" (резолюция MSC.128(75)).

3 Если системы и оборудование заменяются или устанавливаются в дополнение к существующим на судах, построенных до 1 июля 2002 года, такие системы и оборудование должны, насколько это является обоснованным и практически возможным, отвечать требованиям пункта 2.

4 Системы и оборудование, установленные до принятия Организацией соответствующих эксплуатационных требований, вследствие этого могут быть освобождены, по усмотрению Администрации, от полного выполнения этих требований, принимая во внимание рекомендованные критерии, принятые Организацией. Однако, чтобы электронная картографическая навигационная информационная система (ЭКНИС) могла быть принята для выполнения требования правила 19.2.1.4 о наличии на судне карт, она должна отвечать соответствующим эксплуатационным требованиям, не ниже принятых Организацией и действующих на дату установки системы, или, - для систем, установленных до 1 января 1999 года, - не ниже эксплуатационных требований, принятых Организацией 23 ноября 1995 года.*

_____

* См. "Эксплуатационные требования к электронным картографическим навигационным информационным системам (ЭКНИС)" (резолюция А.817(19)) с поправками в MSC.64(67), MSC.86(70)), "Пересмотренные эксплуатационные требования к электронным картографическим навигационным информационным системам (ECDIS)" (резолюция MSC.232(82)), "Эксплуатационные требования к судовым упрощенным приборам регистрации данных о рейсе (УПРД)" (резолюция MSC.163(78)) с поправками, "Пересмотренные эксплуатационные и функциональные требования к системе опознавания судов и слежения за ними на дальнем расстоянии" (MSC.263(84)).

5 Администрация должна требовать, чтобы производители оборудования имели систему контроля качества, прошедшую аудиторскую проверку компетентной властью, для обеспечения постоянного соответствия условиям одобрения типа. Альтернативно, Администрация может использовать процедуры проверки конечного изделия, если перед установкой изделия на суда компетентной властью проверено его соответствие свидетельству об одобрении типа.

6 До одобрения систем или оборудования с новыми особенностями, не полностью охватываемыми положениями данной главы, Администрация должна обеспечить, чтобы эти особенности выполняли свои функции, по меньшей мере, так же эффективно, как и те, которые требуются данной главой.

7 Если оборудование, для которого Организацией разработаны эксплуатационные требования, установлено на судах, дополнительно к оборудованию, требуемому правилами 19 и 20, такое оборудование подлежит одобрению и должно, насколько это практически возможно, отвечать эксплуатационным требованиям, не ниже принятых Организацией.

8 Система прибора регистрации данных о рейсе, включая все датчики, подвергается ежегодной эксплуатационной проверке. Проверка проводится одобренной станцией испытаний или обслуживания с целью подтверждения точности, продолжительности регистрации и возможности воспроизведения записанных данных. Кроме того, проверки и инспекции проводятся с целью определения возможности обслуживания защитного контейнера и устройств определения местоположения прибора. Экземпляр сертификата о соответствии, выданный испытательной станцией с указанием даты проверки и предъявленных эксплуатационных требований, должен находиться на судне.

9 Автоматическая идентификационная система (АИС) подвергается ежегодной проверке. Проверка проводится одобренным инспектором или одобренной станцией испытаний или обслуживания. Проверка должна подтвердить правильность программирования статической информации о судне, правильность обмена данными с подсоединенными датчиками информации, а также характеристики передатчика путем измерения радиочастоты и пробной передачи, к примеру, используя службу управления движением судов (СУДС). Экземпляр акта о проверке должен храниться на судне.

**Правило 19. Требования к оснащению судов навигационными системами и оборудованием**

Требования к оснащению судов навигационными системами и оборудованием

***1 Применение и требования***

С учетом положений правила 1.4:

1.1 Суда, построенные 1 июля 2002 года и после этой даты, оснащаются навигационными системами и оборудованием, которые должны отвечать требованиям, как предписано пунктами 2.1-2.9.

1.2 Суда, построенные до 1 июля 2002 года, должны:

.1 с учетом положений пунктов 1.2.2, 1.2.3 и 1.2.4, кроме случаев, когда они не отвечают полностью требованиям данного правила, продолжать нести оборудование, выполняющее требования правил V/11, V/12 и V/20 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, действующей до 1 июля 2002 года;

.2 иметь оборудование или системы, требуемые пунктом 2.1.6, не позднее первого освидетельствования* после 1 июля 2002 года, когда радиопеленгаторная аппаратура, указанная в правиле V/12(p) Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, действующей до 1 июля 2002 года, не будет более требоваться;

_____

* См. MSC.1/Circ.1290 - "Единообразные интерпретации термина *первое освидетельствование*, используемого в правилах Конвенции СОЛАС".

.3 иметь систему, требуемую пунктом 2.4, не позже дат, оговоренных в пунктах 2.4.2 и 2.4.3; и

.4 иметь систему, требуемую пунктом 2.2.3, а именно:

.1 пассажирские суда, независимо от размера, - не позднее первого освидетельствования* после 1 января 2016 года;

_____

* См. "Единообразные интрепретации термина *первое освидетельствование*, используемого в правилах СОЛАС" (MSC.1/Circ.1290).

.2 грузовые суда валовой вместимостью 3000 и более, - не позднее первого освидетельствования* после 1 января 2016 года;

_____

* См. "Единообразные интрепретации термина *первое освидетельствование*, используемого в правилах СОЛАС" (MSC.1/Circ.1290).

.3 грузовые суда валовой вместимостью 500 и более, но менее 3000, - не позднее первого освидетельствования* после 1 января 2017 года; и

_____

* См. "Единообразные интрепретации термина *первое освидетельствование*, используемого в правилах СОЛАС" (MSC.1/Circ.1290).

.4 грузовые суда валовой вместимостью 150 и более, но менее 500, - не позднее первого освидетельствования* после 1 января 2018 года.

_____

* См. "Единообразные интрепретации термина *первое освидетельствование*, используемого в правилах СОЛАС" (MSC.1/Circ.1290).

Системы сигнализации о несении ходовой навигационной вахты должны быть в действии, когда судно находится на ходу в море.

Положения пункта 2.2.4 также должны применяться к судам, построенным до 1 июля 2002 года.

1.3 Администрации могут освобождать суда от применения требования пункта 1.2.4, в случаях когда такие суда не эксплуатируются на постоянной основе в течение двух лет после указанной в подпунктах 1.2.4.1-1.2.4.4 даты вступления в действие.

***2 Судовое навигационное оборудование и системы***

2.1 Все суда, независимо от размера, должны иметь:

.1 магнитный компас, у которого уничтожена девиация и определены ее остаточные значения, или другое средство, независимое от любого источника электроэнергии, чтобы определять курс и представлять его показания на главный пост управления рулем;

.2 пелорус или пеленгаторное устройство компаса, или другое средство, независимое от любого источника электроэнергии, чтобы брать пеленги по дуге горизонта в 360°;

.3 средства коррекции для получения истинных пеленгов и курса в любое время;

.4 морские навигационные карты и морские навигационные пособия, чтобы планировать предварительную прокладку в предполагаемом рейсе, а также чтобы вести исполнительную прокладку на протяжении всего рейса. Электронная картографическая навигационная информационная система (ЭКНИС) также считается отвечающей требованиям данного подпункта в отношении наличия карт. Суда, к которым применяется пункт 2.10, должны отвечать указанным в пункте 2.10 требованиям к их оборудованию ЭКНИС;

.5 средства дублирования для выполнения функциональных требований подпункта .4, если эта функция частично или полностью выполняется электронными средствами*;

_____

* Достаточное количество морских навигационных карт, для выполнения требований подпункта .4 правила 27, может использоваться в качестве дублирующего средства для ЭКНИС. Иные средства дублирования ЭКНИС допускаются (см. Дополнение 6 к резолюции A.817(19) с поправками в резолюциях MSC.64(67), MSC.86(70), MSC.232(82)).

.6 приемник глобальной навигационной спутниковой системы (ГНСС) или наземной радионавигационной системы, или другое средство, пригодное для использования в любое время в течение предполагаемого рейса, для определения текущих координат автоматическим способом;

.7 радиолокационный отражатель или другое средство обеспечения возможности их обнаружения судами, использующими радиолокатор как в диапазоне 9 ГГц, так и в диапазоне 3 ГГц, если валовая вместимость судна менее 150 и это практически осуществимо;

.8 если ходовой мостик является полностью закрытым и Администрацией не определено иное, звукоприемную систему или другое средство, обеспечивающее возможность вахтенному помощнику прослушивать звуковые сигналы и определять их направление;

.9 телефон или иное средство связи для передачи информации о курсе на аварийный пост управлениям рулем, если он имеется.

2.2 Все суда валовой вместимостью 150 и более и пассажирские суда независимо от размера, дополнительно к требованиям пункта 2.1, должны иметь:

.1 запасной магнитный компас, взаимозаменяемый с магнитным компасом, упомянутым в пункте 2.1.1, или другое средство, обеспечивающее выполнение предусмотренной пунктом 2.1.1 функции путем замены или дублирования оборудования;

.2 сигнальную лампу или другое средство, обеспечивающее подачу световых сигналов днем и ночью с использованием источника электроэнергии, не зависящего только от судового источника электроэнергии;

.3 систему сигнализации о несении ходовой навигационной вахты (ССХВ):

.1 грузовые суда валовой вместимостью 150 и более и пассажирские суда, независимо от размера, построенные 1 июля 2011 года и после этой даты;

.2 пассажирские суда, независимо от размера, построенные до 1 июля 2011 года, - не позднее первого освидетельствования* после 1 июля 2012 года;

---

* См. "Единообразную интерпретацию термина *первое освидетельствование*", ссылки на которую приводятся в правилах Конвенции СОЛАС" (MSC.1/Circ.1290).

.3 грузовые суда валовой вместимостью 3000 и более, построенные до 1 июля 2011 года, - не позднее первого освидетельствования* после 1 июля 2012 года;

---

* См. "Единообразную интерпретацию термина *первое освидетельствование*", ссылки на которую приводятся в правилах Конвенции СОЛАС" (MSC.1/Circ.1290).

.4 грузовые суда валовой вместимостью 500 и более, но менее 3000, построенные до 1 июля 2011 года, - не позднее первого освидетельствования* после 1 июля 2013 года; и

---

* См. "Единообразную интерпретацию термина *первое освидетельствование*", ссылки на которую приводятся в правилах Конвенции СОЛАС" (MSC.1/Circ.1290).

.5 грузовые суда валовой вместимостью 150 и более, но менее 500, построенные до 1 июля 2011 года, - не позднее первого освидетельствования* после 1 июля 2014 года.

---

* См. "Единообразную интерпретацию термина *первое освидетельствование*", ссылки на которую приводятся в правилах Конвенции СОЛАС" (MSC.1/Circ.1290).

Система сигнализации о несении ходовой навигационной вахты работает всегда, когда судно находится на ходу в море;

.4 система сигнализации о несении ходовой навигационной вахты, установленная до 1 июля 2011 года, может быть освобождена, по усмотрению Администрации, от полного выполнения эксплуатационных требований, принятых Организацией.

2.3 Все суда валовой вместимостью 300 и более и пассажирские суда независимо от размера, дополнительно к требованиям пункта 2.2, должны иметь:

.1 эхолот или иное электронное средство измерения и отображения глубины под килем;

.2 радиолокатор в полосе частот 9 ГГц или другое средство определения и отображения дистанции и пеленга радиолокационных ответчиков для поиска и спасания, а также других плавсредств, препятствий, буев, береговой черты и навигационных знаков для оказания помощи в судовождении и предупреждении столкновения;

.3 средство электронной прокладки (СЭП) или иное средство прокладки электронным способом дистанции и пеленга целей для определения опасности столкновения;

.4 лаг или иное средство для измерения и отображения скорости и пройденного расстояния относительно воды;

.5 надлежащим образом отрегулированное устройство передачи курса или другое средство передачи информации о курсе, предназначенной для ввода в оборудование, упомянутое в пунктах 2.3.2, 2.3.3 и 2.4.

2.4 Все суда валовой вместимостью 300 и более, совершающие международные рейсы, и грузовые суда валовой вместимостью 500 и более, не совершающие международные рейсы, а также пассажирские суда, независимо от размера, должны быть оборудованы автоматической идентификационной системой (АИС) следующим образом:

.1 суда, построенные 1 июля 2002 года и после этой даты;

.2 суда, совершающие международные рейсы, построенные до 1 июля 2002 года:

.1 пассажирские суда - не позднее 1 июля 2003 года;

.2 танкеры - не позднее первого освидетельствования* оборудования безопасности** после 1 июля 2003 года;

---

* См. "Единообразную интерпретацию термина *первое освидетельствование*", ссылки на которую приводятся в правилах Конвенции СОЛАС" (MSC.1/Circ.1290).

** См. правило I/8.

.3 суда, иные чем пассажирские суда и танкеры, валовой вместимостью 50000 и более, - не позднее 1 июля 2004 года;

.4 суда, иные чем пассажирские суда и танкеры, валовой вместимостью 300 и более, но менее 50000, - не позднее первого освидетельствования оборудования безопасности* после 1 июля 2004 года, или к 31 декабря 2004 года, смотря по тому, что произойдет ранее; и

---

* См. "Единообразную интерпретацию термина *первое освидетельствование*", ссылки на которую приводятся в правилах Конвенции СОЛАС" (MSC.1/Circ.1290).

.3 суда, не совершающие международные рейсы, построенные до 1 июля 2002 года, - не позднее 1 июля 2008 года.

.4 Администрация может освободить суда от выполнения требований данного пункта, если такие суда будут выведены из эксплуатации в течение двух лет с дат внедрения, оговоренных в подпунктах .2 и .3;

.5 АИС должна:

.1 автоматически предоставлять соответствующим образом оборудованным береговым станциям, другим морским и воздушным судам информацию, включая идентификацию судна, его тип, координаты, курс, скорость, эксплуатационное состояние судна и другую связанную с безопасностью информацию;

.2 автоматически принимать такую информацию от подобным образом оборудованных судов;

.3 вести сопровождение наблюдаемых судов; и

.4 обмениваться данными с береговыми средствами;

.6 требования пункта 2.4.5 не применяются в случаях, когда международными соглашениями, правилами или стандартами предусматривается скрытность навигационной информации; и

.7 АИС эксплуатируется с учетом руководства, принятого Организацией***. Суда, оборудованные АИС, держат ее включенной постоянно, за исключением случаев, когда международными соглашениями, законами или стандартами предусматривается скрытность навигационной информации.

_____

*** См. "Руководство по эксплуатации АИС на судах", принятое резолюцией A.917(22) Организации с поправками в резолюции A.956(23).

2.5 Все суда валовой вместимостью 500 и более, дополнительно к требованиям пункта 2.3, за исключением пунктов 2.3.3 и 2.3.5, и требованиям пункта 2.4, должны иметь:

.1 гирокомпас или другое средство для определения и отображения курса судовыми немагнитными средствами, четко видимые рулевым на главном посту управления рулем. Это средство должно также передавать информацию о курсе для ввода в оборудование, оговоренное в пунктах 2.3.2, 2.4 и 2.5.5;

.2 репитер гирокомпаса или другое средство визуального представления информации о курсе на аварийном посту управления рулем, если таковой имеется;

.3 репитер гирокомпаса или другое средство взятия пеленгов по дуге горизонта в 360°, используя гирокомпас или другое средство, упомянутые в подпункте .1. Однако, суда валовой вместимостью менее 1600 оснащаются такими средствами, насколько это возможно;

.4 индикаторы руля, гребного винта, упора, шага винта и индикаторы режима работы или другие средства, предназначенные определять и отображать угол кладки руля, обороты винта, усилие и направление упора гребного винта и, если применимо, усилие и направление упора подруливающего устройства, шага и режима работы; все показания приборов должны быть видны с места, откуда обычно управляется судно; и

.5 средство автосопровождения (САС) или иное средство автоматической прокладки дистанции и пеленга целей для определения опасности столкновения.

2.6 На всех судах валовой вместимостью 500 и более выход из строя одного элемента оборудования не должен приводить к снижению способности судна выполнять требования пунктов 2.1.1, 2.1.2 и 2.1.4.

2.7 Все суда валовой вместимостью 3000 и более, дополнительно к требованиям пункта 2.5, должны иметь:

.1 радиолокатор в полосе частот 3 ГГц, или, если Администрация считает необходимым, - второй радиолокатор в полосе частот 9 ГГц или другое средство определения и отображения дистанции и пеленга других плавсредств, препятствий, буев, береговой черты и навигационных знаков для оказания помощи в судовождении и предупреждении столкновения средствами, которые функционально не зависят от средств, упомянутых в пункте 2.3.2; и

.2 второе средство автосопровождения (САС) или иное средство автоматической прокладки дистанции и пеленга целей для определения опасности столкновения, которое функционально независимо от упомянутого в пункте 2.5.5.

2.8 Все суда валовой вместимостью 10000 и более должны, дополнительно к требованиям пункта 2.7, за исключением пункта 2.7.2, иметь:

.1 средство автоматической радиолокационной прокладки (САРП) или иное средство, чтобы автоматически осуществлять прокладку дистанции и пеленга по меньшей мере 20 целей, соединенное с устройством для измерения и индикации скорости и пройденного расстояния относительно воды, для определения опасности столкновения и имитации маневра по расхождению; и

.2 систему управления курсом или систему управления по заданному пути, или другое средство, чтобы автоматически управлять и удерживать курс и/или прямой путь.

2.9 Все суда валовой вместимостью 50000 и более должны, дополнительно к требованиям пункта 2.8, иметь:

.1 индикатор угловой скорости поворота или иное средство определения и отображения угловой скорости поворота; и

.2 устройство для измерения и индикации скорости и пройденного расстояния или иное средство указания скорости и пройденного расстояния относительно грунта в продольном и поперечном направлениях.

2.10 Суда, совершающие международные рейсы, оснащаются электронной картографической навигационной информационной системой (ЭКНИС) следующим образом:

.1 пассажирские суда валовой вместимостью 500 и более, построенные 1 июля 2012 года и после этой даты;

.2 танкеры валовой вместимостью 3000 и более, построенные 1 июля 2012 года и после этой даты;

.3 грузовые суда вместимостью 10000 и более, иные чем танкеры, построенные 1 июля 2013 года и после этой даты;

.4 грузовые суда вместимостью 3000 и более, но менее 10000, иные чем танкеры, построенные 1 июля 2014 года и после этой даты;

.5 пассажирские суда валовой вместимостью 500 и более, построенные до 1 июля 2012 года, - не позднее первого освидетельствования* 1 июля 2014 года и после этой даты;

_____

* См. "Единообразную интерпретацию термина *первое освидетельствование*", ссылки на которую приводятся в правилах Конвенции СОЛАС (MSC.1/Circ.1290).

.6 танкеры валовой вместимостью 3000 и более, построенные до 1 июля 2012 года, - не позднее первого освидетельствования* 1 июля 2015 года и после этой даты;

_____

* См. "Единообразную интерпретацию термина *первое освидетельствование*", ссылки на которую приводятся в правилах Конвенции СОЛАС (MSC.1/Circ.1290).

.7 грузовые суда валовой вместимостью 50000 и более, иные чем танкеры, построенные до 1 июля 2013 года, - не позднее первого освидетельствования* 1 июля 2016 года и после этой даты;

_____

* См. "Единообразную интерпретацию термина *первое освидетельствование*", ссылки на которую приводятся в правилах Конвенции СОЛАС (MSC.1/Circ.1290).

.8 грузовые суда валовой вместимостью 20000 и более, но менее 50000, иные чем танкеры, построенные до 1 июля 2013 года, - не позднее первого освидетельствования* 1 июля 2017 года и после этой даты;

_____

* См. "Единообразную интерпретацию термина *первое освидетельствование*", ссылки на которую приводятся в правилах Конвенции СОЛАС (MSC.1/Circ.1290).

.9 грузовые суда валовой вместимостью 10000 и более, но менее 20000, иные чем танкеры, построенные до 1 июля 2013 года, - не позднее первого освидетельствования* 1 июля 2018 года и после этой даты.

_____

* См. "Единообразную интерпретацию термина *первое освидетельствование*", ссылки на которую приводятся в правилах Конвенции СОЛАС (MSC.1/Circ.1290).

2.11 Администрация может изъять из применения требований пункта 2.10 суда, которые будут постоянно выведены из эксплуатации в течение двух лет после дат внедрения, указанных в подпунктах .5-.9 пункта 2.10.

3 Если данным правилом разрешены *другие средства*, они должны быть одобрены Администрацией в соответствии с правилом 18.

4 Навигационное оборудование и системы, упомянутые в данном правиле, устанавливаются, испытываются и обслуживаются так, чтобы свести к минимуму возникновение неисправностей.

5 Навигационное оборудование и системы с альтернативными режимами работы должны иметь индикацию используемого режима работы.

6 Интегрированные системы ходового мостика* должны быть устроены так, чтобы неисправность одной из подсистем незамедлительно привлекала бы звуковой и визуальной аварийно-предупредительной сигнализацией внимание помощника капитана, несущего ходовую навигационную вахту, и не приводила к неисправности любой другой подсистемы. В случае наличия неисправности в одной части интегрированной навигационной системы** должна быть возможность для работы каждого отдельного оборудования системы или части системы отдельно.

_____

* См. циркуляр SN.1/Circ.288 - "Руководство по оборудованию и системам ходового мостика, их устройству и интеграции (BES)".

** См. приложение 3 к резолюции MSC.86(70) и MSC.252(73) - "Пересмотренные эксплуатационные требования к интегрированным навигационным системам".

**Правило 19-1. Опознавание судов и слежение за ними на дальнем расстоянии**

Опознавание судов и слежение за ними на дальнем расстоянии

1 Ничто в данном правиле или в положениях по эксплуатационным и функциональным требованиям, принятым Организацией*** в отношении опознавания судов и слежения за ними на дальнем расстоянии, не предопределяет прав, юрисдикции и обязательств государств по международному праву, в частности, по правовому режиму открытого моря, исключительной экономической зоны, прилежащей зоны, территориальных морей или проливов, используемых для международного судоходства, и архипелажных морских коридоров.

_____

*** См. "Пересмотренные эксплуатационные и функциональные требования к системе опознавания судов и слежения за ними на дальнем расстоянии", принятые Организацией резолюцией MSC.263(84) с поправками.

2.1 С учетом положений пунктов 4.1 и 4.2, данное правило применяется к следующим типам судов, совершающих международные рейсы:

.1 пассажирские суда, включая высокоскоростные пассажирские суда;

.2 грузовые суда, включая высокоскоростные суда, валовой вместимостью**** 300 и более; и

---

**** "Валовая вместимость", подлежащая использованию для определения применимости положений данного правила к грузовому судну или высокоскоростному судну, должна быть такой, которая определена по положениям Международной конвенции по обмеру судов 1969 года, независимо от даты, на которую построено или строится судно или высокоскоростное судно.

.3 морские передвижные буровые установки.

2.2 Термин *судно*, когда он используется в пунктах 3-11.2, включает пассажирские и грузовые суда, высокоскоростные суда и морские передвижные буровые установки, на которые распространяются положения данного правила.

3 Данное правило вносит положения, дающие Договаривающимся правительствам права на установление системы опознавания судов и слежения за ними на дальнем расстоянии.

4.1 Суда оснащаются системой, автоматически передающей указанную в пункте 5 информацию, а именно:

.1 суда, построенные 31 декабря 2008 года и после этой даты;

.2 суда, построенные до 31 декабря 2008 года и освидетельствованные на плавание:

.1 в морских районах A1 и A2, определенных в правилах IV/2.1.12 и IV/2.1.13; или

.2 в морских районах A1, A2 и A3, определенных в правилах IV/2.1.12, IV/2.1.13 и IV/2.1.14;

не позднее первого освидетельствования* радиоустановки после 31 декабря 2008 года;

---

* См. MSC.1/Circ.1290 - "Единообразные интерпретации термина *первое освидетельствование*, используемого в правилах Конвенции СОЛАС".

.3 суда, построенные до 1 января 2008 года и освидетельствованные на плавание в морских районах A1, A2, A3 и A4, определенных в правилах IV/2.1.12, IV.2.1.13, IV/2.1.14 и IV/2.1.15, - не позднее первого освидетельствования радиоустановки после 31 июля 2009 года. Однако, эти суда должны отвечать положениям подпункта .2 выше, когда они совершают плавание в пределах морских районов A1, A2 и A3.

4.2 Суда, независимо от даты их постройки, оборудованные автоматической идентификационной системой (АИС), определенной в правиле 19.2.4, и эксплуатируемые только в пределах морского района A1, определенного в правиле IV/2.1.12, могут не отвечать положениям данного правила.

5 С учетом положений пункта 4.1, суда автоматически передают следующую информацию в системе опознавания и слежения на дальнем расстоянии:

.1 идентификатор судна;

.2 координаты судна (широта и долгота); и

.3 дату и время определения координат.

6 Системы и оборудование, используемые для выполнения требований данного правила, должны отвечать эксплуатационным и функциональным требованиям не ниже принятых Организацией**. Любое судовое оборудование должно быть одобренного Администрацией типа.

---

** См. "Пересмотренные эксплуатационные и функциональные требования к системе опознавания судов и слежения за ними на дальнем расстоянии", принятые Организацией резолюцией MSC.263(84) с поправками.

7 Системы и оборудование, используемые для выполнения требований данного правила, должны иметь способность отключения на судне или быть способными прекращать раздачу информации в системе опознавания и слежения на дальнем расстоянии:

.1 когда международными соглашениями, законами или стандартами предусматривается скрытность навигационной информации; или

.2 в исключительных случаях и на самый короткий (насколько возможно) срок, поскольку, по решению капитана, работа системы снизит безопасность или ухудшит охрану судна. В таком случае, капитан, без ненадлежащей задержки или с обоснованием задержки, информирует Администрацию и делает запись в журнале регистрации событий, связанных с судовождением, который ведется в соответствии с правилом 28, излагая причины этого решения и указывая срок, в течение которого система или оборудование были выключены.

8.1 С учетом положений пунктов 8.2-11.2, Договаривающиеся правительства имеют возможность получать информацию о судах в системе опознавания и слежения на дальнем расстоянии следующим образом:

.1 Администрация уполномочена получать информацию о судах под ее флагом, независимо от местоположения таких судов;

.2 Договаривающееся правительство уполномочено получать такую информацию о судах, которые сообщили о своем намерении войти в портовое средство, определенное в правиле XI-2/1.1.9, или в место, находящееся под юрисдикцией этого Договаривающегося правительства, независимо от местоположения таких судов, при условии что эти суда не находятся в пределах вод, расположенных в сторону берега от исходных линий, установленных в соответствии с международным правом другим Договаривающимся правительством; и

.3 Договаривающееся правительство уполномочено получать информацию о судах, совершающих плавание под флагом другого Договаривающегося правительства, не намеревающихся войти в портовое средство или в место, находящееся под его юрисдикцией, совершающих плавание в пределах расстояния, не превышающего 1000 морских миль от его побережья, при условии что такие суда не находятся в пределах вод, расположенных в сторону берега от исходных линий, установленных в соответствии с международным правом другим Договаривающимся правительством; и

.4 Договаривающееся правительство не уполномочено на получение, согласно подпункту .3, такой информации о судне, находящемся в пределах территориального моря Договаривающегося правительства, под флагом которого это судно совершает плавание.

8.2 Договаривающиеся правительства устанавливают и сообщают Организации относящиеся к делу подробности, принимая во внимание эксплутационные и функциональные требования, принятые Организацией*, которые обеспечивают доступ к информации об опознавании судов и слежении за ними на дальнем расстоянии, согласно положениям пункта 8.1. Заинтересованное Договаривающееся правительство может, в любое время после этого, изменить или отменить такое сообщение. Организация информирует все Договаривающиеся правительства, по получении такого сообщения, вместе с его особенностями.

* См. "Пересмотренные эксплуатационные и функциональные требования к системе опознавания судов и слежения за ними на дальнем расстоянии", принятые Организацией резолюцией MSC.263(84) с поправками.

9.1 Несмотря на положения пункта 8.1.3, Администрация уполномочена, в целях реакции на обеспокоенность охраной или другими вопросами, в любое время решать, что информация об опознавании и слежении на дальнем расстоянии за судами под ее флагом не должна предоставляться согласно положениям пункта 8.1.3 Договаривающимся правительствам. Заинтересованная Администрация может в любое время после этого изменять, откладывать или аннулировать такие решения.

9.2 Заинтересованная Администрация, согласно пункту 9.1 сообщает, такие решения Организации. Организация информирует все Договаривающиеся правительства по получении такого сообщения вместе с его особенностями.

9.3 Права, обязанности и обязательства по международному праву тех судов, Администрации которых вводят положения пункта 9.1, не предопределяются в результате таких решений.

10 Договаривающиеся правительства в любое время:

.1 признают важность информации об опознавании судов и слежении за ними на дальнем расстоянии;

.2 признают и уважают коммерческую конфиденциальность и чувствительность любой информации, которую они могут получать от системы опознавания судов и слежения за ними на дальнем расстоянии;

.3 защищают информацию, которую они могут получать, от неразрешенного доступа или раскрытия; и

.4 используют информацию, которую они могут получать, совместимым с международным правом образом.

11.1 Договаривающиеся правительства несут все расходы, связанные с любой информацией об опознавании судов и слежении за ними на дальнем расстоянии, которую они запрашивают и получают. Несмотря на положения пункта 11.2, Договаривающиеся правительства не возлагают какие-либо расходы на суда в отношении этой информации, которую они желают получать.

11.2 Если национальное законодательство Администрации не требует иного, суда под ее флагом не несут каких-либо расходов за передачу информации об опознавании судов и слежении за ними на дальнем расстоянии, в соответствии с положениями данного правила.

12 Несмотря на положения пункта 8.1, службы поиска и спасания Договаривающихся правительств уполномочены на получение, без какой-либо оплаты, информации об опознавании судов и слежении за ними на дальнем расстоянии в отношении поиска и спасания лиц, терпящих бедствие в море.

13 Договаривающиеся правительства могут сообщать Организации о любом случае, когда они считают, что положения данного правила или каких-либо иных соответствующих требований, установленных Организацией, не были соблюдены или не соблюдаются.

14 Комитет по безопасности на море определяет критерии, процедуры и меры по установлению, рассмотрению, пересмотру и проверке предоставления информации об опознавании судов и слежении за ними на дальнем расстоянии Договаривающимся правительствам, согласно положениям данного правила.

**Правило 20. Приборы регистрации данных о рейсе**

Приборы регистрации данных о рейсе*

* См. резолюцию A.861(20) - "Рекомендация по эксплуатационным требованиям к приборам регистрации данных о рейсе (ПРД)" с поправками в MSC.214(81); MSC.333(90) - "Пересмотренные эксплуатационные требования к судовым приборам регистрации данных о рейсе (ПРД)", что применимо. См. также MSC/Circ.1024 - "Руководство по вопросам права собственности на приборы регистрации данных о рейсе (ПРД) и восстановления зарегистрированных данных".

1 В целях оказания помощи в расследовании аварий, при совершении международных рейсов, с учетом положений правила 1.4, суда оборудуются прибором регистрации данных о рейсе (ПРД) следующим образом:

.1 пассажирские суда, построенные 1 июля 2002 года и после этой даты;

.2 пассажирские суда ро-ро, построенные до 1 июля 2002 года, - не позднее первого освидетельствования** на 1 июля 2002 года и после этой даты;

** См. MSC.1/Circ.1290 - "Единообразные интерпретации термина *первое освидетельствование*, используемого в правилах Конвенции СОЛАС".

.3 пассажирские суда, иные чем пассажирские суда ро-ро, построенные до 1 июля 2002 года, - не позднее 1 января 2004 года; и

.4 суда, иные чем пассажирские суда, валовой вместимостью 3000 и более, построенные 1 июля 2002 года и после этой даты.

2 Для того, чтобы оказать помощь в расследованиях аварий, грузовые суда, при совершении международных рейсов, оборудуются ПРД, который может быть упрощенным прибором регистрации данных о рейсе (УПРД)***, следующим образом:

*** См. резолюцию MSC.163(78) - "Эксплуатационные требования к судовым упрощенным приборам регистрации данных о рейсе (УПРД)" с поправками в MSC.214(81).

.1 в случае грузовых судов валовой вместимостью 20000 и более, построенных до 1 июля 2002 года, - при первом плановом доковании после 1 июля 2006 года, но не позднее 1 июля 2009 года;

.2 в случае грузовых судов валовой вместимостью 3000 и более, но менее 20000, построенных до 1 июля 2002 года, - при первом доковании после 1 июля 2007 года, но не позднее 1 июля 2010 года; и

.3 Администрации могут освободить грузовые суда от применения требований подпунктов .1 и .2, если такие суда будут навсегда выведены из эксплуатации в течение двух лет с дат внедрения, указанных в подпунктах .1 и .2 выше.

3 Кроме пассажирских судов ро-ро, Администрации могут освободить суда, построенные до 1 июля 2002 года, от установки ПРД, если будет показано, что подсоединение прибора регистрации данных о рейсе к существующему судовому оборудованию является нецелесообразным и практически неосуществимым.

**Правило 21. Международный свод сигналов и Наставление ИАМСАР**

Международный свод сигналов и Наставление ИАМСАР

1 Все суда, от которых, в соответствии с настоящей Конвенцией, требуется наличие радиоустановок, должны иметь *Международный свод сигналов*, в который Организацией могут вноситься поправки. Это пособие должно быть также на любом ином судне, которое, по мнению Администрации, может нуждаться в нем.

2 Все суда должны иметь приведенный на уровень современности экземпляр книги III *Международного авиационного и морского наставления по поиску и спасанию (ИАМСАР)*.

**Правило 22. Видимость с ходового мостика**

Видимость с ходового мостика

1 Суда длиной 55 м и более, определенной в правиле 2.4, построенные 1 июля 1998 года и после этой даты, должны отвечать следующим требованиям:

.1 обзор поверхности моря с места управления судном не должен быть затенен более чем на расстояние в две длины судна или 500 метров, смотря по тому, что меньше, впереди носовой оконечности до 10° на каждый борт при всех условиях осадки судна, дифферента и палубного груза;

.2 никакой теневой сектор, создаваемый грузом, грузовым устройством или другими препятствиями, находящимися впереди, за пределами рулевой рубки, затрудняющими обзор поверхности моря с места управления судном, не должен превышать 10°. Суммарный теневой сектор не должен превышать 20°. Секторы беспрепятственного обзора между теневыми секторами не должны быть менее 5°. Однако, при обзоре, описание которого дано в пункте .1, каждый отдельный теневой сектор не должен превышать 5°;

.3 горизонтальный обзор с места управления судном должен обеспечиваться в секторе не меньшем, чем 225°, т.е. от направления прямо по носу не менее 22,5° позади траверза каждого борта;

.4 с каждого крыла мостика обзор должен обеспечиваться в секторе не менее 225°, т.е. не менее чем 45° с противоположного борта через нос и до 180° к корме;

.5 с главного поста управления рулем обзор должен простираться в секторе от направления прямо по носу не менее, чем до 60° на каждый борт;

.6 борт судна должен быть виден с крыла мостика;

.7 высота нижней кромки передних окон ходового мостика над палубой мостика должна быть как можно меньше. Ни в коем случае нижняя кромка не должна представлять помехи обзору вперед, как предписано в данном правиле;

.8 верхняя кромка передних окон ходового мостика должна обеспечивать возможность обзора вперед с места управления судном для человека, глаза которого находятся на высоте 1800 мм от палубы мостика, когда судно испытывает сильную килевую качку. Администрация может допустить снижение требования в отношении высоты глаз, но не ниже 1600 мм, если она убеждена, что высота 1800 мм не является обоснованной и практически целесообразной;

.9 окна должны отвечать следующим требованиям:

.1 во избежание отражения, передние окна мостика должны иметь наклон от вертикали, выступая в своей верхней части наружу на угол не менее 10° и не более 25°;

.2 пространство между окнами ходового мостика должно быть минимальным и не располагаться непосредственно перед любым рабочим местом вахтенного;

.3 поляризованное и тонированное остекление окон не должно устанавливаться;

.4 ясный обзор, по крайней мере через два передних окна ходового мостика и, в зависимости от конфигурации мостика, через дополнительное количество окон, должен обеспечиваться всегда, независимо от погодных условий.

2 Суда, построенные до 1 июля 1998 года, должны, насколько это практически возможно, отвечать требованиям пунктов 1.1 и 1.2. Однако, на этих судах не требуется производства конструкционных изменений или установки дополнительного оборудования.

3 Суда необычных проектов, которые, по мнению Администрации, не могут удовлетворять требованиям данного правила, должны быть обеспечены мерами и устройствами, позволяющими достичь степени видимости, которая, насколько это практически возможно, приближена к требованиям, предписываемым данным правилом.

4 Несмотря на требования пунктов 1.1, 1.3, 1.4 и 1.5, замена балластной воды может производиться, при условии что:

.1 капитан уверен в том, что это безопасно, и учитывает любое увеличение теневых секторов или снижение горизонтального обзора в результате этой операции с целью обеспечения постоянного надлежащего наблюдения;

.2 эта операция проводится в соответствии с судовым планом управления балластными водами, принимая во внимание рекомендации по замене балластной воды, принятые Организацией; и

.3 начало и окончание операции регистрируется в судовом документе регистрации событий, связанных с судовождением, согласно правилу 28.

**Правило 23. Устройства для передачи лоцмана**

Устройства для передачи лоцмана

***1 Применение***

1.1 Суда, совершающие рейсы, в ходе которых могут использоваться лоцманы, должны иметь устройства для передачи лоцмана.

1.2 Оборудование и устройства для передачи лоцмана, которые установлены* 1 июля 2012 года и после этой даты, должны отвечать требованиям данного правила; следует обратить должное внимание на. стандарты**, одобренные Организацией.

* См. MSC.1/Circ.1375/Rev.1 - "Единообразная интерпретация правила V/23 Конвенции СОЛАС".

** См. резолюцию A1045(27) - "Устройства для передачи лоцмана" и циркуляр MSC.1/Circ.1428 - "Устройства для передачи лоцмана. Требуемые устройства для передачи лоцмана".

1.3 Если не оговорено иное, оборудование и устройства для передачи лоцмана, которые установлены на судах до 1 июля 2012 года, должны отвечать, по крайней мере, требованиям правила 17*** или 23 - что применимо - Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, бывшей в силе до этой даты, также должное внимание следует обращать на стандарты, одобренные Организацией до этой даты.

*** См. резолюцию MSC.99(73), вступившую в силу 1 июля 2002 года, которая перенумеровала предыдущее правило 17 в 23.

1.4 Оборудование и устройства, установленные 1 июля 2012 года и после этой даты, которые являются заменой оборудования и устройств, установленных на судах до 1 июля 2012 года, должны отвечать требованиям данного правила - насколько это оправдано и практически возможно.

1.5 В отношении судов, построенных до 1 января 1994 года, пункт 5 данного правила применяется не позднее первого освидетельствования**** 1 июля 2012 года и после этой даты.

**** См. MSC.1/Circ.1290 - "Единообразная интерпретация термина *первое освидетельствование*, используемого в правилах Конвенции СОЛАС".

1.6 Пункт 6 данного правила применяется ко всем судам.

***2 Общие положения***

2.1 Все устройства, используемые для передачи лоцмана, должны быть надлежащими для выполнения своего назначения по обеспечению безопасной посадки и высадки лоцманов. Средства должны содержаться в чистоте, надлежащим образом ухоженными, отремонтированными и уложенными, они должны регулярно осматриваться для обеспечения их безопасного использования. Использоваться они должны только для посадки и высадки людей.

2.2 Установка устройств для передачи лоцмана, посадка и высадка лоцмана должны производиться под наблюдением ответственного лица командного состава, имеющего средства связи с ходовым мостиком; ответственное лицо должно также безопасным путем сопровождать лоцмана на ходовой мостик и обратно. Лица, привлеченные к установке и эксплуатации любого механического оборудования, должны быть проинструктированы в отношении безопасного порядка действий, надлежащего использования, а оборудование должно быть опробовано до его использования.

2.3 Лоцманский трап должен освидетельствоваться его производителем как отвечающий данному правилу или международному стандарту*, приемлемому для Организации. Трапы проверяются в соответствии с правилами 6, 7 и 8 главы I.

_____

* См. рекомендации Международной организации по стандартизации, в частности - публикацию ИСО 799:2004, "Суда и морская технология - Лоцманские трапы".

2.4 Все лоцманские трапы, используемые для передачи лоцмана, четко маркируются биркой или иной постоянной маркировкой, так чтобы можно было идентифицировать каждое средство в целях освидетельствования, проверки и ведения учета. На судне ведется учет в отношении дат: когда поступил на судно указанный трап, и когда производились все ремонты трапа.

2.5 В данном правиле упоминается штатный трап - имеется в виду и любой наклонный трап, используемый как часть устройств для передачи лоцмана.

***3 Устройства для передачи***

3.1 Устройства должны обеспечивать безопасную посадку и высадку лоцманов с любого борта судна.

3.2 На всех судах, где расстояние от уровня моря до места доступа на судно или до места схода с него превышает 9 м, в случаях если посадка и высадка лоцманов будет осуществляться посредством штатного трапа** или другим столь же безопасным и удобным средством в сочетании с лоцманским трапом, судно должно нести такое оборудование на каждом борту, при условии что такое оборудование не является переносным и не может использоваться на обоих бортах.

_____

** См. принятое резолюцией MSC.256(84) правило II-1/3-9 - *Средства доступа на суда* вместе с соответствующим Руководством (MSC.1/Circ.1331).

3.3 Безопасный и удобный вход на судно и сход с него должен быть обеспечен либо[42]:

.1 лоцманским трапом, требующим подъема на высоту от поверхности воды не менее 1,5 м и не более 9 м, расположенным и закрепленным так, чтобы:

.1 быть вне района любого возможного слива с судна;

.2 быть в пределах цилиндрической части корпуса, а также, насколько это практически возможно, - быть в пределах средней части судна, равной половине его длины;

.3 каждая ступенька трапа должна надежно упираться в борт судна; если особенности конструкции, например привальные брусья, не позволяют выполнять это положение, то должны быть приняты удовлетворяющие Администрацию специальные меры, обеспечивающие безопасную посадку и высадку людей;

.4 лоцманский штормтрап должен состоять из одной секции, имеющей достаточную длину, чтобы достигать уровня воды от места входа на судно или схода с него при любых осадках и дифферентах судна, а также при крене 15° на противоположный борт; рымы, скобы и крепежные тросы должны быть такими же прочными, по крайней мере, как и тетивы трапа; или

.2 штатным трапом в сочетании с лоцманским трапом (т.е. комбинационное устройство) или другим одинаково безопасным и удобным средством, когда расстояние от уровня воды до места входа на судно более 9 м. Штатный трап должен устанавливаться так, чтобы быть направленным к корме. При таком использовании должны иметься средства удержания нижнего конца штатного трапа и его площадки у борта судна в пределах цилиндрической части корпуса и, насколько это практически возможно, - в пределах средней части судна, равной половине его длины; штатный трап должен находиться вне района любого слива с судна;

.1 если для доступа лоцмана используется комбинационное устройство, должны обеспечиваться средства удержания лоцманского трапа и фалрепов у борта судна в точке, номинально в 1,5 м выше нижней площадки штатного трапа. В случае комбинационного устройства, использующего штатный трап с откидной крышкой в нижней платформе (т.е. посадочная площадка), лоцманский трап и фалрепы должны устанавливаться через люк платформы, простираясь выше платформы до высоты поручня трапа.

***4 Доступ на палубу судна***

Должны быть предусмотрены средства, обеспечивающие любому лицу безопасный, удобный и свободный проход на судно или сход с него с верхней части лоцманского трапа или любого штатного трапа или другого средства, предназначенного для этой цели. Если такой проход осуществляется посредством:

.1 прохода в леерном ограждении или фальшборте, то он должен быть оборудован надежными поручнями;

.2 трапа, установленного через фальшборт, двух стоек поручней, прочно закрепленных за корпус судна внизу и в верхней части. Такой трап должен быть надежно прикреплен к судну, чтобы предотвращать опрокидывание.

***5 Двери в борту судна***

Двери в борту судна, используемые для передачи лоцмана, не должны открываться наружу.

***6 Механические лоцманские подъемники***

Механические лоцманские подъемники не должны использоваться.

***7 Связанное с устройством оборудование***

7.1 Следующее связанное с устройством оборудование, готовое к немедленному использованию при передаче людей, должно быть под рукой:

.1 два надежно прикреплённых к судну фалрепа диаметром не менее 28 мм и не более 32 мм - на случай если будут затребованы лоцманом; фалрепы должны крепиться одним концом к зафиксированной на палубе планке с рымом, они должны быть готовы для использования лоцманом при сходе или по требованию лоцмана при его подходе к борту (фалрепы должны доходить до высоты стоек в месте доступа через фальшборт, прежде чем заканчиваться у рыма на палубе);

.2 спасательный круг, снабженный самозажигающимся огнем;

.3 бросательный конец.

7.2 Если это требуется пунктом 4 выше, должны быть предусмотрены стойки и трапы, установленные у фальшборта.

***8 Освещение***

Должно быть предусмотрено достаточное освещение устройства для передачи лоцмана и пространства за бортом, а также - освещение места на палубе для посадки или высадки человека.

**Правило 24. Использование системы управления курсом и/или системы управления по заданному пути**

Использование системы управления курсом и/или системы управления по заданному пути

1 В районах высокой интенсивности судоходства, в условиях ограниченной видимости и во всех других опасных для плавания ситуациях, если используются системы управления курсом и/или по заданному пути, должна быть предусмотрена возможность немедленного перехода на ручное управление рулем.

2 В вышеупомянутых обстоятельствах вахтенный помощник капитана должен иметь возможность без промедления использовать для управления судном квалифицированного рулевого, который в любой момент должен быть готов приступить к управлению рулем.

3 Переход с автоматического управления рулем на ручное, и наоборот, должен производиться ответственным лицом командного состава или под его наблюдением.

4 Ручное управление рулем должно испытываться после каждого продолжительного использования систем управления курсом и/или по заданному пути, и перед входом в районы, где судовождение требует особой осторожности.

**Правило 25. Работа рулевого привода**

Работа рулевого привода

В районах, где судовождение требует особой осторожности, на судах должно работать более одного силового агрегата рулевого привода, если такие агрегаты могут работать одновременно.

**Правило 26. Рулевой привод: испытания и учения**

Рулевой привод: испытания и учения

1 В пределах 12 часов до отхода судна экипаж должен проверить и испытать судовой рулевой привод. Процедура испытаний должна включать, где это применимо, проверку работы следующего:

.1 главного рулевого привода;

.2 вспомогательного рулевого привода;

.3 систем дистанционного управления рулевым приводом;

.4 постов управления рулем, расположенных на ходовом мостике;

.5 аварийного электропитания;

.6 указателей углового положения руля посредством сравнения их показаний с действительным положением руля;

.7 аварийно-предупредительной сигнализации о потере питания системы дистанционного управления рулевым приводом;

.8 аварийно-предупредительной сигнализации о неисправности силового агрегата рулевого привода; и

.9 автоматических отключающих устройств и другого автоматического оборудования.

2 Проверки и испытания должны включать:

. 1 полную перекладку руля в соответствии с требуемыми характеристиками рулевого привода;

.2 визуальный осмотр рулевого привода и его соединительных узлов; и

.3 работу средств связи между ходовым мостиком и румпельным отделением.

3.1 На ходовом мостике и в румпельном отделении должны быть постоянно вывешены простые инструкции по эксплуатации с блок-схемой, показывающей порядок переключения систем дистанционного управления рулевым приводом и силовых агрегатов рулевого привода.

3.2 Все лица командного состава судна, связанные с эксплуатацией и/или техническим обслуживанием рулевого привода, должны знать работу установленных на судне рулевых систем и порядок перехода с одной системы на другую.

4 В дополнение к обычным проверкам и испытаниям, предписываемым пунктами 1 и 2, по меньшей мере один раз в три месяца должны проводиться учения по аварийному управлению рулем с целью отработки действий по управлению судном в аварийных условиях. Эти учения должны включать управление непосредственно из румпельного отделения, осуществление связи с ходовым мостиком и, где это применимо, работу альтернативных источников электропитания.

5 Администрация может не требовать проведения проверок и испытаний, предписанных пунктами 1 и 2, на судах, совершающих регулярные рейсы небольшой продолжительности. На таких судах эти проверки и испытания должны проводиться по меньшей мере один раз в неделю.

6 Даты проведения проверок и испытаний, предписанных пунктами 1 и 2, а также даты и подробное описание учений по аварийному управлению рулем, проводимых согласно пункту 4, должны регистрироваться.

**Правило 27. Морские навигационные карты и морские навигационные пособия**

Морские навигационные карты и морские навигационные пособия

Морские навигационные карты и морские навигационные пособия, такие как лоции, огни и знаки, извещения мореплавателям, таблицы приливов и все другие морские навигационные пособия для предстоящего рейса, должны быть адекватными и приведенными на уровень современности.

**Правило 28. Регистрация событий, связанных с судовождением и ежедневные сообщения**

Регистрация событий, связанных с судовождением и ежедневные сообщения

1 На всех судах, совершающих международные рейсы, должна вестись регистрация деятельности и событий, имеющих значимость для безопасности судовождения, которая должна содержать достаточно подробную информацию для восстановления полной картины рейса, принимая во внимание принятые Организацией рекомендации*. Если такая информация не ведется в судовом журнале, она должна вестись в иной форме, одобренной Администрацией.

* См. "Руководство по регистрации событий, связанных с судовождением", принятое резолюцией A.916(22) Организации.

2 Каждое судно валовой вместимостью 500 и более, совершающее международные рейсы, превышающие 48 ч, направляет ежедневное сообщение своей компании, определенной в правиле IX/1, которая хранит его и все последующие сообщения на протяжении всего рейса судна. Ежедневные сообщения могут передаваться любыми средствами, при условии что они переданы в компанию как можно скорее после определения указанных в сообщении координат. Могут использоваться системы автоматических сообщений, при условии что они включают функцию регистрации передачи таких сообщений и что эти функции и устройства сопряжения с оборудованием определения координат являются объектом регулярных проверок капитаном. Сообщение должно содержать следующее:

.1 координаты судна;

.2 курс и скорость судна; и

.3 особенности всех внешних или внутренних условий, оказывающих влияние на рейс судна, или обычную безопасную эксплуатацию судна.

**Правило 29. Спасательные сигналы для использования терпящими бедствие морскими и воздушными судами или людьми**

Спасательные сигналы для использования терпящими бедствие морскими и воздушными судами или людьми

Иллюстрированная таблица с описанием спасательных сигналов* должна быть под рукой у вахтенного помощника капитана каждого судна, к которому применяется данная глава. Эти сигналы должны применяться терпящими бедствие судами или людьми для связи со спасательными станциями, морскими спасательными единицами и воздушными судами, занятыми операциями по поиску и спасанию.

* Описание таких спасательных сигналов представлено в Международном авиационном и морском наставлении по поиску и спасанию (ИАМСАР), книга III - Подвижные средства; рисунки сигналов приводятся также в Международном своде сигналов (резолюция A.80(IV) с поправками).

**Правило 30. Эксплуатационные ограничения**

Эксплуатационные ограничения

1 Данное правило применяется ко всем пассажирским судам, к которым применяется глава I.

2 Все ограничения в отношении эксплуатации пассажирского судна, включая изъятия из любого из данных правил, ограничения по районам эксплуатации, ограничения по метеорологическим причинам, ограничения по состоянию моря, по допустимой загрузке, дифференту, скорости и любые другие ограничения, независимо от того, предписаны они Администрацией, установлены при проектировании или на стадии строительства, должны быть сведены в *Перечень ограничений* до введения пассажирского судна в эксплуатацию. Перечень, вместе с любыми необходимыми пояснениями, должен быть оформлен документом, приемлемым для Администрации, и должен храниться на борту в легкодоступном для капитана месте. Перечень должен поддерживаться на уровне современности. Если используемый язык не является английским или французским, Перечень должен иметь перевод на один из этих двух языков.

**Правило 31. Сообщения об опасностях**

Сообщения об опасностях

1 Капитан каждого судна, встретившего опасные льды или покинутое судно, представляющее опасность для плавания, любую другую прямую навигационную опасность или тропический шторм, либо оказавшегося в условиях температуры воздуха ниже точки замерзания и штормового ветра, вызывающих сильное обледенение надстроек, или под воздействием ветров силой в 10 и более баллов по шкале Бофорта, о которых не было получено штормового предупреждения, обязан всеми имеющимися в его распоряжении средствами передать об этом информацию находящимся поблизости судам, а также компетентным властям. Информация передается в произвольной форме. Она может быть передана либо открытым текстом (предпочтительно, на английском языке), либо посредством Международного свода сигналов.

2 Каждое Договаривающееся правительство принимает все меры, необходимые для обеспечения того, чтобы полученная информация о какой-либо из опасностей, указанных в пункте 1, была немедленно доведена до сведения всех, кого это касается, и сообщена другим заинтересованным правительствам.

3 Передача сообщений об опасностях является бесплатной для соответствующих судов.

4 Каждому радиосообщению, передаваемому на основании пункта 1, предшествует сигнал безопасности по процедуре, предписанной Регламентом радиосвязи, определенном в правиле IV/2.

**Правило 32. Информация, передаваемая в сообщениях об опасностях**

Информация, передаваемая в сообщениях об опасностях

В сообщениях об опасностях передается следующая информация:

1 О льдах, покинутых судах и других прямых опасностях для мореплавания:

.1 характер обнаруженного льда, покинутого судна или опасности;

.2 координаты льда, покинутого судна или опасности во время последнего наблюдения;

.3 время (UTC - всемирное координированное время) и дата последнего наблюдения события.

2 О тропических циклонах* (штормах):

---

* Термин *тропический циклон* - наиболее общий термин, используемый национальными метеорологическими службами ВМО. В зависимости от географического местоположения могут также использоваться термины *ураган, тайфун, циклон* и т.д.

.1 сообщение о встрече с тропическим циклоном (штормом). Эта обязанность должна пониматься в широком смысле, и сообщение должно передаваться во всех случаях, когда у капитана имеются все основания полагать, что поблизости формируется или находится тропический шторм;

.2 время (UTC), дата и координаты судна при такой встрече;

.3 в сообщение включается столько сведений из приведенных ниже, сколько практически возможно:

- барометрическое давление**, предпочтительно с поправкой (в миллибарах, миллиметрах или в дюймах с указанием: с поправкой или без поправки);

---

** Стандартная международная единица для измерения барометрического давления - гектопаскаль (ГПа), совпадающая по величине с миллибаром (мбар).

- барометрическая тенденция (изменения барометрического давления за последние 3 ч);

- истинное направление ветра;

- сила ветра (по шкале Бофорта);

- состояние моря (спокойное море, умеренное, сильное или очень сильное волнение);

- зыбь (малая, умеренная, крупная) и истинное направление, откуда она движется. Полезно также указание о периоде или длине зыби (короткая, средняя, длинная);

- истинный курс и скорость судна.

*О последующих наблюдениях*

3 После сообщения капитана о тропическом циклоне или другом опасном шторме желательно, но не обязательно, вести дальнейшие наблюдения и передавать сообщения о них, если практически возможно, ежечасно, но во всяком случае не реже чем через каждые 3 ч, пока судно находится под воздействием шторма.

4 О ветре силой 10 и более баллов по шкале Бофорта, о котором не было получено штормового предупреждения. Это относится ко всем штормам, иным чем тропические циклоны, упомянутые в пункте 2; в сообщении о встрече с таким штормом следует давать сведения, подобные перечисленным в том же пункте, за исключением данных, касающихся состояния моря и зыби.

5 О температуре воздуха ниже точки замерзания и штормовом ветре, вызывающих сильное обледенение надстроек:

.1 время (UTC) и дата;

.2 температура воздуха;

.3 температура воды, если практически возможно;

.4 сила и направление ветра.

*Примеры*

Лед

ТТТ ЛЕД. ЗАМЕЧЕН БОЛЬШОЙ АЙСБЕРГ В 4506 N, 4410 W, В 0800 UTC, 15 МАЯ.

Покинутые суда

ТТТ ПОКИНУТОЕ СУДНО. ЗАМЕЧЕН ПЛАВАЮЩИЙ ПРЕДМЕТ, ПОЧТИ ПОЛНОСТЬЮ ПОГРУЖЕННЫЙ В ВОДУ, В 4006 N, 1243 W, В 1630 UTC, 21 АПРЕЛЯ.

Навигационная опасность

ТТТ НАВИГАЦИОННАЯ ОПАСНОСТЬ. ПЛАВУЧИЙ МАЯК АЛЬФА НЕ НА СВОЕМ ШТАТНОМ МЕСТЕ. 1800 UTC, 3 ЯНВАРЯ.

Тропический циклон

ТТТ ШТОРМ. 0030 UTC, 18 АВГУСТА, 2004 N, 11354 E. БАРОМЕТР С ПОПРАВКОЙ 994 МБАР, ТЕНДЕНЦИЯ К ПОНИЖЕНИЮ 6 МБАР. ВЕТЕР NW СИЛОЙ 9, СИЛЬНЫЕ ШКВАЛЫ. КРУПНАЯ ЗЫБЬ С ВОСТОКА. КУРС 067, 5 УЗ.

ТТТ ШТОРМ. ИМЕЮТСЯ ПРИЗНАКИ ПРИБЛИЖЕНИЯ УРАГАНА. 1300 UTC, 14 СЕНТЯБРЯ. 2200 N, 7236 W. БАРОМЕТР С ПОПРАВКОЙ 29,64 ДЮЙМА, ТЕНДЕНЦИЯ К ПОНИЖЕНИЮ 0,15 ДЮЙМА. ВЕТЕР NE СИЛОЙ 8, ЧАСТЫЕ ШКВАЛЫ С ДОЖДЕМ. КУРС 035, 9 УЗ.

ТТТ ШТОРМ. ИМЕЮТСЯ ПРИЗНАКИ ОБРАЗОВАНИЯ СИЛЬНОГО ЦИКЛОНА. 0200 UTC, 4 МАЯ. 1620 N, 9203 E. БАРОМЕТР БЕЗ ПОПРАВКИ 753 ММ, ТЕНДЕНЦИЯ К ПОНИЖЕНИЮ 5 ММ. ВЕТЕР SW СИЛОЙ 5 БАЛЛОВ, КУРС 300, 8 УЗ.

ТТТ ШТОРМ. ТАЙФУН НА ЮГО-ВОСТОКЕ. 0300 UTC, 12 ИЮНЯ. 1812 N, 12605 Б. БАРОМЕТР БЫСТРО ПАДАЕТ. ВЕТЕР, УСИЛИВАЮЩИЙСЯ С N.

ТТТ ШТОРМ. СИЛА ВЕТРА 11 БАЛЛОВ, ШТОРМОВОЕ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ НЕ ПОЛУЧЕНО. 0300 UTC, 4 МАЯ. 4930 N, 30 W. БАРОМЕТР С ПОПРАВКОЙ 983 МБАР, ТЕНДЕНЦИЯ К ПОНИЖЕНИЮ 4 МБАР. ВЕТЕР SW СИЛОЙ 11, ПЕРЕМЕННОГО НАПРАВЛЕНИЯ, КУРС 260, 6 УЗ.

Обледенение

ТТТ ИСПЫТЫВАЮ СИЛЬНОЕ ОБЛЕДЕНЕНИЕ. 1400 UTC, 2 МАРТА. 69 N, 10 W. ТЕМПЕРАТУРА ВОЗДУХА -7,8°C (18°F). ТЕМПЕРАТУРА ВОДЫ -1,7°C (29°F). ВЕТЕР NE СИЛОЙ 8.

**Правило 33. Ситуация бедствия: обязанности и процедуры**

Ситуация бедствия: обязанности и процедуры

1 Капитан судна, находящегося в море, который в состоянии оказать помощь, получив из любого источника информацию о том, что люди терпят бедствие в море, должен следовать с максимально возможной скоростью для оказания помощи, сообщив, если это возможно, им или службе поиска и спасания о действиях и намерениях судна. Эта обязанность оказывать помощь налагается вне зависимости от национальной принадлежности или статуса таких лиц или обстоятельств, в которых они находятся. Если судно, получившее оповещение о бедствии, лишено возможности или, в силу особых обстоятельств случая, считает ненужным или излишним следовать им на помощь, капитан обязан сделать в судовом журнале запись о причине, в силу которой он не последовал на помощь людям, терпящим бедствие, и, с учетом рекомендации Организации*, информировать соответствующую службу поиска и спасания в установленном порядке.

* См. "Немедленные действия", которые должны быть предприняты каждым судном, получившим сообщение о бедствии, в Наставлении ИАМСАР.

1-1 Договаривающиеся правительства координируют и объединяют усилия по обеспечению того, чтобы капитаны судов, оказавших помощь, приняв на борт людей, потерпевших бедствие в море, после этого освобождались от своих обязанностей при наименьшем отклонении от намеченного рейса судна, при условии что такое освобождение капитана судна от обязанностей по данному правилу не приведет к снижению уровня безопасности человеческой жизни на море. Договаривающееся правительство, ответственное за поисково-спасательный район, в котором оказана такая помощь, проявляет главную ответственность за обеспечение проведения такой координации и за объединение усилий, для того чтобы спасенные были сняты с судна и доставлены в безопасное место, принимая во внимание конкретные обстоятельства этого случая и руководство**, выработанное Организацией. В таких случаях, соответствующие Договаривающиеся правительства принимают меры, способствующие тому, чтобы снятие спасенных людей было произведено так скоро, как это можно выполнить на практике.

** См. резолюцию MSC.167(78) - "Руководство по обращению с лицами, спасенными в море".

2 Капитан судна, терпящего бедствие, или соответствующая служба поиска и спасания, посоветовавшись, насколько это возможно, с капитанами судов, ответивших на его оповещение о бедствии, имеет право выбрать одно или несколько из этих судов, которые, по мнению капитана судна, терпящего бедствие, или службы поиска и спасания наиболее способны оказать помощь, и долг капитана судна или капитанов выбранных судов, помощь которых запрошена, - подчиниться такому выбору, продолжая следовать с максимально возможной скоростью на помощь людям, терпящим бедствие.

3 Капитаны судов освобождаются от обязанности, налагаемой пунктом 1, узнав, что не их суда были выбраны, а выбрано одно или несколько других судов, которые подчиняются такому выбору. Это решение, если возможно, должно быть доведено до сведения других выбранных судов и до службы поиска и спасания.

4 Капитан судна освобождается от обязанности, налагаемой пунктом 1, а если его судно было выбрано, то и от обязанности, налагаемой пунктом 2, по получении сообщения о том, что помощь больше не нужна, от людей, терпящих бедствие, от службы поиска и спасания или от капитана другого судна, прибывшего к таким людям.

5 Положения данного правила не предопределяют действие подписанной в Брюсселе 23 сентября 1910 года Конвенции для объединения некоторых правил по оказанию помощи и спасанию на море, в частности, обязанность оказывать помощь, как предписывается статьей 11 вышеупомянутой Конвенции*.

_____

* Международная конвенция о спасании 1989 года, заключенная в г.Лондоне 28 апреля 1989 года, вступила в силу 14 июля 1996 года.

6 Капитаны судов, принявшие на борт лиц, потерпевших бедствие в море, должны обращаться с ними гуманно, с учетом возможностей судна.

**Правило 34. Безопасность судовождения и предотвращение опасных ситуаций**

Безопасность судовождения и предотвращение опасных ситуаций

1 До выхода в море капитан должен обеспечить, чтобы намеченный рейс был спланирован, используя соответствующие морские навигационные карты и морские навигационные пособия на район плавания, принимая во внимание руководство и рекомендации, выработанные Организацией**.

_____

** См. "Руководство по планированию рейса", принятое резолюцией А.893(21) Организации и "Руководство по планированию рейсов для пассажирских судов, совершающих плавание в удаленных районах", принятое резолюцией А.999(25) Организации.

2 План рейса должен определить путь следования, при котором:

.1 принимаются во внимание любые относящиеся к рейсу системы установленных путей движения судов;

.2 обеспечивается достаточное пространство для безопасного перехода в течение всего рейса;

.3 учитываются все известные навигационные опасности и условия погоды; и

.4 принимаются во внимание применимые меры по защите морской окружающей среды и избегаются, насколько это практически возможно, действия и виды деятельности, которые могли бы нанести вред окружающей среде.

**Правило 34-1. Свобода принятия решений капитаном**

Свобода принятия решений капитаном

Владелец, фрахтователь или компания, эксплуатирующая судно, определенная в правиле IX/1, или любое иное лицо не должны стеснять или ограничивать капитана при принятии им решения или при исполнении любого решения, которое, по профессиональному суждению капитана, необходимо для охраны человеческой жизни на море и защиты морской окружающей среды.

**Правило 35. Неоправданное применение сигналов бедствия**

Неоправданное применение сигналов бедствия

Запрещается применение международного сигнала бедствия и любого иного сигнала, который может быть принят за международный сигнал бедствия, в целях, иных чем сообщение о том, что человек или люди терпят бедствие.

**Дополнение. Правила по управлению, эксплуатации и финансированию службы ледовой разведки в Северной Атлантике**

ПРАВИЛА ПО УПРАВЛЕНИЮ, ЭКСПЛУАТАЦИИ И ФИНАНСИРОВАНИЮ СЛУЖБЫ ЛЕДОВОЙ РАЗВЕДКИ В СЕВЕРНОЙ АТЛАНТИКЕ

1 В данных Правилах:

.1 *Ледовый сезон* означает период года с 15 февраля по 1 июля.

.2 *Район айсбергов, патрулируемый службой ледовой разведки* означает юго-восточные, южные и юго-западные границы района появления айсбергов вблизи Большой Ньюфаундлендской банки.

.3 *Пути, проходящие через районы айсбергов, патрулируемые службой ледовой разведки* означают:

.1 пути между портами Канады на атлантическом побережье (включая внутренние порты с подходами из Северной Атлантики через пролив Кансо и пролив Кабота) и портами Европы, Азии или Африки с подходами из Северной Атлантики через Гибралтарский пролив или к северу от него (за исключением путей плавания судов, которые проходят к югу от крайних границ льдов всех типов);

.2 пути через мыс Рейс, Ньюфаундленд, между портами Канады на атлантическом побережье (включая внутренние порты с подходами из Северной Атлантики через пролив Кансо и пролив Кабота) к западу от мыса Рейс, Ньюфаундленд, и портами Канады на атлантическом побережье к северу от мыса Рейс, Ньюфаундленд;

.3 пути между портами Соединенных Штатов, расположенными на атлантическом побережье и побережье Мексиканского залива (включая внутренние порты с подходами из Северной Атлантики через пролив Кансо и пролив Кабота), и портами Европы, Азии или Африки с подходами из Северной Атлантики через Гибралтарский пролив или к северу от него (за исключением путей плавания судов, которые проходят к югу от крайних границ льдов всех типов);

.4 пути через мыс Рейс, Ньюфаундленд, между портами Соединенных Штатов, расположенными на атлантическом побережье и побережье Мексиканского залива (включая внутренние порты с подходами из Северной Атлантики через пролив Кансо и пролив Кабота), и портами Канады на атлантическом побережье к северу от мыса Рейс, Ньюфаундленд.

.4 *Крайние границы льдов всех видов* в северной части Атлантического океана определяются линией, соединяющей следующие точки:

| | |
|---|---|
| A - 42°23' N, 59°25' W | J - 39°49' N, 41°00' W |
| B - 41°23' N, 57°00' W | K - 40°39' N, 39°00' W |
| C - 40°47' N, 55°00' W | L - 41°19' N, 38°00' W |
| D - 40°07' N, 53°00' W | M - 43°00' N, 37°27' W |
| E - 39°18' N, 49°39' W | N - 44°00' N, 37°29' W |
| F - 38°00' N, 47°35' W | O - 46°00' N, 37°55' W |
| G - 37°41' N, 46°40' W | P - 48°00' N, 38°28' W |
| H - 38°00' N, 45°33' W | Q - 50°00' N, 39°07' W |
| I - 39°05' N, 43°00' W | R - 51°25' N, 39°45' W. |

.5 *Управление и эксплуатация* означают содержание, руководство и эксплуатацию службы ледовой разведки, включая распространение получаемых при этом сведений.

.6 *Возмещающее правительство* означает Договаривающееся правительство, обязующееся участвовать в несении расходов, связанных с ледовой разведкой, в соответствии с данными Правилами.

2 Каждое Договаривающееся правительство, особо заинтересованное в этих услугах, суда которого проходят через район айсбергов в течение ледового сезона, обязуется вносить правительству Соединенных Штатов Америки свою пропорциональную долю расходов на управление и эксплуатацию службы ледовой разведки. Взнос правительству Соединенных Штатов Америки основывается на отношении средней ежегодной валовой вместимости судов возмещающего правительства, прошедших через район айсбергов, патрулируемый службой ледовой разведки, в течение трех предыдущих ледовых сезонов, к совместной средней ежегодной валовой вместимости всех судов, прошедших через район айсбергов, патрулируемый службой ледовой разведки, в течение трех предыдущих ледовых сезонов.

3 Все взносы рассчитываются умножением отношения, описанного в пункте 2, на средние ежегодные расходы, понесенные правительствами Соединенных Штатов Америки и Канады на управление и эксплуатацию служб ледовой разведки за предшествующие три года, к средней ежегодной валовой вместимости судов, прошедших через район айсбергов, патрулируемый службой ледовой разведки, в течение тех же самых трех лет. Это отношение вычисляется ежегодно и выражается в единовременно выплачиваемом ежегодном сборе.

4 Каждое из возмещающих правительств имеет право изменять или прекращать свои взносы, а другие заинтересованные правительства могут принять на себя увеличение своих взносов на расходы службы. Возмещающее правительство, которое использует это право, остается ответственным за свой текущий взнос по 1 сентября включительно, следующее за датой уведомления о намерении изменить или прекратить свое участие. С тем чтобы воспользоваться указанным правом, оно должно уведомить управляющее правительство по меньшей мере за шесть месяцев до упомянутого 1 сентября.

5 В соответствии с пунктом 2, каждое возмещающее правительство извещает о своем обязательстве Генерального секретаря, который оповещает об этом все Договаривающиеся правительства.

6 Правительство Соединенных Штатов Америки ежегодно представляет каждому возмещающему правительству расчет общих расходов, понесенных правительствами Соединенных Штатов Америки и Канады в связи с управлением и эксплуатацией службы ледовой разведки в этом году, и о средней процентной доле каждого возмещающего правительства за последние три года.

7 Управляющее правительство публикует ежегодные отчеты, включая расчет расходов, понесенных предоставляющими услуги правительствами за последние три года, и общую валовую вместимость судов, пользовавшихся службой в течение последних трех лет. Отчеты должны быть обнародованы. В течение трех месяцев после получения расчета расходов возмещающие правительства могут запросить более подробные сведения, касающиеся расходов, понесенных в связи с управлением и эксплуатацией службы ледовой разведки.

8 Данные Правила вступают в силу с начала ледового сезона 2002 года.

## Глава VI - Перевозка грузов и жидкого топлива

### Часть A - Общие положения

#### Правило 1. Применение

Применение

1 Если специально не предусмотрено иное, данная глава применяется к перевозке грузов (за исключением жидкостей наливом, газов наливом и тех видов перевозки, которые охвачены другими главами), которые, вследствие их особой опасности для судов и людей на борту, могут потребовать специальной предосторожности на всех судах, к которым применяются настоящие правила, и к грузовым судам валовой вместимостью менее 500 рег.т. Однако, для грузовых судов валовой вместимостью менее 500 рег.т Администрация, если она считает, что защищенный характер и условия рейса таковы, что делают излишним применение любых специальных требований частей A или B данной главы, может принять другие надлежащие меры, с тем чтобы обеспечить требуемый уровень безопасности для этих судов.

2 В дополнение к положениям частей A и B данной главы каждое Договаривающееся правительство должно удостовериться, что обеспечена соответствующая информация о грузе, его размещении и креплении, содержащая, в частности, меры предосторожности, соблюдение которых необходимо для безопасной перевозки таких грузов*.

_____

См.:

1. "Кодекс безопасной практики размещения и крепления груза", принятый резолюцией A.714(17) Организации с поправками;

2. "Кодекс безопасной практики 2011 года для судов, перевозящих палубные лесные грузы (Кодекс ПЛГ 2011)" (резолюция A.1048(27)) с попр.;

3. "Международный кодекс морской перевозки навалочных грузов (МКМПНГ) (MSC.268(85)).

#### Правило 1-1. Определения

Определения

Для целей данной главы, если специально не предусмотрено иное, применяются следующие определения:

1 *МКМПНГ* означает "Международный кодекс морской перевозки навалочных грузов", принятый Комитетом по безопасности на море резолюцией MSC.268(85), в который Организацией могут быть внесены поправки, при условии что такие поправки принимаются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями статьи VIII настоящей Конвенции, касающимися процедур принятия поправок, применимых к Приложению, за исключением его главы I.

2 *Навалочный груз* означает любой груз, кроме жидкости или газа, состоящий из смеси частиц, гранул или любых более крупных кусков материала, как правило, однородных по составу, загружаемый в грузовые помещения судна без какого-либо временного вида тары.

#### Правило 1-2. Требования к перевозке навалочных грузов, иных чем зерно

Требования к перевозке навалочных грузов, иных чем зерно

Перевозка навалочных грузов, иных чем зерно, осуществляется в соответствии с применимыми положениями МКМПНГ.

#### Правило 2. Информация о грузе

Информация о грузе

1 Грузоотправитель должен обеспечить капитана судна или его представителя соответствующей информацией о грузе достаточно заблаговременно до погрузки, с тем чтобы дать возможность обеспечить меры предосторожности, которые могут быть необходимы для надлежащего размещения и безопасной перевозки груза. Такая информация* должна быть подтверждена в письменном виде** соответствующими отгрузочными документами до начала погрузки груза на судно.

_____

* См. MSC/Circ.663 - "Форма информации о грузе".

** Ссылка на документы в данной главе не препятствует использованию электронной обработки данных (EDP) и техники электронного обмена данными (EDI) в дополнение к документации на бумаге.

2 Информация о грузе должна включать:

.1 в случае генерального груза и груза, перевозимого в виде грузовых мест, общее описание груза, массы брутто груза или грузовых мест и любых соответствующих особых свойств груза. Для целей данного правила должна быть предоставлена информация, требуемая в разделе 1.9 Кодекса безопасной практики размещения и крепления груза, принятого Организацией резолюцией A.714(17) с возможными поправками. Любая такая поправка к разделу 1.9 принимается и вступает в силу в соответствии с положениями статьи VIII настоящей Конвенции относительно процедур внесения поправок, применимых к Приложению, за исключением его главы I.;

.2 в случае навалочного груза - информацию, требуемую разделом 4 МКМПНГ.

3 До погрузки грузовых мест на судно, грузоотправитель должен обеспечить, чтобы масса брутто таких грузовых мест находилась в соответствии с массой брутто, заявленной в отгрузочных документах.

4 В случае перевозки груза в контейнере*, за исключением тех случаев, когда контейнеры грузятся

или разгружаются путем въезда на судно ро-ро и выезда с судна ро-ро, совершающего короткие

международные рейсы, как определено в правиле III/3, масса брутто контейнера, согласно пункту 2.1

данного правила, должна проверяться грузоотправителем путем:

_____

* Термин *контейнер* следует рассматривать как имеющий то же значение, какое определено и

применяется в Международной конвенции по безопасным контейнерам 1972 года с поправками, принимая

во внимание "Руководство по одобрению контейнеров, перегружаемых в открытом море" (MSC/Circ.860) и

"Пересмотренные рекомендации по гармонизированному толкованию и осуществлению Международной

конвенции по безопасным контейнерам 1972 года" с поправками (CSC.1/Circ.138/Rev.1).

.1 взвешивания груженого контейнера с использованием калиброванного и сертифицированного

оборудования;

или

.2 взвешивания всех упаковок и грузовых мест, включая массу поддонов, прокладочных и других

крепежных материалов, которые должны быть погружены в контейнер, и прибавления массы тары

контейнера к сумме единичных масс, используя сертифицированный способ, одобренный компетентным

органом государства, в котором была произведена упаковка контейнера.

5 Грузоотправитель контейнера должен обеспечить, чтобы его проверенная масса брутто**

значилась в отгрузочном документе. Отгрузочный документ должен быть:

_____

** См. "Руководство относительно проверенной массы брутто контейнера, перевозящего груз"

(MSC.1/Circ.1475).

.1 подписан уполномоченным грузоотправителем лицом; и

.2 представлен капитану или его представителю и представителю терминала достаточно

заблаговременно, как это требуется капитану или его представителю для использования при подготовке

каргоплана судна***.

_____

*** Этот документ может быть представлен электронными средствами, такими как EDP

(Электронная обработка данных) или EDI (Электронный обмен данными). Подпись может быть сделана

в электронном виде или может быть заменена указанной печатными буквами фамилией лица, которое

уполномочено подписать документ.

6 Если в отгрузочном документе по груженому контейнеру не указана его проверенная масса

брутто, и капитан или его представитель и представитель терминала не получили эту информацию,

такой контейнер не должен грузиться на судно.

**Правило 3. Анализ содержания кислорода и оборудование обнаружения газа**

Анализ содержания кислорода и оборудование обнаружения газа

1 Во время транспортировки навалочного груза, который может выделять ядовитые или воспламеняющиеся газы, или может служить причиной истощения кислорода в грузовом помещении, должен быть предусмотрен соответствующий прибор для измерения концентрации газа или кислорода в воздухе, вместе с подробной инструкцией по его использованию. Такой прибор должен удовлетворять требованиям Администрации.

2 Администрация должна предпринять шаги, с тем чтобы обеспечить подготовку экипажей судов в использовании таких приборов.

**Правило 4. Использование пестицидов на судах**

Использование пестицидов на судах*

_____

* См. MSC.1/Circ.1264 с попр. - "Рекомендация по безопасному использованию пестицидов на судах, применимые к фумигации грузовых танков"; MSC.1/Circ.1358 - "Рекомендация ИМО по безопасному использованию пестицидов на судах"; MSC.1/Circ.1361 - "Пересмотренная Рекомендация по безопасному использованию пестицидов на судах, применимые к фумигации грузовых транспортных единиц".

Соответствующие меры предосторожности должны быть приняты при использовании пестицидов на судах, особенно для целей фумигации.

**Правило 5. Размещение и крепление**

Размещение и крепление

1 Груз, грузовые места** и грузовые транспортные единицы***, перевозимые на палубе или под палубой, должны быть так погружены, уложены и закреплены, чтобы в течение всего рейса предотвращать, насколько это практически возможно, повреждение судна или вред для людей на борту, и потерю груза за борт судна.

_____

** См. "Кодекс безопасной практики размещения и крепления груза", принятый резолюцией A.714(17) Организации с поправками.

*** См. "Международный кодекс морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ)", принятый резолюцией MSC.122(75) Организации с поправками.

2 Груз, грузовые места и грузовые транспортные единицы, должны быть так уложены и закреплены внутри грузового места, чтобы предотвратить в течение всего рейса повреждение судна или вред для людей на борту.

3 Соответствующие меры предосторожности должны быть приняты во время погрузки и транспортировки тяжеловесных грузов или грузов необычных физических размеров, с тем чтобы обеспечить, что не произойдет повреждения конструкции судна, и чтобы поддерживать достаточную остойчивость в течение всего рейса.

4 Соответствующие меры предосторожности должны быть приняты во время погрузки и транспортировки грузовых мест и грузовых транспортных единиц на борту судов ро-ро, особенно в отношении устройства крепления на таких судах и на грузовых местах, и на грузовых транспортных единицах, а также в отношении прочности мест крепления и найтовов.

5 Грузовые контейнеры не должны загружаться сверх максимального веса брутто, указанного на табличке о допущении по условиям безопасности, согласно Международной конвенции по безопасным грузовым контейнерам (КБК) с поправками.

6 Все грузы, кроме навалочных и наливных, грузовые места и грузовые транспортные единицы должны быть погружены, размещены и закреплены в течение всего рейса в соответствии с *Наставлением по креплению груза*, одобренным Администрацией. На судах с помещениями ро-ро, определенными в правиле II-2/3.41, все крепление таких грузов, грузовых мест и грузовых транспортных единиц, в соответствии с Наставлением по креплению груза, должно быть завершено до отхода судна от причала. Наставление по креплению груза должно отвечать стандарту, равноценному, по меньшей мере, соответствующему руководству*, выработанному Организацией.

* См. "Пересмотренное руководство по подготовке наставления по креплению груза", принятое Комитетом по безопасности на море Организации и разосланное циркуляром MSC.1/Circ.1353/Rev.1.

**Правило 5-1. Листы данных о безопасности материалов**

Листы данных о безопасности материалов

На судах, перевозящих нефть или жидкое топливо**, определение которых дано в правиле 1 Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1988 года к ней, до погрузки таких грузов или до бункеровки жидким топливом, должны быть в наличии *Листы данных о безопасности материалов*, основанные на рекомендациях, выработанных Организацией***.

** В Конвенции МАРПОЛ-73/78 термин *oil fuel* переведен как *нефтяное топливо*, что считается эквивалентным традиционному термину Конвенции СОЛАС *жидкое топливо (примеч. пер.)*.

*** См. "Рекомендацию по листам данных о безопасности материалов для грузов, перечисленных в Приложении I к Конвенции МАРПОЛ и жидкого топлива", принятую Организацией резолюцией MSC.286(86) с возможными поправками.

**Правило 5-2. Запрет смешивания наливных грузов и процессов производства на переходе морем**

Запрет смешивания наливных грузов и процессов производства на переходе морем

1 Физическое смешивание наливных грузов на переходе морем запрещается. Физическое смешивание подразумевает процесс, при котором судовые грузовые насосы и трубопроводы используются для внутрисудовой рециркуляции двух или более различных грузов с намерением получения груза с новым назначением продукта смешивания. Этот запрет не мешает капитану производить перекачки груза в целях безопасности судна или защиты морской окружающей среды.

2 Запрет в пункте 1 не распространяется на смешивание продуктов для использования в разведке и разработке минеральных ресурсов морского дна на судах, используемых для облегчения операций по разведке и разработке.

3 Любой процесс производства на судне на переходе морем запрещается. Процессы производства подразумевают любую преднамеренную операцию, при которой имеет место химическая реакция между каким-либо грузом судна и любым веществом.

4 Запрет в пункте 3 не распространяется на процессы производства грузов для использования в разведке и разработке минеральных ресурсов морского дна на судах, используемых для облегчения операций по разведке и разработке*.

* См. "Руководство по перевозке и обращению с ограниченными количествами опасных и ядовитых веществ наливом на судах снабжения морских установок" (резолюция A.673(16) с поправками).

**Часть B - Специальные положения для навалочных грузов**

**Правило 6. Приемлемость для перевозки**

Приемлемость для перевозки

До погрузки навалочного груза капитан судна должен располагать исчерпывающей информацией об остойчивости судна и о распределении груза согласно типовым случаям загрузки. Способ подготовки такой информации должен удовлетворять требованиям Администрации**.

** См. правило II-1/5-1.

*** См. "Кодекс безопасной практики погрузки и выгрузки навалочных судов", принятый резолюцией A.862(20) Организации с поправками.

**Правило 7. Погрузка, размещение и выгрузка навалочных грузов**

Погрузка, размещение и выгрузка навалочных грузов***

1 Для целей данного правила, *представитель терминала* означает лицо, назначенное терминалом или иным учреждением, где грузится или выгружается судно, которое является ответственным за операции, проводимые этим терминалом или учреждением в отношении конкретного судна.

2 Для того чтобы капитан мог предотвратить чрезмерные напряжения в корпусе, судно должно быть обеспечено буклетом на языке, который знает командный состав, ответственный за грузовые операции на судне. Если этот язык не является английским, судно должно быть обеспечено буклетом также и на английском языке. Буклет, как минимум, должен включать:

.1 данные об остойчивости, требуемые правилом II-1/5-1;

.2 данные о вместимости балластных танков и производительности средств заполнения и откачки этих танков;

.3 максимально допустимую нагрузку на единицу поверхности второго дна;

.4 максимально допустимую нагрузку на трюм;

.5 инструкции общего характера по погрузке и выгрузке в отношении прочности корпуса, включая любые ограничения по наихудшим условиям эксплуатации в течение погрузки, выгрузки, операций с водяным балластом и рейса;

.6 любые специальные ограничения по наихудшим условиям эксплуатации, наложенные Администрацией или признанной ею организацией, если применимо; и

.7 где требуются расчеты на прочность - максимально разрешенные усилия и моменты, воздействующие на корпус судна при погрузке, выгрузке и в рейсе.

3 Перед погрузкой или выгрузкой навалочного груза, капитан и представитель терминала должны составить согласованный между ними план, обеспечивающий, чтобы разрешенные усилия и моменты, воздействующие на судно, не превышались при погрузке или выгрузке; план должен включать последовательность, количество и требуемое время на погрузку или выгрузку, принимая во внимание производительность средств погрузки или выгрузки, количество питателей/конвейеров/грейферов и возможностей судна по приему/откачке водяного балласта. План и любые последующие изменения в нем должны передаваться на хранение соответствующей власти государства порта.

4 Капитан и представитель терминала должны обеспечить проведение операций по погрузке и выгрузке в соответствии с согласованным планом.

5 Если в ходе погрузки или выгрузки любой из показателей судна, ссылка на которые делается в пункте 2, превышен или может стать таковым, если погрузка или выгрузка будет продолжена, капитан имеет право приостановить грузовые операции и обязан известить об этом соответствующую власть государства порта, которой передан на хранение план. Капитан и представитель терминала должны обеспечить принятие мер по исправлению ситуации. Капитан и представитель терминала должны обеспечить, чтобы используемый метод выгрузки не наносил повреждения набору корпуса судна.

6 Капитан обеспечивает, чтобы персонал судна постоянно отслеживал грузовые операции. Где возможно, должна регулярно замеряться осадка судна при погрузке или выгрузке, с целью подтверждения указанного терминалом количества обработанного груза. Каждый замер осадки и количество груза заносятся в Грузовую книгу. Если выявлены значительные отклонения от согласованного плана, то грузовые или балластные, или оба этих вида операций должны быть скорректированы с целью исправления отклонений.

#### Часть C - Перевозка зерна

##### Правило 8. Определения

Определения

Для целей данной части, если специально не предусмотрено иное:

1 *Международный зерновой кодекс* означает "Международный кодекс безопасной перевозки зерна насыпью", принятый Комитетом по безопасности на море резолюцией MSC.23(59), в который Организацией могут быть внесены поправки, при условии что такие поправки принимаются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями статьи VIII настоящей Конвенции, относящимися к процедурам внесения поправок, применимых к Приложению, за исключением его главы I.

2 Термин *зерно* включает зерно пшеницы, маиса (кукурузы), овса, ржи, ячменя, риса, семена бобовых и обработанное зерно этих культур, когда его свойства схожи со свойствами натурального зерна.

##### Правило 9. Требования для грузовых судов, перевозящих зерно

Требования для грузовых судов, перевозящих зерно

1 В дополнение к любым другим применимым требованиям настоящих правил, грузовое судно, перевозящее зерно, должно отвечать требованиям Международного зернового кодекса и иметь Документ о разрешении, как требует этот Кодекс. Для целей данного правила требования Кодекса должны рассматриваться как обязательные.

2 Судно, не имеющее такого документа, не должно грузить зерно прежде, чем капитан не убедит Администрацию или Договаривающееся правительство порта погрузки, от имени Администрации, в том, что судно в предполагаемом состоянии загрузки будет отвечать требованиям Международного зернового кодекса.

### Глава VII - Перевозка опасных грузов

#### Часть A - Перевозка опасных грузов в таре

**Правило 1. Определения**

Определения

Для целей данной главы, если специально не предусмотрено иное:

1 *МКМПОГ* означает "Международный кодекс морской перевозки опасных грузов", принятый резолюцией MSC.122(75) Комитета по безопасности на море Организации с возможными поправками, при условии что такие поправки принимаются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями статьи VIII настоящей Конвенции, относящимися к процедуре принятия поправок, применимой к Приложению, за исключением главы I.

2 *Опасные грузы* означают вещества, материалы и изделия, на которые распространяются положения МКМПОГ.

3 *Тара* означает вид упаковки содержимого, установленный МКМПОГ.

**Правило 2. Применение**

Применение*

* См.:

1. Часть D, содержащую специальные требования к перевозке груза ОЯТ; и

2 . Правило II-2/19, содержащее специальные требования к судам, перевозящим опасные грузы.

1 Данная часть, если специально не предусмотрено иное, применяется к перевозке опасных грузов в таре на всех судах, к которым применяются настоящие правила, включая грузовые суда валовой вместимостью менее 500.

2 Положения данной части не применяются к судовым запасам, оборудованию и снабжению.

3 Перевозка опасных грузов в таре, без соблюдения положений данной главы, запрещается.

4 В дополнение к положениям данной части, каждое Договаривающееся правительство должно издавать или поручать издавать подробные инструкции по действиям в чрезвычайных ситуациях и оказанию первой медицинской помощи при инцидентах с опасными грузами в таре, принимая во внимание руководство**, выработанное Организацией.

** См.

1. "Аварийные карточки для судов, перевозящих опасные грузы (EmS)" (MSC/Circ.1025 с поправками);

2. "Руководство по оказанию первой медицинской помощи для использования при происшествиях с опасными грузами (MFAG)" (MSC/Circ.857).

**Правило 3. Требования к перевозке опасных грузов**

Требования к перевозке опасных грузов

Перевозка опасных грузов в таре должна отвечать соответствующим положениям МКМПОГ.

**Правило 4. Документы**

Документы

1 Информация, относящаяся к перевозке опасных грузов в таре, и свидетельство об укладке груза в контейнере/транспортном средстве должны отвечать соответствующим положениям МКМПОГ и быть доступными для лица или организации, назначенных властями государства порта.

2 Каждое судно, перевозящее опасные грузы в таре, должно иметь специальную опись, манифест или план размещения грузов с указанием, согласно соответствующим положениям МКМПОГ, опасных грузов и мест их расположения на судне. Экземпляр одного из этих документов должен предоставляться до отхода судна лицу или организации, назначенным властями государства порта.

**Правило 5. Наставление по креплению груза**

Наставление по креплению груза

Груз, грузовые места* и грузовые транспортные единицы**, включая контейнеры, грузятся, размещаются и крепятся в течение всего рейса в соответствии с *Наставлением по креплению груза*, одобренным Администрацией. Наставление по креплению груза должно быть составлено по стандарту, по меньшей мере эквивалентному руководству***, выработанному Организацией.

---

* Термин, определенный в "Кодекс безопасной практики размещения и крепления груза", принятом Организацией в резолюции A.714(17) с попр.

** Термин, определенный в МКМПОГ.

*** См. MSC.1/Circ.1353/Rev.1 - "Пересмотренное руководство по подготовке наставления по креплению груза".

**Правило 6. Сообщения об инцидентах с опасными грузами**

Сообщения об инцидентах с опасными грузами

1 Когда случается инцидент, связанный с утерей или весьма вероятной утерей за борт опасного груза в таре, капитан или иное лицо, командующее судном, немедленно сообщают ближайшему прибрежному государству все особенности такого инцидента с наибольшей возможной полнотой. Сообщение должно составляться, основываясь на общих принципах и руководстве****, выработанных Организацией.

---

**** См. "Общие принципы систем судовых сообщений и требований к судовым сообщениям, включая руководство по сообщениям об инцидентах с опасными грузами, вредными веществами и/или поллютантами", принятые резолюцией A.851(20) Организации с поправками в резолюции МЕРС.138(53).

2 В случае если указанное в пункте 1 судно оставлено, или когда сообщение с такого судна не было полным, или если сообщение не было получено, компания, определенная в правиле IX/1.2, принимает на себя, с наиболее возможной полнотой, обязанности, возложенные данным правилом на капитана.

**Часть A-1 - Перевозка опасных грузов навалом**

**Правило 7. Определения**

Определения

*Опасные грузы навалом* означает любой материал, кроме жидкости или газа, состоящий из смеси частиц, гранул или любых более крупных кусков материала, как правило, однородных по составу, на который распространяются положения МКМПОГ, загружаемый в грузовые помещения судна без какого-либо временного вида тары, и включает такие же материалы, погруженные в лихтеры лихтеровоза.

**Правило 7-1. Применение**

Применение*

---

* См. правило II-2/19, содержащее специальные требования к судам, перевозящим опасные грузы.

1 Данная часть, если специально не предусмотрено иное, применяется к перевозке опасных грузов навалом на всех судах, к которым применяются настоящие правила, включая грузовые суда валовой вместимостью менее 500.

2 Перевозка опасных грузов навалом без соблюдения положений данной части запрещается.

3 В дополнение к положениям данной части каждое Договаривающееся правительство должно издавать или поручать издавать инструкции по действиям в чрезвычайных ситуациях и оказанию первой медицинской помощи при инцидентах с опасными грузами навалом, принимая во внимание руководство**, выработанное Организацией.

---

** См. "Руководство по оказанию первой медицинской помощи для использования при происшествиях с опасными грузами (MFAG)" (MSC/Circ.857).

**Правило 7-2. Документы**

Документы

1 Во всех документах, относящихся к перевозке опасных грузов навалом морем, должно использоваться транспортное название (одни лишь торговые наименования не должны использоваться).

2 Каждое судно, перевозящее опасные грузы навалом, должно иметь специальную опись или манифест с указанием опасных грузов и места их расположения на судне. Вместо специальной описи или манифеста разрешается использование подробного грузового плана с указанием класса и местоположения всех опасных грузов на судне. Экземпляр одного из этих документов должен предоставляться до отхода судна лицу или организации, назначенным властями государства порта.

**Правило 7-3. Требования к размещению и разделению грузов**

Требования к размещению и разделению грузов

1 Опасные грузы навалом грузятся и размещаются безопасно и подходящим образом в соответствии с характером этих грузов. Несовместимые грузы должны отделяться друг от друга.

2 Опасные грузы навалом, склонные к самопроизвольному нагреву или возгоранию, не должны перевозиться, если не были приняты достаточные меры предосторожности для сведения к минимуму возможности возникновения пожара.

3 Опасные грузы навалом, выделяющие опасные пары, должны размещаться в хорошо вентилируемом грузовом помещении.

**Правило 7-4. Сообщение об инцидентах с опасными грузами**

Сообщение об инцидентах с опасными грузами

1 Когда случается инцидент, связанный с утерей или весьма вероятной утерей за борт опасных грузов навалом, капитан или иное лицо, командующее судном, немедленно сообщают ближайшему прибрежному государству все особенности такого инцидента с наибольшей возможной полнотой. Сообщение должно составляться, основываясь на общих принципах и руководстве*, выработанных Организацией.

* См. "Общие принципы систем судовых сообщений и требований к судовым сообщениям, включая руководство по сообщениям об инцидентах с опасными грузами, вредными веществами и/или поллютантами", принятые резолюцией А.851(20) Организации с поправками в МЕРС.138(53).

2 В случае если указанное в пункте 1 судно оставлено или когда сообщение с такого судна не было полным, или сообщение не было получено, компания, определенная в правиле IX/1.2, принимает на себя, с наиболее возможной полнотой, обязанности, возложенные данным правилом на капитана.

**Правило 7-5. Требования к перевозке опасных грузов навалом**

Требования к перевозке опасных грузов навалом

Перевозка опасных грузов навалом осуществляется в соответствии с применимыми положениями МКМПНГ, определенного в правиле VI/1-1.1.

**Часть B - Конструкция и оборудование судов, перевозящих опасные химические грузы наливом**

**Правило 8. Определения**

Определения

Для целей данной части, если специально не предусмотрено иное:

1 Международный кодекс по химовозам означает "Международный кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом", принятый резолюцией MSC.4(48) Комитета по безопасности на море Организации, с поправками, которые могут быть приняты Организацией, при условии что такие поправки принимаются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями статьи VIII настоящей Конвенции, относящимися к процедуре принятия поправок, применимой к Приложению, за исключением его главы I.

2 *Танкер-химовоз* означает грузовое судно, построенное или приспособленное и используемое для перевозки наливом любого жидкого продукта, указанного в главе 17 Международного кодекса по химовозам.

3 Для целей правила 9 *судно, построенное* означает судно, киль которого заложен или которое находится в подобной стадии постройки.

4 *Подобная стадия постройки* означает стадию, на которой:

.1 начато строительство, которое можно отождествить с определенным судном; и

.2 начата сборка этого судна, причем масса использованного материала составляет по меньшей мере 50 т или 1% расчетной массы материала всех корпусных конструкций, смотря по тому, что меньше.

**Правило 9. Применение к танкерам-химовозам**

Применение к танкерам-химовозам

1 Если специально не предусмотрено иное, данная часть применяется к танкерам-химовозам, построенным 1 июля 1986 года и после этой даты, включая суда валовой вместимостью менее 500 рег.т. Такие танкеры должны отвечать требованиям данной части, в дополнение к любым другим применимым требованиям настоящих правил.

2 После ремонта, переоборудования, модификации и связанного с ними изменения в оборудовании любой танкер-химовоз, независимо от даты его постройки, должен, по меньшей мере, отвечать требованиям, предъявляющимся к нему до этого. Такое судно, если оно построено до 1 июля 1986 года, должно, как правило, отвечать требованиям, предъявляемым к судну, построенному в эту дату или после нее, по меньшей мере в той же степени, как до производства такого ремонта, переоборудования, модификации или изменения в оборудовании. В части, подвергаемой ремонту, переоборудованию и модификации существенного характера и связанному с ним изменению в оборудовании, судно должно отвечать требованиям, предъявляемым к судну, построенному 1 июля 1986 года и после этой даты, в той мере, в какой Администрация сочтет это целесообразным и практически возможным.

3 Судно, независимо от даты его постройки, переоборудуемое в танкер-химовоз, должно считаться танкером-химовозом, построенным в дату начала такого переоборудования.

**Правило 10. Требования к танкерам-химовозам**

Требования к танкерам-химовозам

1 Танкер-химовоз должен отвечать требованиям Международного кодекса по химовозам, а также, в дополнение к требованиям правил I/8, I/9 и I/10, смотря по тому, что применимо, должен проходить освидетельствование с выдачей свидетельств, как предусмотрено этим Кодексом.

2 Танкер-химовоз, имеющий свидетельство, выданное в соответствии с положениями пункта 1, подлежит контролю, предусмотренному правилом I/19. Для этой цели такое свидетельство должно рассматриваться как свидетельство, выданное в соответствии с правилом I/12 или I/13.

**Часть C - Конструкция и оборудование судов, перевозящих сжиженные газы наливом**

**Правило 11. Определения**

Определения

Для целей данной части, если специально не предусмотрено иное:

1 *Международный кодекс по газовозам* означает "Международный кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом", принятый резолюцией MSC.5(48) Комитета по безопасности на море Организации, с поправками, которые могут быть приняты Организацией, при условии что такие поправки принимаются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями статьи VIII настоящей Конвенции, относящимися к процедуре принятия поправок, применимой к Приложению, за исключением его главы I.

2 *Газовоз* означает грузовое судно, построенное или приспособленное и используемое для перевозки наливом любого сжиженного газа или другого продукта, указанного в главе 19 Международного кодекса по газовозам.

3 Для целей правила 12 *судно, построенное* означает судно, киль которого заложен или которое находится в подобной стадии постройки.

4 *Подобная стадия постройки* означает стадию, на которой:

. 1 начато строительство, которое можно отождествить с определенным судном; и

.2 начата сборка этого судна, причем масса использованного материала составляет по меньшей мере 50 т или 1% расчетной массы материала всех корпусных конструкций, смотря по тому, что меньше.

**Правило 12. Применение к газовозам**

Применение к газовозам

1 Если специально не предусмотрено иное, данная часть применяется к газовозам, построенным 1 июля 1986 года и после этой даты, включая суда валовой вместимостью менее 500 рег.т. Такие газовозы должны отвечать требованиям данной части, в дополнение к любым другим применимым требованиям настоящих правил.

2 После ремонта, переоборудования, модификации и связанного с ними изменения в оборудовании любой газовоз, независимо от даты его постройки, должен, по меньшей мере, отвечать требованиям, предъявлявшимся к нему до этого. Такое судно, если оно построено до 1 июля 1986 года, должно, как правило, отвечать требованиям, предъявляемым к судну, построенному в эту дату и после нее, по меньшей мере в той же степени, как до производства такого ремонта, переоборудования, модификации или изменения в оборудовании. В части, подвергаемой ремонту, переоборудованию и модификации существенного характера и связанному с ними изменению в оборудовании, судно должно отвечать требованиям, предъявляемым к судну, построенному 1 июля 1986 года и после этой даты, в той мере, в какой Администрация сочтет это целесообразным и практически возможным.

3 Судно, независимо от даты его постройки, переоборудуемое в газовоз, должно считаться газовозом, построенным в дату начала такого переоборудования.

**Правило 13. Требования к газовозам**

Требования к газовозам

1 Газовоз должен отвечать требованиям Международного кодекса по газовозам, а также, в дополнение к требованиям правил I/8, I/9 и I/10, смотря по тому, что применимо, должен проходить освидетельствование с выдачей свидетельств, как предусмотрено этим Кодексом. Для целей данного правила требования Кодекса должны рассматриваться как обязательные.

2 Газовоз, имеющий свидетельство, выданное в соответствии с положениями пункта 1, подлежит контролю, предусмотренному правилом I/19. Для этой цели такое свидетельство должно рассматриваться как свидетельство, выданное в соответствии с правилом I/12 или I/13.

**Часть D - Специальные требования к перевозке отработавшего ядерного топлива, плутония и высокорадиоактивных отходов в таре на судах**

**Правило 14. Определения**

Определения

Для целей данной части, если специально не предусмотрено иное:

1 Кодекс *ОЯТ* означает "Международный кодекс безопасной перевозки отработавшего ядерного топлива, плутония и высокорадиоактивных отходов в таре на судах", принятый Комитетом по безопасности на море Организации резолюцией MSC.88(71), с возможными поправками Организации, при условии что такие поправки принимаются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями статьи VIII настоящей Конвенции, касающимися процедур внесения поправок в Приложение, за исключением его главы I.

2 *Груз ОЯТ* означает отработавшее ядерное топливо, плутоний и высокорадиоактивные отходы в таре, перевозимые в качестве груза в соответствии с классом 7 МКМПОГ.

3 *Отработавшее ядерное топливо* означает материал, содержащий изотопы урана, тория и/или плутония, которые использовались для обеспечения самоподдерживающейся цепной ядерной реакции.

4 *Плутоний* означает полученную в результате переработки смесь извлеченных из отработавшего ядерного топлива изотопов этого материала.

5 *Высокорадиоактивные отходы* означает жидкие отходы, полученные на первой стадии работы системы извлечения, или концентрированные отходы последующих стадий извлечения на установке для переработки отработавшего ядерного топлива, или твердые вещества, в которые были преобразованы такие жидкие отходы.

**Правило 15. Применение к судам, перевозящим груз ОЯТ**

Применение к судам, перевозящим груз ОЯТ

1 Данная часть, за исключением предусмотренного в пункте 2, применяется ко всем судам, независимо от даты постройки и размеров, включая грузовые суда валовой вместимостью менее 500, осуществляющим перевозки груза ОЯТ.

2 Данная часть и Кодекс ОЯТ не применяются к любому военному кораблю, вспомогательному судну военно-морского флота или другому судну, принадлежащему Договаривающемуся правительству или эксплуатируемому им в данное время только для правительственной некоммерческой службы; однако каждая Администрация, путем принятия соответствующих мер, не препятствующих эксплуатации или эксплуатационным возможностям таких кораблей и судов, принадлежащих ей или эксплуатируемых ею, обеспечивает, чтобы такие корабли и суда, перевозящие груз ОЯТ, действовали, насколько это целесообразно и практически возможно, в соответствии с данной частью и Кодексом ОЯТ.

3 Ничто в данной части или в Кодексе ОЯТ не предопределяет права и обязанности правительств по международному праву, и любое действие, предпринимаемое по принуждению выполнения, должно соответствовать международному праву.

**Правило 16. Требования к судам, перевозящим груз ОЯТ**

Требования к судам, перевозящим груз ОЯТ

1 Судно, перевозящее груз ОЯТ, должно отвечать требованиям Кодекса ОЯТ, дополнительно к любым иным применимым требованиям настоящих правил, и должно быть освидетельствовано и иметь свидетельство, как предусмотрено вышеуказанным Кодексом.

2 Судно, имеющее свидетельство, выданное в соответствии с положениями пункта 1, подлежит контролю, установленному в правилах I/19 и XI-1/4. С этой целью такое свидетельство рассматривается как свидетельство, выданное по правилам I/12 или I/13.

## Глава VIII - Ядерные суда

**Правило 1. Применение**

Применение

Данная глава применяется ко всем ядерным судам, за исключением военных кораблей.

**Правило 2. Применение других глав**

Применение других глав

Правила других глав настоящей Конвенции применяются к ядерным судам, за исключением тех их положений, которые изменены правилами данной главы.

**Правило 3. Изъятия**

Изъятия

Ядерное судно ни при каких обстоятельствах не может быть освобождено от выполнения требований какого-либо из правил данной Конвенции.

**Правило 4. Одобрение реакторной установки**

Одобрение реакторной установки

Проект, конструкция, нормы контроля при изготовлении и монтаже реакторной установки должны отвечать требованиям и подлежат одобрению Администрацией. В отношении освидетельствований они учитывают те ограничения, которые вызываются присутствием радиации.

**Правило 5. Пригодность реакторной установки к эксплуатации в судовых условиях**

Пригодность реакторной установки к эксплуатации в судовых условиях

Реакторная установка проектируется с учетом эксплуатации в специфических судовых условиях как при обычных, так и при исключительных обстоятельствах плавания судна.

**Правило 6. Радиационная безопасность**

Радиационная безопасность

Администрация принимает меры, чтобы в море или в порту гарантировать отсутствие чрезмерной радиационной или иной ядерной опасности, угрожающей экипажу, пассажирам, населению, водным путям, продовольственным или водным ресурсам.

**Правило 7. Информация о безопасности**

Информация о безопасности

a ) *Информация о безопасности* подготавливается для оценки ядерной силовой установки и безопасности судна, с тем чтобы в море или в порту гарантировать отсутствие чрезмерной радиационной или иной ядерной опасности, угрожающей экипажу, пассажирам, населению, водным путям, продовольственным или водным ресурсам. Если такая Информация о безопасности, которая всегда должна отражать фактическое состояние, удовлетворяет Администрацию, она одобряет ее.

b) Информация о безопасности заблаговременно представляется Договаривающимся правительствам тех стран, в которые предполагается заход ядерного судна, чтобы они могли оценить безопасность судна.

**Правило 8. Наставление по эксплуатации**

Наставление по эксплуатации

Для сведения и руководства обслуживающего персонала, при выполнении им своих обязанностей подготавливается подробное *Наставление по эксплуатации*, затрагивающее все вопросы эксплуатации ядерной силовой установки, имеющие значение для обеспечения безопасности. Наставление по эксплуатации представляется на рассмотрение Администрации и одобряется ею. Его экземпляр находится на судне. Наставление по эксплуатации должно всегда отражать фактическое состояние дел.

**Правило 9. Освидетельствования**

Освидетельствования

Освидетельствования ядерных судов включают применимые требования правила I/7 или правил I/8, 9 и 10 в той мере, в какой освидетельствования не ограничены присутствием радиации. Кроме того, освидетельствования включают любые специальные требования Информации о безопасности. Независимо от положений правил I/8 и 10, во всех случаях они должны проводиться не реже одного раза в год.

**Правило 10. Свидетельства**

Свидетельства

a) К ядерным судам не применяются положения пункта (a) правила I/12 и правила I/14.

b) Свидетельство, называемое *Свидетельством о безопасности ядерного пассажирского судна*, выдается ядерному пассажирскому судну после его проверки и освидетельствования, если оно отвечает требованиям глав II-1, II-2, III, IV и VIII, и любым иным применимым требованиям настоящих правил.

c) Свидетельство, называемое *Свидетельством о безопасности ядерного грузового судна*, выдается ядерному грузовому судну после его проверки и освидетельствования, если оно отвечает изложенным в правиле I/10 требованиям в отношении освидетельствования грузовых судов, требованиям глав II-1, II-2, III, IV и VIII, и любым иным применимым требованиям настоящих правил.

d) В Свидетельствах о безопасности ядерного пассажирского судна и Свидетельствах о безопасности ядерного грузового судна указывается, что "судно, будучи ядерным судном, отвечает всем требованиям главы VIII Конвенции и соответствует Информации о безопасности, одобренной для судна".

e) Срок действия Свидетельства о безопасности ядерного пассажирского судна и Свидетельства о безопасности ядерного грузового судна не может превышать 12 месяцев.

f) Свидетельства о безопасности ядерного пассажирского судна и Свидетельства о безопасности ядерного грузового судна выдаются либо Администрацией, либо лицом или организацией, должным образом ею на то уполномоченными. В любом случае, Администрация несет полную ответственность за свидетельство.

**Правило 11. Специальный контроль**

Специальный контроль

В дополнение к контролю, установленному правилом I/19, ядерные суда подлежат специальному контролю до входа в порты Договаривающихся правительств в целях установления наличия на борту действительного Свидетельства о безопасности ядерного судна и отсутствия повышенной радиационной или иной ядерной опасности, угрожающей экипажу, пассажирам или населению, водным путям, продовольственным, либо водным ресурсам в море или в порту.

**Правило 12. Аварии**

Аварии

Капитан ядерного судна, в случае аварии, которая может представлять опасность для окружающей среды, немедленно информирует об этом Администрацию. Капитан немедленно информирует также компетентные правительственные власти той страны, в водах которой может находиться или к водам которой приближается судно в поврежденном состоянии.

## Глава IX - Управление безопасной эксплуатацией судов

**Правило 1. Определения**

Определения

Для целей данной главы, если специально не предусмотрено иное:

1 *Международный кодекс по управлению безопасностью (МКУБ)* означает "Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения", принятый Организацией резолюцией A.741(18), с поправками, которые могут быть внесены Организацией, при условии что такие поправки принимаются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями статьи VIII настоящей Конвенции, касающимися процедур принятия поправок, применимых к Приложению, за исключением его главы I.

2 *Компания* означает собственника судна или любую другую организацию, или лицо, такое как управляющий или фрахтователь по бер-боут-чартеру, которые приняли на себя ответственность за эксплуатацию судна от собственника судна и которые, при этом, согласились принять на себя все обязанности и всю ответственность, возлагаемые Международным кодексом по управлению безопасностью.

3 *Нефтяной танкер* означает нефтяной танкер, определенный в правиле II-1/2.22.

4 *Танкер-химовоз* означает танкер-химовоз, определенный в правиле VII/8.2.

5 *Газовоз* означает газовоз, определенный в правиле VII/11.2.

6 *Навалочное судно* означает судно, в конструкцию которого обычно входят одна палуба, бортовые подпалубные танки и бортовые скуловые танки в грузовых помещениях и которое предназначено преимущественно для перевозки навалочных грузов и включает такие типы судов, как рудовозы и комбинированные суда.

7 *Морская передвижная буровая установка (ПБУ)* означает судно, способное производить буровые операции по разведке или разработке ресурсов недр морского дня, таких как жидкие или газообразные углеводороды, сера или соль.

8 *Высокоскоростное судно* означает судно, определенное в правиле X/1.

**Правило 2. Применение**

Применение

1 Данная глава применяется к следующим судам, независимо от даты постройки:

.1 пассажирским судам, включая пассажирские высокоскоростные суда, - не позднее 1 июля 1998 года;

.2 нефтяным танкерам, танкерам-химовозам, газовозам, навалочным судам и грузовым высокоскоростным судам валовой вместимостью 500 и более - не позднее 1 июля 1998 года; и

.3 другим грузовым судам и морским передвижным буровым установкам валовой вместимостью 500 и более - не позднее 1 июля 2002 года.

2 Данная глава не применяется к государственным судам, эксплуатируемым в некоммерческих целях.

**Правило 3. Требования по управлению безопасностью**

Требования по управлению безопасностью

1 Компания и судно должны отвечать требованиям Международного кодекса по управлению безопасностью. Для целей данного правила требования Кодекса считаются обязательными.

2 Судно эксплуатируется компанией, имеющей Документ о соответствии, упомянутый в правиле 4.

**Правило 4. Освидетельствование**

Освидетельствование

1 *Документ о соответствии* выдается каждой компании, отвечающей требованиям Международного кодекса по управлению безопасностью. Этот документ выдается Администрацией; организацией, признанной Администрацией; или, по просьбе Администрации, другим Договаривающимся правительством.

2 Экземпляр Документа о соответствии находится на судне, с тем чтобы капитан мог бы представить его, по требованию, для проверки.

3 Свидетельство, именуемое *Свидетельством об управлении безопасностью*, выдается каждому судну Администрацией или организацией, признанной Администрацией. Администрация или признанная ею организация, до выдачи Свидетельства об управлении безопасностью, проверяет, соответствуют ли одобренной системе управления безопасностью действия компании и ее методы управления на судне.

**Правило 5. Поддержание состояния системы**

Поддержание состояния системы

Состояние системы управления безопасностью поддерживается в соответствии с положениями Международного кодекса по управлению безопасностью.

**Правило 6. Проверка и контроль**

Проверка и контроль*

* См. "Пересмотренное руководство по внедрению Международного кодекса по управлению безопасностью Администрации", принятое резолюцией A.1071(28) Организации.

1 Администрация или другое Договаривающееся правительство, по просьбе Администрации, или организация, признанная Администрацией, должны периодически проверять надлежащую работу судовой системы управления безопасностью.

2 Судно, которое должно иметь свидетельство, выданное в соответствии с положениями правила 4.3, подлежит контролю в соответствии с положениями правила XI-1/4. Для этой цели такое свидетельство должно рассматриваться как свидетельство, выданное согласно правилу I/12 или I/13.

## Глава X - Меры безопасности для высокоскоростных судов

**Правило 1. Определения**

Определения

Для целей данной главы:

1 Кодекс *высокоскоростных судов 1994 года (*Кодекс *ВСС 1994)* означает "Международный кодекс безопасности высокоскоростных судов 1994 года", принятый Комитетом по безопасности на море Организации резолюцией MSC.36(63), с поправками, которые могут быть внесены Организацией, при условии что такие поправки принимаются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями статьи VIII настоящей Конвенции, касающимися процедур принятия поправок, применимых к Приложению, за исключением его главы I.

2 Кодекс *высокоскоростных судов 2000 года (*Кодекс *ВСС 2000)* означает "Международный кодекс безопасности высокоскоростных судов 2000 года", принятый Комитетом по безопасности на море Организации резолюцией MSC.97(73), с поправками, которые могут быть внесены Организацией, при условии что такие поправки принимаются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями статьи VIII настоящей Конвенции, касающимися процедур принятия поправок, применимых к Приложению, за исключением его главы I.

3 *Высокоскоростное судно* означает судно, способное развивать максимальную скорость в метрах в секунду (м/с), равную или превышающую:

$3{,}7\,\nabla^{0{,}1667}$,

где: $\nabla$ - объемное водоизмещение, соответствующее расчетной ватерлинии, $м^3$,

за исключением судов, корпус которых поддерживается полностью вне водной поверхности в неводоизмещающем режиме аэродинамическими силами, возникающими от поверхностного эффекта.

4 *Судно, построенное* означает судно, киль которого заложен или которое находится в подобной стадии постройки.

5 *Подобная стадия постройки* означает стадию, на которой:

.1 начато строительство, которое можно отождествить с определенным судном; и

.2 начата сборка этого судна, причем масса использованного материала составляет по меньшей мере 50 т или 3% расчетной массы материала всех корпусных конструкций, смотря по тому, что меньше.

**Правило 2. Применение**

Применение

1 Данная глава применяется к следующим высокоскоростным судам, построенным 1 января 1996 года и после этой даты:

.1 пассажирским судам, которые за время своего рейса не удаляются от места убежища на расстояние, превышающее расстояние, которое они могут пройти за 4 ч на эксплуатационной скорости при полной загрузке; и

.2 грузовым судам валовой вместимостью 500 и более, которые за время своего рейса не удаляются от места убежища на расстояние, превышающее расстояние, которое они могут пройти за 8 ч на эксплуатационной скорости при полной загрузке.

2 Любое судно, независимо от даты постройки, после ремонта, переоборудования, модификации и связанного с ними изменения в оборудовании, должно, по меньшей мере, отвечать требованиям, предъявлявшимся к нему до этого. Такое судно, если оно построено до 1 июля 2002 года, должно, как правило, отвечать требованиям, предъявляемым к судам, построенным в эту дату или после нее, по меньшей мере в той же степени, что и до производства такого ремонта, переоборудования, модификации или изменения в оборудовании. В части, подвергаемой капитальному ремонту, переоборудованию, модификации существенного характера и связанному с ними изменению в оборудовании, суда должны отвечать требованиям, предъявляемым к судам, построенным 1 июля 2002 года и после этой даты, в той мере, в которой Администрация сочтет это целесообразным и практически возможным.

**Правило 3. Требования, предъявляемые к высокоскоростным судам**

Требования, предъявляемые к высокоскоростным судам

1 Несмотря на положения глав I-IV и несмотря на правила V/18, 19 и 20:

.1 высокоскоростное судно, построенное 1 января 1996 года и после этой даты, но до 1 июля 2002 года, отвечающее полностью требованиям Кодекса высокоскоростных судов 1994 года, освидетельствованное и получившее свидетельство, как это предусмотрено вышеупомянутым Кодексом, считается отвечающим требованиям глав I-IV и правил V/18, 19 и 20. Для целей данного правила требования вышеупомянутого Кодекса считаются обязательными; и

.2 высокоскоростное судно, построенное 1 июля 2002 года и после этой даты, отвечающее полностью требованиям Кодекса высокоскоростных судов 2000 года, освидетельствованное и получившее свидетельство, как это предусмотрено вышеупомянутым Кодексом, считается отвечающим требованиям глав I-IV и правил V/18, 19 и 20.

2 Свидетельства и разрешения, выданные на основании Кодекса высокоскоростных судов, имеют такую же силу и такое же признание, что и свидетельства, выданные на основании главы I.

## Глава XI-1 - Специальные меры по повышению безопасности на море

**Правило 1. Предоставление полномочий признанным организациям**

Предоставление полномочий признанным организациям

Организации, ссылка на которые делается в правиле I/6, включая классификационные общества, в соответствии с положениями настоящей конвенции и Кодекса *для признанных организаций (*Кодекса *ПО),* состоящего из Части 1 и Части 2 (положения которых имеют обязательный характер), а также Части 3 (положения которых имеют рекомендательный характер), принятого Организацией резолюцией MSC.349(92), в которую Организацией могут быть внесены поправки, при условии что:

a) поправки к Части 1 и к Части 2 Кодекса ПО принимаются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями статьи VIII настоящей Конвенции;

b) поправки к Части 3 Кодекса ПО приняты Комитетом по безопасности на море в соответствии с Правилами Процедуры; и

c) любые поправки, принятые Комитетом по безопасности на море и Комитетом по защите морской окружающей среды, идентичны, они вступают в силу или действуют в одно и то же время в установленном порядке.

**Правило 2. Расширенные освидетельствования**

Расширенные освидетельствования

Навалочные суда, определенные в правиле IX/1.6, и нефтяные танкеры, определенные в правиле II-1/2.22, подлежат проверкам по расширенной программе в соответствии с *Международным кодексом по расширенной программе проверок при освидетельствованиях навалочных судов и нефтяных танкеров 2011 года (*Кодекс *РПО 2011)*, принятым Ассамблеей Организации резолюцией A.1049(27), с возможными поправками, при условии что такие поправки принимаются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями статьи VIII настоящей Конвенции, касающимися процедур принятия поправок, применимых к Приложению, за исключением его главы I.

**Правило 3. Опознавательный номер судов**

Опознавательный номер судов

(Пункты 4 и 5 применяются ко всем судам, к которым применяется данное правило. Для судов, построенных до 1 июля 2004 года, требования пунктов 4 и 5 выполняются не позднее первого планового докования после 1 июля 2004 года)

1 Данное правило применяется ко всем пассажирским судам валовой вместимостью 100 и более и ко всем грузовым судам валовой вместимостью 300 и более.

2 Каждое судно должно иметь опознавательный номер, который соответствует Системе опознавательных номеров судов ИМО, принятой Организацией*.

* См. "Систему опознавательных номеров судов ИМО", принятую Организацией резолюцией A.1078(28).

3 Опознавательный номер судна должен включаться в свидетельства и заверенные копии свидетельств, которые выдаются согласно правилу I/12 или правилу I/13.

4 Опознавательный номер судна наносится постоянно:

.1 на видном месте на корме судна; либо на каждом борту на середине длины корпуса выше самой глубокой грузовой ватерлинии; либо на каждом борту надстройки; или на лобовом листе надстройки; или - на пассажирских судах - на горизонтальной поверхности, видимой сверху; и

.2 на легкодоступном месте на одной из концевых поперечных переборок машинных помещений, определенных в правиле II-2/3.30; либо на одной стороне грузовых люков; или - на танкерах - в грузовом насосном отделении; или - на судах с помещениями ро-ро, определенными в правиле II-2/3.41 - на одной из концевых поперечных переборок помещений ро-ро.

5.1 Эта постоянная маркировка должна быть хорошо заметна и размещена отдельно от любой другой маркировки на корпусе, она должна быть выполнена на контрастном фоне.

5.2 Постоянная маркировка, упомянутая в пункте 4.1, должна иметь высоту не менее 200 мм. Постоянная маркировка, упомянутая в пункте 4.2, должна иметь высоту не менее 100 мм. Толщина знаков выбирается пропорционально высоте.

5.3 Постоянная маркировка может выполняться накладными знаками или гравировкой, или кернением, или любым другим способом, обеспечивающим надежность и сохранность.

5.4 На судах, построенных из неметаллических материалов, способ нанесения опознавательного номера судна определяется Администрацией.

**Правило 3-1. Идентификационные номера компании и зарегистрированного владельца**

Идентификационные номера компании и зарегистрированного владельца

1 Данное правило применяется к компаниям и зарегистрированным владельцам судов, к которым применяется глава I.

2 Для целей данного правила, зарегистрированным владельцем считается лицо, указанное Администрацией и компанией, определенной в правиле IX/1.

3 Каждая компания и зарегистрированный судовладелец обеспечиваются идентификационным номером, который соответствует Системе назначения номеров ИМО компаниям и зарегистрированным судовладельцам, принятой Организацией*.

* См. резолюцию MSC.160(78) - "Принятие системы назначения номеров ИМО компаниям и зарегистрированным судовладельцам".

4 Идентификационный номер компании вносится в свидетельства и в заверенные копии свидетельств, выданных по правилу IX/4 и разделу A/19.2, или A/19.4 Кодекса ОСПС.

5 Данное правило вступает в силу 1 января 2009 года и после этой даты при выдаче или возобновлении, упомянутых в пункте 4 свидетельств.

**Правило 4. Контроль государства порта за выполнением эксплуатационных требований**

Контроль государства порта за выполнением эксплуатационных требований**

** См. "Процедуры контроля судов государством порта 2011 года", принятые Организацией резолюцией A. 1052(27).

1 Судно, находясь в порту другого Договаривающегося правительства, подлежит контролю должностных лиц, надлежащим образом уполномоченных этим правительством, который касается выполнения эксплуатационных требований в отношении безопасности судов, если имеются явные основания полагать, что капитан или экипаж не знают важнейшие судовые процедуры, относящиеся к безопасности судов.

2 При обстоятельствах, указанных в пункте 1 данного правила, Договаривающееся правительство, осуществляющее контроль, принимает меры, обеспечивающие, чтобы судно не вышло в море до тех пор, пока положение дел не будет исправлено в соответствии с требованиями настоящей Конвенции.

3 К данному правилу применяются предписанные в правиле I/19 процедуры контроля государством порта.

4 Ничто в настоящем правиле не должно истолковываться как ограничивающее права и обязанности Договаривающегося правительства, осуществляющего контроль эксплуатационных требований, специально предусмотренных в правилах.

**Правило 5. Журнал непрерывной регистрации истории судна**

Журнал непрерывной регистрации истории судна

1 Каждое судно, к которому применяется глава I, должно иметь *Журнал непрерывной регистрации истории судна.*

2.1 Журнал предназначен обеспечивать регистрацию на судне истории судна в отношении внесенной в него информации.

2.2 Для судов, построенных до 1 июля 2004 года, журнал должен отражать историю судна, по меньшей мере, начиная с 1 июля 2004 года.

3 Журнал выдается Администрацией каждому судну, имеющему право на несение ее флага, и должен содержать, по меньшей мере, следующую информацию (Журнал непрерывной регистрации истории судна, если он выдан или приведен на уровень современности 1 января 2009 года и после этой даты, должен содержать информацию, указанную в подпунктах 3.7 и 3.10):

.1 название государства, под флагом которого судно имеет право плавания;

.2 дата регистрации судна в этом государстве;

.3 опознавательный номер судна в соответствии с правилом 3;

.4 название судна;

.5 порт регистрации;

.6 имя (название) зарегистрированного(-ых) владельца(-ев) и зарегистрированный(-ые) адрес(-а);

.7 идентификационный номер зарегистрированного владельца;

.8 имя (название) зарегистрированного(-ых) фрахтователя(ей) по бербоут-чартеру и зарегистрированный(-ые) адрес(-а), если используется данный вид фрахтования;

.9 название компании, определенной в правиле IX/1, ее зарегистрированный адрес(-а), откуда осуществляется деятельность компании по управлению безопасностью;

.10 идентификационный номер компании;

.11 названия всех классификационных обществ, присвоивших судну класс;

.12 название Администрации или Договаривающегося правительства, или признанной организации, выдавшей Документ о соответствии (или Временный документ о соответствии), оговоренный в МКУБ, определение которого дано в правиле IX/1, компании, эксплуатирующей судно, и название органа, выполнившего аудиторскую проверку, на основании которой был выдан Документ о соответствии, если не этот орган выдал Документ о соответствии;

.13 название Администрации или Договаривающегося правительства, или признанной организации, выдавших судну Свидетельство об управлении безопасностью (или Временное свидетельство об управлении безопасностью), оговоренное в МКУБ, определение которого дано в правиле IX/1, и название органа, выполнившего аудиторскую проверку, на основании которой было выдано Свидетельство об управлении безопасностью, если не этот орган выдал Свидетельство об управлении безопасностью;

.14 название Администрации или Договаривающегося правительства, или признанной в области охраны организации, выдавших Международное свидетельство об охране судна (или Временное международное свидетельство об охране судна), оговоренное в части A Кодекса ОСПС, определение которого дано в правиле XI-2/1, и название органа, выполнившего проверку, на основании которой было выдано Свидетельство, если не этот орган выдал Свидетельство; и

.15 дата прекращения регистрации судна в государстве.

4.1 Любые изменения, связанные с упомянутыми в пунктах 3.4-3.12 записями, вписываются в Журнал таким образом, чтобы предоставлять приведенную на уровень современности информацию вместе с последовательностью этих изменений.

4.2 В случае любых изменений, связанных с записями, ссылка на которые дается в пункте 4.1, Администрация выдает судну под ее флагом, как можно скорее, но не позднее чем через три месяца после изменения, либо пересмотренную и приведенную на уровень современности версию Журнала, либо соответствующие поправки к Журналу.

4.3 В случае любых изменений, связанных с записями, ссылка на которые дается в пункте 4.1, Администрация, до выдачи пересмотренной и приведенной на уровень современности версии Журнала, уполномочивает и требует либо от компании, определенной в правиле IX/1, либо от капитана судна вносить в Журнал поправки, отражающие эти изменения. В таких случаях, после внесения в Журнал поправок, компания без задержки информирует Администрацию, соответственно.

5.1 Журнал составляется на английском или французском, или на испанском языке. Кроме того, может предоставляться перевод Журнала на официальный язык или языки Администрации.

5.2 Журнал составляется по форме, разработанной Организацией, и поддерживается в соответствии с руководством, разработанным Организацией*. Любые более ранние записи в Журнале не должны изменяться, зачеркиваться или каким-либо образом удаляться, в любом случае, они должны оставаться читабельными.

_____

* См. резолюцию A.959(23) - "Форма журнала непрерывной регистрации истории судна и руководство по его ведению", принятую Организацией с поправками в резолюции MSC.198(80).

6 Когда судно передается под флаг другого государства или когда судно продается другому владельцу (или когда оно отдано другому фрахтователю по бербоут-чартеру), или когда другая компания принимает на себя ответственность за эксплуатацию судна, Журнал остается на судне.

7 Если судно подлежит передаче под флаг другого государства, компания сообщает Администрации название государства, под флаг которого передается судно, чтобы Администрация могла направить этому государству экземпляр Журнала, охватывающего период времени, в течение которого это судно находилось под его юрисдикцией.

8 Когда судно передается под флаг другого государства, правительство которого является Договаривающимся правительством, Договаривающееся правительство государства, под флагом которого судно совершало плавание, передает Администрации, как можно скорее после произведенной передачи судна, экземпляр соответствующего Журнала, охватывающий период времени, в течение которого судно находилось под его юрисдикцией, вместе с любыми Журналами, выданными ранее другими государствами.

9 Если судно передается под флаг другого государства, Администрация прилагает действующий Журнал к Журналу, который будет выдан судну, чтобы обеспечить непрерывную регистрацию истории судна, что является целью данного правила.

10 Журнал находится на судне и должен быть доступен для проверки в любое время.

**Правило 6. Дополнительные требования по расследованию аварий и инцидентов на море**

Дополнительные требования по расследованию аварий и инцидентов на море

Принимая во внимание правило I/21, каждая Администрация проводит расследования аварий и инцидентов на море в соответствии с положениями настоящей Конвенции, дополненными положениями Кодекса международных стандартов и рекомендуемой практики расследования аварии или инцидента на море (Кодекса расследования аварий), принятого резолюций MSC.255(84), и:

.1 положения частей I и II Кодекса расследования аварий должны выполняться полностью;

.2 соответствующее руководство и пояснительный материал, содержащиеся в части III Кодекса расследования аварий, рекомендуется принимать во внимание в наиболее возможно полном объеме, чтобы достичь наиболее единообразного применения Кодекса расследования аварий;

.3 поправки к частям I и II Кодекса расследования аварий принимаются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями статьи VIII настоящей Конвенции, касающимися процедур принятия поправок, применимых к Приложению, за исключением его главы I; и

.4 в часть III Кодекса расследования аварий поправки вносятся Комитетом по безопасности на море в соответствии с его правилами процедуры.

**Правило 7. Прибор для проверки атмосферы в закрытых помещениях**

| |
|---|
| Прибор для проверки атмосферы в закрытых помещениях |
| Каждое судно, к которому применяется глава I, должно иметь на борту надлежащий переносной |
| прибор или приборы* для проверки атмосферы. Они должны быть способны измерить до входа в |
| закрытые помещения, как минимум, концентрацию кислорода, воспламеняющихся газов или паров, |

сернистого водорода и окиси углерода**. Приборы, имеющиеся в соответствии с другими требованиями,

могут удовлетворять данному правилу. Должны быть обеспечены соответствующие средства

калибровки всех таких приборов.

_____

* См. "Руководство для облегчения выбора переносных приборов для проверки атмосферы

в закрытых помещениях в соответствии с требованиями правила XI-1/7 Конвенции СОЛАС"

(MSC.1/Circ.1477).

** См. резолюцию A. 1050(27) - "Пересмотренные рекомендации по входу в закрытые

помещения на судах".

## Глава XI-2 - Специальные меры по усилению охраны на море

### Правило 1. Определения

Определения

1 Для целей данной главы, если специально не предусмотрено иное:

.1 *Навалочное судно* означает навалочное судно, определенное в правиле IX/1.6;

.2 *Танкер-химовоз* означает танкер-химовоз, определенный в правиле VII/8.2;

.3 *Газовоз* означает газовоз, определенный в правиле VII/11.2;

.4 *Высокоскоростное судно* означает судно, определенное в правиле X/1.2;

.5 *Морская передвижная буровая установка* означает морскую передвижную буровую установку с механическими средствами движения, определенную в правиле IX/1, не находящуюся на месте разработки;

.6 *Нефтяной танкер* означает нефтяной танкер, определенный в правиле II-1/2.22;

.7 *Компания* означает компанию, определенную в правиле IX/1;

.8 *Взаимодействие "судно/порт"* означает взаимодействие, которое происходит, когда судно прямым и непосредственным образом затрагивается действиями, связанными с перемещением людей, товаров или предоставлением портовых услуг судну или со стороны судна;

. 9 *Портовое средство* означает район, определенный Договаривающимся правительством или назначенным органом, где происходит взаимодействие "судно/порт". Это включает такие районы как якорные стоянки, места ожидания причала и подходы с моря, соответственно.

.10 *Деятельность "судно-судно"* означает любую деятельность, не относящуюся к портовому средству, но которая связана с передачей с судна на судно грузов или людей.

.11 *Назначенный орган* означает организацию(-и) или администрацию(-и), установленные в Договаривающимся правительстве ответственными за обеспечение выполнения положений данной главы, относящихся к охране портовых средств и взаимодействию судно/порт, с точки зрения портового средства;

.12 *Международный кодекс по охране судов и портовых средств (*Кодекс ОСПС) означает "Международный кодекс по охране судов и портовых средств", состоящий из части A (положения которой рассматриваются как обязательные) и части B (положения которой рассматриваются как рекомендательные), принятый 12 декабря 2002 года резолюцией 2 Конференции Договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года с возможными поправками Организации, при условии что:

.1 поправки к части A Кодекса принимаются, вступают в силу и действуют в соответствии со статьей VIII настоящей Конвенции, касающейся процедур принятия поправок к Приложению, за исключением его главы I; и

.2 поправки к части B Кодекса принимаются Комитетом по безопасности на море в соответствии с его правилами процедуры.

.13 *Происшествие, связанное с охраной*, означает любое подозрительное действие или обстоятельство, угрожающие обеспечению охраны судна, включая морскую передвижную буровую установку и высокоскоростное судно, или портовому средству, или любому взаимодействию "судно/порт", или любой деятельности "судно-судно";

.14 *Уровень охраны* означает оценку степени риска того, что будет предпринята попытка нарушить охрану или произойдет происшествие, связанное с охраной;

.15 *Декларация об охране* означает оговаривающее меры по охране каждой стороны соглашение, достигнутое между судном и либо портовым средством, либо другим судном, с которыми оно будет взаимодействовать.

.16 *Признанная в области охраны организация* означает организацию, обладающую надлежащей компетенцией по вопросам охраны и соответствующим знанием судовых и портовых операций, уполномоченную на проведение оценки или проверки, или одобрения, или освидетельствования, требуемых данной главой или частью А Кодекса ОСПС.

2 Термин *судно*, когда он используется в правилах 3-13, включает морские передвижные буровые установки и высокоскоростные суда.

3 Термин *все суда*, когда он используется в данной главе, означает любое судно, к которому применяется данная глава.

4 Термин *Договаривающееся правительство,* когда он используется в правилах 3, 4, 7 и с 10 по 13, включает и *Назначенный орган.*

**Правило 2. Применение**

Применение

1 Данная глава применяется к:

.1 следующим типам судов, совершающих международные рейсы:

.1 пассажирские суда, включая высокоскоростные пассажирские суда;

.2 грузовые суда, включая высокоскоростные, валовой вместимостью 500 и более; и

.3 морские передвижные буровые установки; и

.2 портовым средствам, обслуживающим такие суда, совершающие международные рейсы.

2 Несмотря на положения пункта 1.2, Договаривающиеся правительства должны решить вопрос об объеме применения данной главы и соответствующих разделов части А Кодекса ОСПС к тем портовым средствам, находящимся на их территории, которые, хотя и используются главным образом судами, не совершающими международные рейсы, вынуждены, от случая к случаю, обслуживать суда, приходящие из международного рейса или отходящие в международный рейс.

2.1 Договаривающиеся правительства основывают свои решения по пункту 2 на оценке охраны портового средства, выполненной в соответствии с положениями части А Кодекса ОСПС.

2.2 Любое решение, принимаемое Договаривающимся правительством по пункту 2, не должно вести к снижению уровня охраны, намеченным данной главой или частью А Кодекса ОСПС для достижения.

3 Данная глава не применяется к военным кораблям, вспомогательным судам военно-морского флота и другим судам, принадлежащим Договаривающемуся правительству или эксплуатируемым им и используемым только для правительственной некоммерческой службы.

4 Ничто в данной главе не предопределяет права или обязательства государств по международному праву.

**Правило 3. Обязательства Договаривающихся правительств в отношении охраны**

Обязательства Договаривающихся правительств в отношении охраны

1 Администрации устанавливают уровни охраны и обеспечивают предоставление информации об уровнях охраны судам, имеющим право плавания под их флагом. При изменениях в уровне охраны, информация об уровне охраны приводится на уровень современности, как это диктуется обстоятельствами.

2 Договаривающиеся правительства должны устанавливать уровни охраны и обеспечивать предоставление информации об уровнях охраны портовым средствам, находящимся на их территории, и судам до их захода в порт или находящимся в порту, расположенном на их территории. При изменениях в уровне охраны, информация об уровне охраны приводится на уровень современности, как это диктуется обстоятельствами.

**Правило 4. Требования к компаниям и судам**

Требования к компаниям и судам

1 Компании должны отвечать соответствующим требованиям данной главы и части А Кодекса ОСПС, принимая во внимание руководство, приведенное в части В Кодекса ОСПС.

2 Суда должны отвечать соответствующим требованиям данной главы и части А Кодекса ОСПС, принимая во внимание руководство, представленное в части В Кодекса ОСПС; такое соответствие проверяется, оформляется Свидетельством, как предусмотрено в части А Кодекса ОСПС.

3 До захода в порт или находясь в порту на территории Договаривающегося правительства, судно должно отвечать требованиям в отношении уровня охраны, установленного этим Договаривающимся правительством, если такой уровень охраны является более высоким, чем уровень охраны, установленный Администрацией для этого судна.

4 Суда должны реагировать, по возможности, немедленно на любое повышение уровня охраны.

5 Судно, которое не отвечает требованиям данной главы или части А Кодекса ОСПС, или не может выполнять требования уровня охраны, установленного Администрацией или другим Договаривающимся правительством для этого судна, извещает соответствующий компетентный орган до проведения любого взаимодействия судно/порт или до входа в порт, смотря по тому, что происходит ранее.

**Правило 5. Особая ответственность компаний**

Особая ответственность компаний

Компания обеспечивает, чтобы капитан имел на борту постоянно информацию, посредством которой должностные лица, надлежащим образом уполномоченные Договаривающимся правительством, могут установить:

.1 кто является ответственным за назначение членов экипажа или иных лиц, в данное время нанятых или занятых в любой должности в работе судна;

.2 кто является ответственным за использование судна; и

.3 в случаях когда судно используется на условиях чартера(-ов) - кто является сторонами этого(-их) чартера(-ов).

**Правило 6. Судовая система оповещения**

Судовая система оповещения*

* См. "Эксплутационные требования к судовой системе оповещения", принятые резолюций MSC.136(76) и "Пересмотренные эксплуатационные требования к судовой системе оповещения", принятые резолюцией MSC.147(77).

1 Все суда оборудуются системой оповещения следующим образом:

.1 суда, построенные 1 июля 2004 года и после этой даты;

.2 пассажирские суда, включая высокоскоростные пассажирские суда, построенные до 1 июля 2004 года, - не позднее первого освидетельствования радиоустановки после 1 июля 2004 года;

.3 нефтяные танкеры, танкеры-химовозы, газовозы, навалочные суда и высокоскоростные грузовые суда валовой вместимостью 500 и более, построенные до 1 июля 2004 года, - не позднее первого освидетельствования радиоустановки после 1 июля 2004 года; и

.4 прочие грузовые суда валовой вместимостью 500 и более и морские передвижные буровые установки, построенные до 1 июля 2004 года, - не позднее, первого освидетельствования радиоустановки после 1 июля 2006 года;

2 Эта система оповещения, при приведении в действие:

.1 включает и передает в направлении судно-берег оповещение о нарушении охраны компетентному органу, назначенному Администрацией, который, в данных обстоятельствах, может включать компанию; система передает идентификацию судна, его координаты и указывает на то, что охрана судна находится под угрозой или что защита была снижена;

.2 не направляет оповещение любым другим судам;

.3 не подает какого-либо сигнала аварийно-предупредительной сигнализации на самом судне; и

.4 непрерывно передает оповещение, до тех пор пока не будет выключена и/или возвращена в исходное положение.

3 Система оповещения должна:

.1 иметь возможность приведения в действие с ходового мостика и еще по меньшей мере из одного другого места судна; и

.2 отвечать эксплуатационным требованиям не ниже тех, которые приняты Организацией.

4 Места запуска системы оповещения устраиваются таким образом, чтобы предотвратить непреднамеренное срабатывание системы.

5 Требование о судовой системе оповещения может быть выполнено использованием радиоустановки судна, удовлетворяющей требованиям главы IV, при условии что все требования данного правила выполняются.

6 Когда какая-либо Администрация узнает об оповещении, переданном судовой системой, эта Администрация немедленно извещает государство(-а), вблизи которого(-ых) в данное время находится судно.

7 Когда какое-либо Договаривающееся правительство узнает об оповещении, переданном системой судна, не имеющего права плавания под его флагом, это Договаривающееся правительство немедленно извещает соответствующую Администрацию и, при необходимости, - государство(-а), вблизи которого(-ых) в данное время находится судно.

**Правило 7. Угроза для судов**

Угроза для судов

1 Договаривающиеся правительства устанавливают уровни охраны и обеспечивают предоставление информации об уровнях охраны судам, находящимся в их территориальном море или сообщившим о намерении войти в их территориальное море*.

_____

* См. MSC/Circ.1305 - "Пересмотренное руководство капитанам, компаниям и надлежащим образом уполномоченным должностным лицам по требованиям, связанным с представлением относящейся к охране информации до прихода судна в порт".

2 Договаривающиеся правительства обеспечивают контактный адрес, по которому такие суда могут запрашивать совет или помощь и направлять любые запросы о других судах, активности или связи.

3 Если выявлен риск нападения, заинтересованное Договаривающееся правительство рекомендует заинтересованным судам и их Администрациям:

.1 действующий уровень охраны;

.2 любые меры охраны, подлежащие выполнению заинтересованными судами для самозащиты от нападения, в соответствии с положениями части А Кодекса ОСПС; и

.3 меры охраны, которые прибрежное государство решило ввести, при необходимости.

**Правило 8. Свобода принятия решений капитаном по вопросам безопасности и охраны судна**

Свобода принятия решений капитаном по вопросам безопасности и охраны судна

1 Капитан не должен быть ограничен компанией, фрахтователем или любым иным лицом в принятии или выполнении любого решения, которое, по его профессиональному суждению, необходимо для поддержания уровня безопасности и охраны судна. Это положение включает отказ в доступе на судно людям (за исключением тех, которые надлежащим образом уполномочены Договаривающимся правительством) или их вещам, и отказ принять груз, включая контейнеры или иные закрытые грузовые транспортные места.

2 Если, по профессиональному суждению капитана, в ходе судовых операций возникает конфликт между требованиями безопасности и охраны, капитан должен выполнять те требования, которые необходимы для поддержания безопасности судна. В таких случаях капитан может задействовать временные меры охраны и должен сразу информировать Администрацию и, при необходимости, Договаривающееся правительство, в порту которого находится или куда намеревается войти судно. Любые такие временные меры охраны по данному правилу должны, в наибольшей возможной степени, соответствовать установленному уровню охраны. Когда такие случаи выявляются, Администрация обеспечивает, чтобы такие конфликты разрешались и чтобы возможность их повторения была сведена к минимуму.

**Правило 9. Меры, связанные с контролем и выполнением требований**

Меры, связанные с контролем и выполнением требований*

_____

* См. резолюцию MSC.159(78) - "Временное руководство по мерам контроля за выполнением требований по усилению охраны на море".

***1 Контроль судов в порту***

1.1 Для целей данной главы, каждое судно, к которому применяется данная глава, когда оно находится в порту другого Договаривающегося правительства, подлежит контролю должностными лицами, надлежащим образом уполномоченными этим правительством, которые могут быть теми же самыми лицами, которые осуществляют выполнение функций правила I/19. Такой контроль ограничивается проверкой того, что на судне имеется действительное Международное свидетельство об охране судна или действительное Временное международное свидетельство об охране судна, выданное по положениям части А Кодекса ОСПС (Свидетельство), которые признаются, когда действительны, если нет явных оснований полагать, что судно не соответствует требованиям данной главы или части А Кодекса ОСПС.

1.2 Если такие явные основания имеются или если действительное Свидетельство не предъявлено по требованию, должностные лица, надлежащим образом уполномоченные Договаривающимся правительством, налагают одну или более мер контроля в отношении этого судна, предусмотренных в пункте 1.3. Любые такие наложенные меры должны быть соразмерными с нарушенными требованиями, принимая во внимание руководство, приведенное в части В Кодекса ОСПС.

1.3 Такими мерами контроля являются: проверка судна, отсрочка отхода судна, задержание судна; ограничение судовых операций, включая передвижение судна в порту или удаление судна из порта. Такие меры контроля могут, дополнительно или альтернативно, включать иные, менее строгие административные меры, или меры по выправлению ситуации.

***2 Суда, намеревающиеся войти в порт другого Договаривающегося правительства***

2.1 Для целей данной главы, Договаривающееся правительство может потребовать от судов, намеревающихся войти в ее порты, представления должностным лицам, надлежащим образом уполномоченным этим Договаривающимся правительством, в целях обеспечения выполнения требований данной главы до входа судна в порт и чтобы избежать необходимости наложения мер контроля или шагов, следующей информации:

.1 что судно имеет действительное Свидетельство и название органа, выдавшего его;

.2 уровень охраны, на котором судно эксплуатируется в данное время;

.3 уровень охраны, на котором судно эксплуатировалось в любом предыдущем порту, где оно осуществляло взаимодействие "судно/порт" в период времени, оговоренный в пункте 2.3;

.4 любые специальные или дополнительные меры по охране, предпринятые судном в любом предыдущем порту, где оно осуществляло взаимодействие "судно/порт" в период времени, оговоренный в пункте 2.3;

.5 что соответствующие процедуры по охране судна соблюдались в ходе любой деятельности "судно-судно" в период времени, оговоренный в пункте 2.3; или

.6 иной информации, связанной с практикой охраны (но не подробности плана охраны судна), принимая во внимание руководство, приведенное в части В Кодекса ОСПС.

При запросе Договаривающимся правительством, судно или компания должны представить подтверждение, приемлемое для этого Договаривающегося правительства, информации, требуемой выше.

2.2 Каждое судно, к которому применяется данная глава, намеревающееся войти в порт другого Договаривающегося правительства, представляет информацию, описанную в пункте 2.1, по запросу должностных лиц, надлежащим образом уполномоченных этим правительством. Капитан может отказать в предоставлении такой информации, понимая, что отказ может привести к запрету на заход в порт.

2.3 Судно хранит регистрацию указанной в пункте 2.1 информации за последние 10 заходов в портовые средства.

2.4 Если, получив информацию, описанную в пункте 2.1, должностные лица, надлежащим образом уполномоченные Договаривающегося правительства порта, в который намерено войти судно, имеют явные основания полагать, что судно не соответствует требованиям данной главы или части А Кодекса ОСПС, такие должностные лица должны пытаться установить связь с Администрацией и связь между судном и Администрацией, для того чтобы устранить нарушение. Если такая связь не привела к устранению нарушения или если такие должностные лица имеют явные основания полагать, что судно не соответствует требованиям данной главы или части А Кодекса ОСПС, такие должностные лица могут предпринять в отношении этого судна такие шаги в целях охраны, которые предусмотрены в пункте 2.5 данного правила. Любые такие предпринятые шаги должны быть пропорциональны нарушениям требований, принимая во внимание руководство, приведенное в части В Кодекса ОСПС.

2.5 Такими шагами являются:

.1 требование устранить нарушение;

.2 требование к судну пройти в указанный район территориального моря или внутренних вод этого Договаривающегося государства;

.3 инспекция судна, если судно находится в территориальном море Договаривающегося правительства, в порт которого намеревается зайти судно; или

.4 отказ в заходе в порт.

До того как предпринять любые такие шаги, судно информируется Договаривающимся правительством о его намерениях. По получении этой информации, капитан может отказаться от намерения войти в порт. В таких случаях данное правило не применяется.

***3 Дополнительные положения***

3.1 В случае:

.1 применения меры контроля, иной чем менее строгая административная мера или мера по выправлению ситуации, ссылка на которые делается в пункте 1.3; или

.2 использования любого из шагов, ссылка на которые делается в пункте 2.5,

должностное лицо, надлежащим образом уполномоченное Договаривающимся правительством, незамедлительно, в письменном виде, информирует Администрацию о том, какие меры контроля были применены или какие использованы шаги, и излагает их причины. Договаривающееся правительство, при применении мер контроля или шагов, также извещает признанную в области охраны организацию, выдавшую Свидетельство, относящееся к конкретному судну и Организацию, если какие-либо меры контроля были применены или использованы какие-либо шаги.

3.2 Если судну отказано в заходе в порт или если судно выдворено из порта, власти государства порта сообщают соответствующие факты властям государств последующих портов захода, если они известны, и всем другим соответствующим прибрежным государствам, принимая во внимание руководство, подлежащее разработке Организацией. Должна обеспечиваться конфиденциальность и скрытность такого извещения.

3.3 Отказ в заходе в порт на основании пунктов 2.4 и 2.5 или выдворение из порта во исполнение пунктов 1.1-1.3 налагаются только тогда, когда должностные лица, надлежащим образом уполномоченные Договаривающимся правительством, имеют явные основания полагать, что судно представляет непосредственную угрозу охране или безопасности людей; судов или имуществу, и нет никаких иных подходящих мер устранения этой угрозы.

3.4 Меры контроля, ссылка на которые приводится в пункте 1.3, и шаги, ссылка на которые приводится в пункте 2.5, налагаются, во исполнение данного правила, только до тех пор, пока нарушение, приведшее к мерам контроля или шагам, не будет устранено к удовлетворению Договаривающегося правительства, принимая во внимание действия, предложенные судном или Администрацией, если таковые будут.

3.5 При осуществлении контроля по пункту 1 или предпринимая шаги по пункту 2, Договаривающиеся правительства:

.1 предпринимают все усилия, чтобы избежать неоправданной задержки или отсрочки отхода судна. Если судно, вследствие этого, без оснований задержано или если отсрочен его отход, оно имеет право на компенсацию любых понесенных убытков или ущерба; и

.2 обеспечивают необходимый доступ на судно в случаях чрезвычайной ситуации или по гуманитарным соображениям и в целях охраны.

**Правило 10. Требования к портовым средствам**

Требования к портовым средствам

1 Портовые средства должны отвечать соответствующим требованиям данной главы и части А Кодекса ОСПС, принимая во внимание руководство, представленное в части В Кодекса ОСПС.

2 Договаривающиеся правительства, имеющие на своей территории портовое(-ые) средство(-а), к которому(-ым) применяется данное правило, обеспечивают, чтобы:

.1 оценки охраны портовых средств, их пересмотр и одобрение выполнялись в соответствии с положениями части А Кодекса ОСПС; и

.2 планы охраны портовых средств разрабатывались, пересматривались, одобрялись и внедрялись в соответствии с положениями части А Кодекса ОСПС.

3 Договаривающиеся правительства назначают и сообщают меры, подлежащие рассмотрению в плане охраны портовых средств для различных уровней охраны, включая случаи, когда требуется представление Декларации об охране.

**Правило 11. Соглашения об альтернативных системах охраны**

Соглашения об альтернативных системах охраны

1 Договаривающиеся правительства, при внедрении данной главы и части А Кодекса ОСПС, могут заключать в письменном виде двусторонние или многосторонние соглашения с другими Договаривающимися правительствами об альтернативных системах охраны, распространяющихся на короткие международные рейсы на постоянных линиях между портовыми средствами, расположенными на их территориях.

2 Любое такое соглашение не должно приводить к снижению уровня охраны других судов или портовых средств, на которые не распространяется это соглашение.

3 Никакое судно, на которое распространяется такое соглашение, не должно предпринимать какой-либо деятельности "судно-судно" с любым судном, на которое не распространяется это соглашение.

4 Такие соглашения периодически пересматриваются, принимая во внимание накопленный опыт, также как и любые изменения в конкретных обстоятельствах или в оцененной угрозе охране судов, портовых средств или маршрутов, на которые распространяется это соглашение.

**Правило 12. Равноценные меры в области охраны**

Равноценные меры в области охраны

1 Договаривающееся правительство может позволить конкретному судну или группе судов, имеющих право плавания под его флагом, внедрить иные меры охраны, равноценные предписанным в данной главе или части А Кодекса ОСПС, при условии что такие меры охраны эффективны, по меньшей мере, в такой же степени, что и предписанные данной главой или частью А Кодекса ОСПС. Администрация, разрешающая такие меры охраны, сообщает в Организацию их особенности.

2 При внедрении положений данной главы и части А Кодекса ОСПС, Договаривающееся правительство может позволить конкретному портовому средству или группе портовых средств, расположенных на ее территории, иных чем охваченные заключенным по правилу 11 соглашением, внедрить меры охраны, равноценные предписанным в данной главе или части А Кодекса ОСПС, при условии что такие меры охраны эффективны в такой же степени, что и предписанные данной главой или частью А Кодекса ОСПС. Договаривающееся правительство, разрешающее такие меры охраны, сообщает в Организацию их особенности.

**Правило 13. Представление информации**

Представление информации

1 Договаривающиеся правительства, не позднее 1 июля 2004 года, сообщают Организации и делают доступной компаниям и судам следующую информацию:

.1 названия и контактные адреса их национального органа или органов, ответственных за охрану судов и портовых средств;

.2 те районы, находящиеся на их территории, которые охвачены одобренными планами охраны портовых средств;

.3 имена и контактные адреса тех, кто был назначен быть доступным в любое время для получения и действия по оповещениям "судно-берег", упомянутым в правиле 6.2.1;

.4 имена и контактные адреса тех, кто был назначен быть доступным в любое время для получения и действия по любым сообщениям от Договаривающихся правительств, осуществляющих меры контроля и выполнения, упомянутые в правиле 9.3.1; и

.5 имена и контактные адреса тех, кто был назначен быть доступным для контакта в любое время для предоставления совета или помощи судам, и кому суда могут направлять запросы в области охраны, упомянутые в правиле 7.2;

и после этого, приводят такую информацию на уровень современности, как только в ней происходят изменения. Организация рассылает такие сведения другим Договаривающимся правительствам для информации их должностных лиц.

2 Договаривающиеся правительства, не позднее 1 июля 2004 года, сообщают Организации названия и контактные адреса любых признанных в области охраны организаций, уполномоченных действовать от их имени, вместе с подробным описанием специфичной ответственности и условий власти, делегированных таким организациям. Такая информация приводится на уровень современности, как только в ней происходят изменения. Организация рассылает такие сведения другим Договаривающимся правительствам для информации их должностных лиц.

3 Договаривающиеся правительства, не позднее 1 июля 2004 года, сообщают Организации перечень одобренных планов охраны портовых средств для портовых средств, расположенных на их территории, вместе с районом или районами, охваченными каждым одобренным планом охраны портовых средств, и соответствующую дату его одобрения, и после этого дополнительно сообщают, если происходит следующее:

.1 изменения в районе или районах, охваченных одобренным планом охраны портовых средств, которые будут внесены или уже были внесены. В таких случаях в сообщаемой информации указываются изменения в районе или районах, охваченных планом, и дата, с которой такие изменения подлежат внедрению или были внедрены;

.2 одобренный план охраны портовых средств, ранее включенный в перечень, представленный в Организацию, подлежит изъятию или был изъят. В таких случаях в сообщаемой информации указывается дата, на которую изъятие вступит в силу или было внедрено. В этих случаях сообщение в Организацию делается как можно скорее; и

.3 добавления подлежат внесению в перечень одобренных планов охраны портовых средств. В таких случаях в информации, подлежащей представлению в Организацию, указывается район или районы, охватываемые планом, и дата их одобрения.

4 Договаривающиеся правительства, через каждые пять лет после 1 июля 2004 года, сообщают Организации пересмотренный и приведенный на уровень современности перечень всех одобренных планов охраны портовых средств для портовых средств, расположенных на их территории, вместе с районом или районами, охваченными каждым одобренным планом охраны портовых средств, и соответствующую дату его одобрения (и дату одобрения любых поправок к нему), который заменит всю информацию, представленную Организации по пункту 3 за предшествующие пять лет.

5 Договаривающиеся правительства сообщают Организации о заключении соглашения по правилу 11. Эта информация включает:

.1 Договаривающиеся правительства, заключившие соглашение;

.2 портовые средства и постоянные маршруты, охваченные соглашением;

.3 периодичность пересмотра соглашения;

.4 дату вступления в силу соглашения; и

.5 информацию о всех имевших место консультациях с другими Договаривающимися правительствами;

и после этого сообщают, как можно скорее, Организации информацию о том, когда в это соглашение внесены поправки или когда завершился срок его действия.

6 Любое Договаривающееся правительство, позволяющее, по положениям правила 12, какие-либо эквивалентные меры в области охраны в отношении судна, имеющего право плавания под его флагом, или в отношении портового средства, расположенного на его территории, сообщает Организации подробные сведения об этих системах.

7 Организация, по запросу, делает доступной информацию, представленную по пунктам 3-6, другим Договаривающимся правительствам.

## Глава XII - Дополнительные меры безопасности для навалочных судов

### Правило 1. Определения

Определения

Для целей данной главы:

1 *Навалочное судно* означает судно, которое предназначено, главным образом, для перевозки сухих грузов навалом, включая такие типы судов, как рудовозы и комбинированные суда*.

---

* См.:

.1 Для судов, построенных до 1 июля 2006 года, резолюцию 6, принятую Конференцией 1997 года по Конвенции СОЛАС - "Интерпретация определения *навалочное судно*", приведенного в главе IX Конвенции СОЛАС-74 с поправками 1994 года.

.2 "Интерпретацию положений главы XII Конвенции СОЛАС - "Дополнительные меры безопасности для навалочных судов", принятая Комитетом по безопасности на море резолюцией MSC.79(70).

.3 Положения о применении Приложения 1 к "Интерпретации положений главы XII Конвенции СОЛАС - "Дополнительные меры безопасности для навалочных судов", принятые Комитетом по безопасности на море резолюцией MSC.89(71).

2 *Навалочное судно с одинарным корпусом* означает навалочное судно, определенное в пункте 1, на котором:

.1 любая часть грузового трюма ограничена по бортам обшивкой борта судна; или

.2 если один или несколько грузовых трюмов ограничены по бортам двойной обшивкой борта, находящейся на расстоянии менее 760 мм на навалочных судах, построенных до 1 января 2000 года, и менее 1000 мм - на навалочных судах, построенных 1 января 2000 года и после этой даты, но до 1 июля 2006 года; указанные расстояния измеряются по перпендикуляру к внешней обшивке борта судна.

Такие суда включают комбинированные суда, на которых любая часть грузового трюма ограничена по бортам обшивкой борта судна.

3 *Навалочное судно с двойной обшивкой борта* означает навалочное судно, определенное в пункте 1, на котором все грузовые трюмы ограничены по бортам двойной обшивкой борта, иное чем определенное в пункте 2.2.

4 *Двойная обшивка борта* означает компоновку, где каждый борт судна составлен обшивкой борта и продольной переборкой, соединяющей второе дно и палубу. Скуловые и подпалубные танки могут, если они имеются, выполняться как составное целое двойной обшивки борта.

5 *Длина* навалочного судна означает длину, определенную действующей Международной конвенцией о грузовой марке.

6 *Навалочный груз* означает любой материал, иной чем жидкость или газ, состоящий из сочетания частиц, гранул или любых более крупных кусков материала, в основном однородного по составу, который грузится прямо в грузовые помещения судна без какой-либо временной тары.

7 *Стандарты прочности переборки и второго дна навалочных судов* означают "Стандарты для оценки размеров поперечных сечений набора водонепроницаемой переборки с вертикальными гофрами между двумя самыми носовыми грузовыми трюмами и оценки допустимой загрузки носового грузового трюма", принятые 27 ноября 1997 года резолюцией 4 Конференции Договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года с возможными поправками Организации, при условии что такие поправки принимаются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями статьи VIII настоящей Конвенции, касающейся процедур внесения поправок в Приложение, за исключением его главы I.

8 *Навалочные суда, построенные* означает навалочные суда, кили которых заложены или которые находятся в подобной стадии постройки.

9 *Подобная стадия постройки* означает стадию, на которой:

.1 начато строительство, которое можно отождествить с определенным судном; и

.2 начата сборка этого судна, причем масса использованного материала составляет по меньшей мере 50 т или 1% расчетной массы материала всех корпусных конструкций, смотря по тому, что меньше.

1 0 *Ширина (B)* навалочного судна означает ширину, определенную действующей Международной конвенцией о грузовой марке.

**Правило 2. Применение**

Применение

Навалочные суда должны отвечать требованиям данной главы, в дополнение к применимым требованиям других глав.

**Правило 3. Сроки задействования**

Сроки задействования

Навалочные суда, построенные до 1 июля 1999 года, к которым применимы правила 4 или 6, должны отвечать положениям таковых правил согласно нижеследующим срокам, со ссылкой на расширенную программу проверок, требуемых правилом XI-1/2:

.1 навалочные суда, которым исполнится 20 лет и более на 1 июля 1999 года, - к дате первого промежуточного или первого периодического освидетельствования* после 1 июля 1999 года, смотря по тому, что наступит ранее;

_____

* См. MSC.1/Circ.1463 - "Применение правил XII/3, XII/7 и XII/11 Конвенции СОЛАС".

.2 навалочные суда, которым исполнится 15 лет и более, но менее 20 лет на 1 июля 1999 года, - к дате первого периодического освидетельствования* после 1 июля 1999 года, но не позднее 1 июля 2002 года; и

_____

* См. MSC.1/Circ.1463 - "Применение правил XII/3, XII/7 и XII/11 Конвенции СОЛАС".

.3 навалочные суда, которым на 1 июля 1999 года будет менее 15 лет, - к дате первого периодического освидетельствования* после даты, на которую судну исполнится 15 лет, но не позднее даты, на которую ему исполнится 17 лет.

_____

* См. MSC.1/Circ.1463 - "Применение правил XII/3, XII/7 и XII/11 Конвенции СОЛАС".

**Правило 4. Требования к остойчивости в поврежденном состоянии навалочных судов**

Требования к остойчивости в поврежденном состоянии навалочных судов

1 Навалочные суда с одинарным корпусом длиной 150 м и более, спроектированные для перевозки навалочных грузов плотностью 1000 кг/м $^3$ и более, построенные 1 июля 1999 года и после этой даты, при загрузке по летнюю грузовую марку, должны выдерживать затопление любого одного грузового трюма, находящегося в любом состоянии загрузки, и оставаться на плаву в удовлетворительном состоянии равновесия, как предписано в пункте 4.

2 Навалочные суда с двойной обшивкой борта длиной 150 м и более, спроектированные для перевозки навалочных грузов плотностью 1000 кг/м $^3$ и более, построенные 1 июля 2006 года и после этой даты, на которых любая часть продольной переборки расположена в пределах расстояния *B*/5 или 11,5 м (смотря по тому, что меньше) от наружной обшивки борта под прямым углом к диаметральной плоскости при назначенной летней грузовой марке, при загрузке по летнюю грузовую марку, должны выдерживать затопление любого одного грузового трюма, находящегося в любом состоянии загрузки, и оставаться на плаву в удовлетворительном состоянии равновесия, как предписано в пункте 4.

3 Навалочные суда с одинарным корпусом длиной 150 м и более, построенные до 1 июля 1999 года, перевозящие навалочные грузы плотностью 1780 кг/м $^3$ и более, при загрузке по летнюю грузовую марку должны выдерживать затопление носового грузового трюма, находящегося в любом состоянии загрузки, и оставаться на плаву в удовлетворительном состоянии равновесия, как предписано в пункте 4. Данное требование выполняется в соответствии со сроками задействования, предписанными в правиле 3.

4 С учетом положений пункта 7, условие равновесия после затопления должно удовлетворять таковому, заложенному в Приложении к резолюции A.320(IX) - Правило, эквивалентное правилу 27 Международной конвенции о грузовой марке 1966 года с поправками в резолюции A.514(13). В расчетном затоплении учитывается затопление только помещения грузового трюма до уровня воды за бортом в этом состоянии судна. Проницаемость загруженного трюма принимается равной 0,9, а проницаемость порожнего - 0,95, если в расчет не принимается проницаемость, соответствующая конкретному грузу для объема затопленного трюма, занятого грузом, а проницаемость 0,95 принимается для оставшейся порожней части объема трюма.

5 Навалочные суда, построенные до 1 июля 1999 года, которым был назначен уменьшенный надводный борт в соответствии с правилом 27(7) Международной конвенции о грузовой марке 1966 года, принятой 5 апреля 1966 года, могут считаться отвечающими требованиям пункта 3 данного правила.

6 Навалочные суда, которым был назначен уменьшенный надводный борт в соответствии с положениями пункта 8 правила, эквивалентного правилу 27 Международной конвенции о грузовой марке 1966 года, принятого резолюцией A.320(IX) с поправками в резолюции A.514(13), могут считаться отвечающими требованиям пунктов 1 или 2, соответственно.

7 На навалочных судах, которым был назначен уменьшенный надводный борт в соответствии с положениями правила 27(8) Приложения B к Протоколу 1988 года к Международной конвенции о грузовой марке 1966 года, условие равновесия после затопления должно отвечать соответствующим положениям Протокола 1988 года.

**Правило 5. Прочность конструкции навалочных судов**

Прочность конструкции навалочных судов

1 Навалочные суда с одинарным корпусом длиной 150 м и более, спроектированные для перевозки навалочных грузов плотностью 1000 кг/м$^3$ и более, построенные 1 июля 1999 года и после этой даты, должны иметь достаточную прочность, чтобы выдерживать затопление любого одного грузового трюма до уровня воды за бортом в этом состоянии судна, при всех случаях загрузки и балластировки судна, принимая во внимание динамические нагрузки от наличия воды в трюме и учитывая рекомендации Организации*.

---

* См. "Рекомендацию по выполнению правила XII/5 Конвенции СОЛАС", принятую резолюцией 3 Конференции 1997 года.

2 Навалочные суда с двойной обшивкой борта длиной 150 м и более, имеющие расстояние между обшивкой борта менее *B*/5, спроектированные для перевозки навалочных грузов плотностью 1000 кг/м$^3$ и более, построенные 1 июля 2006 года и после этой даты, должны отвечать положениям пункта 1 о прочности конструкции.

**Правило 6. Требования к конструкции и иные требования к навалочным судам**

Требования к конструкции и иные требования к навалочным судам

1 Навалочные суда с одинарным корпусом длиной 150 м и более, построенные до 1 июля 1999 года, перевозящие навалочные грузы плотностью 1 780 кг/м$^3$ и более, должны отвечать, в соответствии со сроками задействования, предписанными в правиле 3, нижеследующим требованиям:

.1 Поперечная водонепроницаемая переборка между двумя самыми носовыми грузовыми трюмами и второе дно носового грузового трюма должны иметь достаточную прочность, чтобы выдерживать затопление носового трюма, принимая во внимание динамические нагрузки от наличия воды в трюме, в соответствии со *Стандартами прочности переборки и второго дна навалочных судов*. Для целей данного правила Стандарты прочности переборки и второго дна навалочных судов рассматриваются как обязательные.

.2 При рассмотрении вопроса о необходимости и объеме подкреплений поперечной водонепроницаемой переборки или второго дна, в целях выполнения требований пункта 1.1, могут быть приняты следующие ограничения:

.1 ограничения по распределению общего веса груза между грузовыми трюмами; и

.2 ограничения в максимальном дедвейте.

.3 На навалочных судах, использующих любой из двух или оба вида ограничений, приведенных в пунктах 1.2.1 и 1.2.2 выше, в целях выполнения требований пункта 1.1 эти ограничения действуют всегда, когда перевозятся навалочные грузы плотностью 1780 кг/м$^3$ и более.

2 Навалочные суда с двойной обшивкой борта длиной 150 м и более, построенные 1 июля 2006 года и после этой даты, должны отвечать нижеследующим требованиям:

.1 Главные конструкции ребер жесткости двойной обшивки борта не должны быть обращены в сторону помещения грузового трюма.

.2 С учетом приведенных ниже положений, расстояние между наружной обшивкой и внутренней, на любом поперечном участке двойной обшивки борта, должно быть не менее 1000 мм, при измерении перпендикулярно к обшивке борта судна. Конструкция двойной обшивки борта должна иметь достаточную ширину, чтобы позволять осмотр, предусмотренный правилом II-1/3-6 и Техническими положениями, ссылка на которые делается в нем.

.1 Приведенные ниже просветы могут не соблюдаться в районе перекрестных связей, верхних и нижних бимсовых книц поперечной системы набора и бимсовых книц продольной системы набора.

.2 Минимальная ширина свободного прохода через пространство, образованное двойной обшивкой борта, в районе преград, таких как трубопроводы или вертикальные трапы, должна быть не менее 600 мм.

.3 Если внутренняя и/или наружная обшивки подкреплены поперечными рамными конструкциями, минимальное свободное пространство между внутренними поверхностями рамных конструкций должно быть не менее 600 мм.

.4 Если внутренняя и внешняя обшивки подкреплены продольными рамными конструкциями, минимальное свободное пространство между внутренними поверхностями рамных конструкций не должно быть менее 800 мм. Данное свободное пространство на длине грузовых трюмов, находящейся вне цилиндрической вставки судна, может быть уменьшено, если это обусловлено конфигурацией корпуса, но ни в коем случае оно не должно быть менее 600 мм.

.5 Минимальным свободным пространством, указанным выше, должно считаться кратчайшее расстояние между воображаемыми линиями, соединяющими внутренние поверхности шпангоутов на внешней и внутренней обшивках.

3 Помещения, образованные двойной обшивкой борта, за исключением подпалубных танков, если они имеются, не должны использоваться для перевозки груза.

4 На навалочных судах длиной 150 м и более, перевозящих навалочные грузы плотностью 1000 кг/м$^3$ и более, построенных 1 июля 2006 года и после этой даты:

.1 конструкция грузовых трюмов должна быть такой, чтобы погрузка и выгрузка всех предполагаемых грузов стандартным грузовым оборудованием с соблюдением обычных процедур грузовых операций не приводили к повреждению, которое может снизить прочность конструкции;

.2 должна обеспечиваться конструкционная непрерывность между набором обшивки борта и остальной конструкцией корпуса судна; и

.3 конструкция грузовых зон должна быть такой, чтобы единственная поломка одного конструкционного элемента жесткости не приводила к немедленной последующей поломке других конструкционных элементов, потенциально приводя к полному разрушению полностью подкрепленных секций.

**Правило 7. Освидетельствование, техническое обслуживание и ремонт навалочных судов**

Освидетельствование, техническое обслуживание и ремонт навалочных судов

1 Навалочные суда с одинарным корпусом длиной 150 м и более, построенные до 1 июля 1999 года, имеющие возраст 10 лет и более, не должны перевозить навалочные грузы плотностью 1780 кг/м$^3$ и более, если они не прошли удовлетворительно либо:

.1 периодическое освидетельствование* в соответствии с проверками по расширенной программе, требуемыми правилом XI-1/2; либо

* См. MSC.1/Circ.1463 - "Применение правил XII/3, XII/7 и XII/11 Конвенции СОЛАС.

.2 освидетельствование всех грузовых трюмов в том же самом объеме, как это требуется при периодических освидетельствованиях* по расширенной программе, требуемой правилом XI-1/2.

* См. MSC.1/Circ.1463 - "Применение правил XII/3, XII/7 и XII/11 Конвенции СОЛАС.

2 Навалочные суда должны отвечать требованиям по техническому обслуживанию и ремонту, предусмотренным правилом II-1/3-1 и *Стандартам инспекций, проводимых судовладельцами, технического обслуживания и ремонта крышек грузовых трюмов навалочных судов*, принятым резолюцией MSC.169(79) с возможными поправками Организации, при условии что такие поправки принимаются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями статьи VIII настоящей Конвенции, касающимися процедур внесения поправок в Приложение, за исключением его главы I.

**Правило 8. Информация о выполнении требований к навалочным судам**

Информация о выполнении требований к навалочным судам

1 Буклет, требуемый правилом VI/7.2, заверяется Администрацией или по ее поручению, в целях указания на то, что выполняются правила 4, 5, 6 и 7, в зависимости от случая.

2 Любые ограничения, наложенные на перевозку навалочных грузов плотностью 1780 кг/м$^3$ и более в соответствии с требованиями правил 6 и 14, указываются в буклете, упоминаемом в пункте 1.

3 Навалочное судно, к которому применяется пункт 2, постоянно несет на обоих бортах, в средней части судна, окрашенный в цвет, контрастирующий с окраской корпуса судна, равносторонний треугольник с длиной стороны 500 мм, вершиной вверх, верхний угол которого располагается на 300 мм ниже палубной линии.

**Правило 9. Требования к навалочным судам, не способным выполнять правило 4.3 из-за конфигурации их грузовых трюмов**

Требования к навалочным судам, не способным выполнять правило 4.3 из-за конфигурации их грузовых трюмов[43]

Для навалочных судов, построенных до 1 июля 1999 года, подпадающих под действие правила 4.3, построенных с недостаточным количеством поперечных водонепроницаемых переборок, чтобы отвечать требованиям вышеуказанного правила, Администрация может позволить послабление в выполнении правил 4.3 и 6, при условии что эти суда отвечают нижеследующим требованиям:

.1 в отношении носового грузового трюма, проверки, предписанные при проведении ежегодного освидетельствования по расширенной программе, требуемые правилом XI-1/2, заменяются на проверки, предписанные там же для промежуточного освидетельствования грузовых трюмов;

.2 иметь систему аварийно-предупредительной сигнализации о высоком уровне воды в льяльных колодцах всех грузовых трюмов или в туннелях грузового конвейера, соответственно, подающую звуковой и визуальный сигналы тревоги на ходовом мостике, одобренную Администрацией или организацией, признанной ею в соответствии с положениями правила XI-1/1; и

.3 иметь подробную информацию по специфичным сценариям затопления грузовых трюмов. Эта информация должна сопровождаться подробными инструкциями по мерам готовности к оставлению судна, согласно положениям раздела 8 Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ), и использоваться как основа для подготовки экипажа и учебных тревог.

**Правило 10. Декларация о плотности навалочного груза**

Декларация о плотности навалочного груза

1 До погрузки навалочного груза на навалочные суда длиной 150 м и более, грузоотправитель должен объявить плотность груза, дополнительно к требуемой правилом VI/2 информации о грузе.

2 Любой груз с объявленной плотностью от 1250 до 1780 кг/м $^3$ должен пройти проверку на плотность в аккредитованной на такую проверку организации*, если этот груз предназначается для перевозки на навалочных судах, к которым применяется правило 6, и эти суда не отвечают всем соответствующим требованиям данной главы, применимым к перевозке навалочных грузов плотностью 1780 кг/м $^3$ и более.

* При проверке плотности груза следует ссылаться на циркулярное письмо MSC/Circ.908 - "Единообразный метод замеров плотности навалочного груза".

**Правило 11. Прибор для определения нагрузки**

Прибор для определения нагрузки

(Если не предусмотрено иное, данное правило применяется к навалочным судам, независимо от даты их постройки)

1 Навалочные суда длиной 150 м и более оборудуются прибором для определения нагрузки, способным предоставлять информацию о перерезывающих силах и изгибающих моментах, принимая во внимание рекомендацию, принятую Организацией**.

** См. "Рекомендацию по приборам для определения нагрузки", принятую резолюцией 5 Конференции 1997 года.

2 Навалочные суда длиной 150 м и более, построенные до 1 июля 1999 года, должны отвечать требованиям пункта 1 не позднее даты первого промежуточного или периодического освидетельствования***, следующих после 1 июля 1999 года.

*** См. MSC.1/Circ.1463 - "Применение правил XII/3, XII/7 и XII/11 Конвенции СОЛАС".

3 Навалочные суда длиной менее 150 м, построенные 1 июля 2006 года и после этой даты, оборудуются прибором для определения нагрузки, способным предоставлять информацию об остойчивости судна в неповрежденном состоянии. Программное обеспечение для расчетов остойчивости должно быть одобрено Администрацией и снабжено типовыми условиями проверок, относящихся к одобренной информации об остойчивости*.

* См. соответствующие части Приложения к циркулярному письму MSC/Circ.891 - "Руководство по использованию компьютеров на судах".

**Правило 12. Сигнализация о поступлении воды в трюмы, балластные танки и другие помещения**

Сигнализация о поступлении воды в трюмы, балластные танки и другие помещения

(Данное правило применяется к навалочным судам, независимо от даты их постройки[44] )

1 Навалочные суда оборудуются датчиками уровня воды:

.1 в каждом грузовом трюме - два датчика, подающих звуковой и визуальный сигналы аварийно-предупредительной сигнализации, один - когда уровень воды над вторым дном в любом трюме достигнет высоты 0,5 м, и второй - на высоте не менее 15% от высоты грузового трюма, но не более 2 м над вторым дном. На навалочных судах, к которым применяется правило 9.2, может устанавливаться только второй датчик. Датчики уровня воды устанавливаются в кормовой части грузовых трюмов. В грузовых трюмах, используемых для принятия водяного балласта, может устанавливаться устройство отключения аварийно-предупредительной сигнализации. Визуальные сигналы этой аварийно-предупредительной сигнализации должны четко выделять датчик соответствующего уровня воды в каждом трюме;

.2 в любом балластном танке, расположенном в нос от таранной переборки, требуемой правилом II-1/12, - датчик, подающий звуковой и визуальный сигналы аварийно-предупредительной сигнализации, когда жидкость в танке достигнет уровня, не превышающего 10% от вместимости танка. При использовании такого танка в балластных операциях может устанавливаться устройство отключения аварийно-предупредительной сигнализации; и

.3 в любом сухом или пустом помещении, за исключением цепного ящика, любая часть которого выступает вперед от носового грузового трюма, - датчик, подающий звуковой и визуальный сигналы аварийно-предупредительной сигнализации при уровне воды над палубой помещения в 0,1 м. Такой сигнализацией могут не оборудоваться закрытые помещения, объем которых не превышает 0,1% от максимального объемного водоизмещения судна.

2 Звуковая и визуальная сигнализация, указанные в пункте 1, располагаются на ходовом мостике.

3 Навалочные суда, построенные до 1 июля 2004 года, должны отвечать требованиям данного правила не позднее даты ежегодного освидетельствования, промежуточного освидетельствования, или освидетельствования для возобновления свидетельства судна, проводимых после 1 июля 2004 года, смотря по тому, что наступит ранее.

**Правило 13. Возможность использования балластных систем**

Возможность использования балластных систем*

* См. MSC/Circ.1069 - "Интерпретация правила XII/13 Конвенции СОЛАС". См. также раздел 11 приложения к MSC.1/Circ.1464 "Унифицированные интерпретации глав II-1 и XII Конвенции СОЛАС, технических положений по средствам доступа для проверок (резолюция MSC.158(78)) и Эксплуатационных требований к датчикам уровня воды на навалочных судах и на грузовых судах с одним грузовым трюмом, которые не являются навалочными судами (резолюция MSC.188(79))".

(Данное правило применяется к навалочным судам, независимо от даты их постройки)

1 На навалочных судах, средства осушения и заполнения балластных танков, расположенных в нос от таранной переборки, и льял сухих помещений, любая часть которых располагается в нос от носового трюма, должны иметь возможность приведения в действие из легкодоступного закрытого помещения, доступ в которое с ходового мостика или поста управления двигательной установкой осуществляется без прохода через открытые для непогоды палубы надводного борта или палубы надстройки. Если трубопроводы, обслуживающие такие танки или льяла, проходят через таранную переборку, управление клапаном посредством дистанционного привода может допускаться в качестве альтернативы указанному в правиле II-1/12 управлению клапаном, при условии что местоположение таких органов управления клапанами отвечает данному правилу.

2 Навалочные суда, построенные до 1 июля 2004 года, должны отвечать требованиям данного правила не позднее даты первого промежуточного освидетельствования или освидетельствования для возобновления свидетельства судна, проводимых после 1 июля 2004 года, но не позднее 1 июля 2007 года.

**Правило 14. Ограничения на выход в море с каким-либо порожним трюмом**

Ограничения на выход в море с каким-либо порожним трюмом

Навалочные суда с одинарным корпусом длиной 150 м и более, перевозящие грузы плотностью 1780 кг/м $^3$ и более, если они не отвечают требованию выдерживать затопление любого одного грузового трюма, как оговорено в правиле 5.1 и *Стандартам и критериям конструкции борта навалочных судов с одинарным корпусом*, принятым резолюцией MSC.168(79) с возможными поправками Организации, при условии что такие поправки принимаются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями статьи VIII настоящей Конвенции, касающимися процедур внесения поправок в Приложение, за исключением его главы I, после достижения 10-летнего возраста, находясь в состоянии полной загрузки, не должны выходить в море, если какой-либо грузовой трюм загружен менее чем на 10% от максимально допустимой грузоподъемности трюма. Применимое состояние полной загрузки - в целях данного правила - состояние загрузки, равное дедвейту судна или более 90% от дедвейта судна при соответствующем назначенном надводном борте.

## Глава XIII - Проверка соответствия

**Правило 1. Определения**

Определения

1 *Проверка* означает систематический, независимый и документированный процесс получения сведений и их объективной оценки с целью определить, в какой степени выполнены критерии проверки.

2 *Система проверки* означает Систему проверки государств-членов ИМО, установленную Организацией, с учетом руководства, разработанного Организацией*.

3 Кодекс *по осуществлению* означает "Кодекс по осуществлению документов ИМО (Кодекс ОДИ)", принятый Организацией резолюцией A.1070(28).

4 *Стандарт проверки* означает Кодекс по осуществлению.

**Правило 2. Применение**

Применение

Договаривающиеся правительства применяют положения Кодекса по осуществлению при выполнении своих обязательств и обязанностей, содержащихся в настоящей Конвенции.

**Правило 3. Проверка соответствия**

Проверка соответствия

1 Каждое Договаривающееся правительство подвергается периодическим проверкам со стороны Организации в соответствии со стандартом проверки с целью проверки соответствия настоящей Конвенции и ее осуществления.

2 Генеральный секретарь Организации несет ответственность за осуществление Системы проверки на основе руководства, разработанного Организацией*.

* См. "Рамочные принципы и процедуры Системы проверки государств-членов ИМО", принятые Организацией резолюцией A.1067(28).

3 Каждое Договаривающееся правительство несет ответственность за облегчение проведения проверки и осуществление программы принятия мер в свете сделанных выводов на основе руководства, разработанного Организацией*.

4 Проверка всех Договаривающихся правительств:

.1 основана на общем расписании, подготовленном Генеральным секретарем Организации с учетом руководства, разработанного Организацией*; и

.2 проводится с регулярными интервалами с учетом руководства, разработанного Организацией*.

## Глава XIV. Меры безопасности для судов, эксплуатирующихся в полярных водах

Меры безопасности для судов, эксплуатирующихся в полярных водах

(Глава в редакции, введенной в действие с 1 января 2017 года резолюцией КБМ от 21 ноября 2014 года N MSC.386(94).

### Правило 1. Определения

*Определения*

Для целей настоящей главы:

1 *Полярный кодекс* означает Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах, состоящий из введения и частей I-A и II-A и частей I-B и II-B, принятый резолюцией MSC.385(94) и резолюцией Комитета по защите морской среды* с возможными поправками, при условии, что:

* См. резолюцию Комитета по предотвращению загрязнения морской среды о принятии Международного кодекса для судов, эксплуатирующихся и полярных водах.

.1 поправки к положениям по безопасности введения и части I-A Полярного кодекса принимаются, вступают в силу и вводятся в действие в соответствии с положениями Статьи VIII настоящей Конвенции о процедурах поправок, применимых к приложению, за исключением главы I; и

.2 поправки к части I-B Полярного кодекса принимаются Комитетом по безопасности на море в соответствии с процедурными правилами.

2 *Район Антарктики* означает районы моря к югу от широты 60° ю.ш.

3 *Арктические воды* означает воды, простирающиеся к северу от линии, лежащей между точкой с координатами 58°00'.0 с.ш. и 042°00'.0 з.д. и точкой 64°37'.0 с.ш. и 035°27'.0 з.д., продолженной прямой линией до точки 67°03',9 с.ш., 026°33'.4 з.д., затем прямой линией до точки с координатами 70°49'.56 с.ш. и 008°59'.61 з.д. (Сёркапп, Ян-Майен), затем через южное побережье острова Ян-Майен до точки с координатами 73°31'.6 с.ш. и 019°01'.0 в.д. у острова Бьорнёйа, затем вдоль ортодромической линии до точки с координатами 68°38'.29 с.ш. и 043°23'.08 в.д. (мыс Канин Нос), затем вдоль северного берега Азиатского континента на восток до Берингова пролива, затем от Берингова пролива на запад до широты 60° с.ш. до поселка Ильпырский, затем вдоль параллели 60° с.ш. до пролива Этолина включительно, затем вдоль северного побережья Североамериканского континента на юг до параллели 60°( )с.ш., затем на восток вдоль параллели 60° с.ш. до точки 056°37'.4 з.д., затем до точки с координатами 58°00'.0 с.ш. и 042°00'.0 з.д.

4 *Полярные воды* означает арктические воды и/или район Антарктики.

5 *Построенное судно* означает судно, киль которого заложен, или судно, находящееся в подобной стадии постройки.

6 *В подобной стадии постройки* означает стадию, на которой:

.1 начало постройки, которую можно отождествить с конкретным судном; и

.2 начало сборки этого судна, означающее по меньшей мере 50 тонн или 1% расчетной массы всех конструкционных материалов, смотря по тому, что меньше.

### Правило 2. Применение

*Применение*

1 Если явным образом не указано иное, настоящая глава применяется к судам, эксплуатирующимся в полярных водах, имеющим свидетельства в соответствии с главой I.

2 Суда, построенные до 1 января 2017 года, должны отвечать соответствующим требованиям Полярного кодекса к дате первого промежуточного освидетельствования или освидетельствования с целью возобновления свидетельства, смотря по тому, что произойдет раньше, после 1 января 2018 года.

3 В процессе применения части I-A Полярного кодекса надлежит учитывать дополнительные рекомендации в части I-B Полярного кодекса.

4 Настоящая глава не применяется к судам, принадлежащим или эксплуатируемым договаривающимся Правительством и используемым, в данное время, только для правительственных некоммерческих целей. Вместе с тем, суда, принадлежащие или эксплуатируемые договаривающимся Правительством и используемые, в данное время, только для правительственных некоммерческих целей, поощряются действовать сообразно с положениями настоящей главы, насколько это оправдано и осуществимо практически.

5 Ничто в настоящей главе не ущемляет прав и обязанностей государств в соответствии с международным правом.

#### Правило 3. Требования к судам, на которые распространяется настоящая глава

*Требования к судам, на которые распространяется настоящая глава*

1 Суда, на которые распространяется настоящая глава, должны отвечать положениям по безопасности введения и части I-A Полярного кодекса и должны, в дополнение к требованиям правил I/7, I/8, I/9, и I/10, по принадлежности, пройти освидетельствования и получить свидетельства, как это предусмотрено этим Кодексом.

2 Суда, на которые распространяется настоящая глава, имеющие свидетельство, выданное в соответствии с пунктом 1, должны быть предметом контроля, установленного и соответствии с правилами I/19 и XI-1/4. Для таких целей подобные свидетельства должны рассматриваться как свидетельства, выданные в соответствием с правилами I/12 или I/13.

#### Правило 4. Альтернативные конструкции, меры и устройства

*Альтернативные конструкции, меры и устройства*

1 Целью настоящего правила является предоставление методологии альтернативных конструкций, мер и устройств для корпуса, механических и электрических установок, пожарной безопасности и спасательных средств и устройств.

2 Конструкция корпуса, механические и электрические установки, конструкция и устройство систем пожарной безопасности, а также спасательные меры и устройства могут отличаться от требований предписывающего характера, содержащихся в главах 3, 6, 7 и 8 Полярного кодекса при условии, что альтернативные конструкции, меры и устройства отвечают предназначению целей и соответствующих функциональных требований и обеспечивают равноценный уровень безопасности по отношению к уровню, обеспечиваемому требованиями этих глав.

3 В случаях, когда альтернативные конструкции, меры и устройства отличаются от требований предписывающего характера глав 3, 6, 7 и 8 Полярного кодекса, должны быть выполнены технический анализ, оценка и одобрение таких конструкций, мер и устройств на основе Руководства, утвержденного Организацией*.

* См. "Руководство по одобрению альтернативных и равноценных мер, как это предусмотрено в различных инструментах ИМО" (MSC.1/Circ.1455), "Руководство по альтернативным конструкциям, мерам и устройствам для глав II-1 и III СОЛАС" (MSC.1/Circ.1212) и "Руководство по альтернативным конструкциям, мерам и устройствам для пожарной безопасности" (MSC/Circ.1002), по принадлежности.

4 Любые альтернативные конструкции, меры и устройства, отличающиеся от требований предписывающего характера, должны быть указаны в Свидетельстве судна полярного плавания и в Наставлении по эксплуатации в полярных водах, с указанием также технических и эксплуатационных мер и условий разрешенных отклонений от требований.

## Дополнение - Свидетельства

В форму "свидетельство о безопасности пассажирского судна" с 1 января 2017 года внесены изменения резолюцией КБМ от 11 июня 2015 года N MSC.395(95).

.

#### Форма Свидетельства о безопасности пассажирского судна

##### Свидетельство о безопасности пассажирского судна

Настоящее Свидетельство должно быть дополнено Перечнем оборудования безопасности для пассажирского судна

(Форма P)

*(Герб государства)* *(Государство)*

на любой/короткий* международный рейс

* Ненужное зачеркнуть.

Выдано на основании положений
МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ
ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 года,
измененной Протоколом 1988 года к ней, с поправками

по уполномочию Правительства

_____

*(название государства)*

_____

*(уполномоченное лицо или организация)*

**Сведения о судне****

_____

** Сведения о судне могут быть (по выбору) включены в таблицу.

Название судна _____

Регистровый номер или позывной сигнал _____

Порт приписки _____

Валовая вместимость _____

Морские районы, на плавание в которых судну выдано

Свидетельство (правило IV/2) _____

Номер ИМО*** _____

_____

*** В соответствии с "Системой опознавательных номеров судов ИМО", принятой Организацией резолюцией A.1078(28).

Дата постройки:

Дата заключения контракта _____

Дата закладки киля или подобной стадии

постройки _____

Дата поставки _____

Дата, на которую началось переоборудование

или изменение, или модификация существенного

характера (где это применимо) _____

Надлежит указать все применимые даты.

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:

1 Что судно освидетельствовано в соответствии с требованиями правила I/7 Конвенции.

2 Что освидетельствованием установлено, что:

2.1 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении:

.1 конструкции, главных и вспомогательных механизмов, котлов и иных сосудов под давлением;

.2 деления на водонепроницаемые отсеки и относящихся к нему устройств и деталей;

.3 следующих грузовых ватерлиний деления на отсеки судна:

| | | |
|---|---|---|
| Грузовые ватерлинии деления на отсеки, назначенные и нанесенные на борта в средней части судна (правило II-1/18)* | Надводный борт | Применять, когда помещения, где перевозятся пассажиры, включают следующие помещения, где могут перевозиться либо пассажиры, либо грузы |
| P1 | | |
| P2 | | |
| P3 | | |
| * Для судов, построенных до 1 января 2009 года, используются "C.1, C.2 и C.3" | | |

2.2 судно отвечает части G главы II-1 Конвенции при использовании ... в качестве топлива/НП*

2.3 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении конструкционной противопожарной защиты, противопожарных систем и средств и схем противопожарной защиты;

2.4 спасательные средства и снабжение спасательных шлюпок, спасательных плотов и дежурных шлюпок предусмотрены в соответствии с требованиями Конвенции;

2.5 судно имеет линеметательное устройство и радиоустановки, используемые в спасательных средствах, в соответствии с требованиями Конвенции;

2.6 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении радиоустановок;

2.7 действие радиоустановок, используемых в спасательных средствах, отвечает требованиям Конвенции;

2.8 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении судового навигационного оборудования, средств для посадки лоцманов и навигационных изданий;

2.9 судно обеспечено сигнально-отличительными огнями, сигнальными знаками и средствами подачи звуковых сигналов и сигналов бедствия в соответствии с требованиями Конвенции и действующих Международных правил предупреждения столкновений судов в море;

2.10 во всех других отношениях судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции;

2.11 Судно имеет/не имеет* альтернативных конструкций, мер и устройств, допускаемых правилом(-ами) II-1/55/II-2/17/III/38* Конвенции;

* Ненужное зачеркнуть.

2.11 Документ об одобрении альтернативных конструкций, мер и устройств по механическим и электрическим установкам/противопожарной защите/спасательным средствам и устройствам* прилагается/не прилагается* к данному Свидетельству.

* Ненужное зачеркнуть.

3 Что выдано/не выдано* Свидетельство об изъятии.

* Ненужное зачеркнуть.

**Настоящее Свидетельство действительно до** _____

Дата завершения освидетельствования, на котором основывается настоящее Свидетельство: _____

*(дд/мм/гггг)*

Выдано в _____

*(Место выдачи Свидетельства)*

_____ _____

*(Дата выдачи)* *(Подпись уполномоченного лица, выдавшего Свидетельство)*

*(Печать или штамп организации, выдавшей Свидетельство)*

**Подтверждение в случае проведения освидетельствования для возобновления Свидетельства и применения** правила I/14(d)

Судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции,

и настоящее Свидетельство, в соответствии с правилом

I/14(d) Конвенции, признается действительным до _____

Подписано _____

*(Подпись уполномоченного лица)*

Место _____

Дата _____

*(Печать или штамп организации)*

**Подтверждение продления срока действия Свидетельства**

**до прибытия в порт освидетельствования или на льготный срок**

**в случае применения** правила I/14(e) **или** I/14(f)

Настоящее Свидетельство, в соответствии с правилом I/14(e)/I/14(f)* Конвенции,

признается действительным до _____

_____

* Ненужное зачеркнуть.

Подписано _____

*(Подпись уполномоченного лица)*

Место _____

Дата _____

*(Печать или штамп организации)*

**Перечень оборудования безопасности для пассажирского судна (Форма P)**

Перечень оборудования согласно
МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ
ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 года,
с поправками

**1 Сведения о судне**

Название судна _____

Регистровый номер или позывной сигнал _____

Количество пассажиров, на которое выдано

свидетельство _____

Минимальное количество лиц требуемой квалификации

для обеспечения работы радиоустановок _____

**2 Описание спасательных средств**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Общее количество человек, для которых предусмотрены спасательные средства | | |
| | | **Левый борт** | **Правый борт** |
| 2 | Общее число спасательных шлюпок | | |
| 2.1 | Общее количество человек, на которое рассчитаны шлюпки | | |
| 2.2 | Число частично закрытых спасательных шлюпок (правило III/21 и раздел 4.5 Кодекса ЛСА) | | |
| 2.3 | Число самовосстанавливающихся частично закрытых спасательных шлюпок (правило III/43*) | | |
| _____ * См. поправки 1983 года (MSC.6(48)), применимые к судам, построенным 1 июля 1986 года и после этой даты, но до 1 июля 1998 года. | | | |
| 2.4 | Число полностью закрытых спасательных шлюпок (правило III/21 и раздел 4.6 Кодекса ЛСА) | | |
| 2.5 | Другие спасательные шлюпки | | |
| 2.5.1 | Число | | |
| 2.5.2 | Тип | | |
| 3 | Число моторных шлюпок (включенных в общее количество, указанное выше) | | |
| 3.1 | Число шлюпок, оборудованных прожектором | | |
| 4 | Число дежурных шлюпок | | |
| 4.1 | Число шлюпок, которое входит в вышеуказанное общее число спасательных шлюпок | | |
| 4.2 | Число шлюпок, которые являются скоростными дежурными шлюпками | | |
| 5 | Спасательные плоты | | |
| 5.1 | Спасательные плоты, требующие спусковых устройств одобренного типа | | |
| 5.1.1 | Число спасательных плотов | | |
| 5.1.2 | Количество человек, на которое рассчитаны спасательные плоты | | |
| 5.2 | Спасательные плоты, не требующие спусковых устройств одобренного типа | | |
| 5.2.1 | Число спасательных плотов | | |
| 5.2.2 | Количество человек, на которое рассчитаны спасательные плоты | | |
| 6 | Число морских эвакуационных систем (МЭС) | | |

| | | |
|---|---|---|
| 6.1 | Число спасательных плотов, обслуживаемых ими | |
| 6.2 | Количество лиц, которых они способны поддерживать | |
| 7 | Плавучие приборы | |
| 7.1 | Число приборов | |
| 7.2 | Количество человек, которые способны поддерживать плавучие приборы | |
| 8 | Число спасательных кругов | |
| 9 | Число спасательных жилетов (общее) | |
| 9.1 | Число спасательных жилетов для взрослых | |
| 9.2 | Число спасательных жилетов для детей | |
| 9.3 | Число спасательных жилетов для младенцев | |
| 10 | Гидротермокостюмы | |
| 10.1 | Общее число | |
| 10.2 | Число костюмов, отвечающих требованиям к спасательным жилетам | |
| 11 | Число защитных костюмов | |
| 12 | Число теплозащитных средств* | |

_____

* Исключая требуемые пунктами 4.1.5.1.24, 4.4.8.31 и 5.1.2.2.13 Кодекса ЛСА.

| | | |
|---|---|---|
| 13 | Радиоустановки, используемые в спасательных средствах | |
| 13.1 | Число устройств определения местоположения терпящих бедствие | |
| 13.1.1 | Радиолокационный ответчик (САРТ) | |
| 13.1.2 | Передатчик АИС (АИС-САРТ) | |
| 13.2 | Число УКВ аппаратуры двусторонней радиотелефонной связи | |

**3 Описание радиооборудования**

| | Наименование | Факт. наличие |
|---|---|---|
| 1 | Основные системы | |
| 1.1 | УКВ радиоустановка | |
| 1.1.1 | Кодирующее устройство ЦИВ | |
| 1.1.2 | Приемник для ведения наблюдения за ЦИВ | |
| 1.1.3 | Радиотелефония | |
| 1.2 | ПВ радиоустановка | |
| 1.2.1 | Кодирующее устройство ЦИВ | |

| | | |
|---|---|---|
| 1.2.2 | Приемник для ведения наблюдения за ЦИВ | |
| 1.2.3 | Радиотелефония | |
| 1.3 | ПВ/КВ радиоустановка | |
| 1.3.1 | Кодирующее устройство ЦИВ | |
| 1.3.2 | Приемник для ведения наблюдения за ЦИВ | |
| 1.3.3 | Радиотелефония | |
| 1.3.4 | Буквопечатающая радиотелеграфия | |
| 1.4 | Судовая земная станция ИНМАРСАТ | |
| 2 | Дополнительные средства для подачи сообщения о бедствии | |
| 3 | Устройства для приема информации по безопасности на море | |
| 3.1 | Приемник НАВТЕКС | |
| 3.2 | Приемник РГВ | |
| 3.3 | Приемник КВ буквопечатающей радиотелеграфии | |
| 4 | Спутниковый АРБ | |
| 4.1 | КОСПАС-САРСАТ | |
| 5 | УКВ АРБ | |
| 6 | Судовое устройство определения местоположения терпящих бедствие | |
| 6.1 | Радиолокационный ответчик (САРТ) | |
| 6.2 | Передатчик АИС (АИС-САРТ) | |

**4 Способы, используемые для обеспечения готовности радиооборудования** (правила IV/15.6 и 15.7)

4.1 Дублирование оборудования _____

4.2 Береговое техническое обслуживание

и ремонт _____

4.3 Обеспечение технического обслуживания

и ремонта в море _____

**5 Описание навигационных систем и оборудования**

| | Название | Факт. наличие |
|---|---|---|
| 1.1 | Стандартный магнитный компас* | |

* Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны.

| | | |
|---|---|---|
| 1.2 | Запасной магнитный компас* | |

| | | |
|---|---|---|
| | * Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны. | |
| 1.3 | Гирокомпас* | |
| | * Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны. | |
| 1.4 | Репитер гирокомпаса для рулевого* | |
| | * Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны. | |
| 1.5 | Репитер гирокомпаса пеленгаторный* | |
| | * Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны. | |
| 1.6 | Система управления курсом или система управления по заданному пути* | |
| | * Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны. | |
| 1.7 | Пелорус или пеленгаторное устройство компаса* | |
| | * Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны. | |
| 1.8 | Средство получения истинных курса и пеленга | |
| 1.9 | Устройство передачи курса (УПК)* | |
| | * Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны. | |
| 2.1 | Морские навигационные карты/Электронная картографическая навигационно-информационная система (ЭКНИС)** | |
| | ** Ненужное зачеркнуть. | |
| 2.2 | Дублирующие средства для ЭКНИС | |
| 2.3 | Морские навигационные публикации | |
| 2.4 | Дублирующие средства для морских навигационных публикаций в электронном виде | |
| 3.1 | Приемник глобальной навигационной спутниковой системы (ГНСС)/наземной радионавигационной системы* ** | |
| | * Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны.<br>** Ненужное зачеркнуть. | |
| 3.2 | РЛС в полосе частот 9 ГГц* | |

| | | |
|---|---|---|
| | * Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны. | |
| 3.3 | Вторая РЛС (3 ГГц/9ГГц**)* | |
| | * Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны.<br>** Ненужное зачеркнуть. | |
| 3.4 | Средства автоматической радиолокационной прокладки (САРП)* | |
| | * Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны. | |
| 3.5 | Средства автосопровождения (САС)* | |
| | * Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны. | |
| 3.6 | Второе средство автосопровождения (САС)* | |
| | * Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны. | |
| 3.7 | Средство электронной прокладки (СЭП)* | |
| | * Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны. | |
| 4.1 | Автоматическая идентификационная система (АИС) | |
| 4.2 | Система опознавания судов и слежения за ними на дальнем расстоянии (LRIT) | |
| 5 | Прибор регистрации данных о рейсе (ПРД) | |
| 6.1 | Устройство измерения скорости и пройденного расстояния (относительно воды)* | |
| | * Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны. | |
| 6.2 | Устройство измерения скорости и пройденного расстояния (относительно грунта в продольном и поперечном направлениях)* | |
| | * Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны. | |
| 7 | Эхолот* | |
| | * Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны. | |
| 8.1 | Индикаторы руля, гребного винта, упора, шага винта и режима работы* | |

| | | |
|---|---|---|
| | * Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны. | |
| 8.2 | Указатель угловой скорости поворота* | |
| | * Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны. | |
| 9 | Система приема звуковых сигналов* | |
| | * Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны. | |
| 10 | Телефон на аварийном посту управления рулем* | |
| | * Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны. | |
| 11 | Светосигнальная лампа* | |
| | * Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны. | |
| 12 | Радиолокационный отражатель* | |
| | * Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны. | |
| 13 | Международный свод сигналов | |
| 14 | Наставление ИАМСАР, книга III | |
| 15 | Система сигнализации о несении ходовой навигационной вахты (ССХВ) | |

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что данный Перечень во всех отношениях составлен правильно.

Выдан в _____

*(Место выдачи Перечня)*

_____

*(Дата выдачи)*

*(Подпись уполномоченного лица, выдавшего Перечень)*

*(Печать или штамп организации, выдавшей Перечень)*

---

В форму "свидетельство о безопасности грузового судна по конструкции" с 1 января 2017 года внесены изменения резолюцией КБМ от 11 июня 2015 года N MSC.395(95).

.

---

**Форма Свидетельства о безопасности грузового судна по конструкции**

**Свидетельство о безопасности грузового судна по конструкции**

*(Герб государства)* *(Государство)*

Выдано на основании положений
МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ
ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 года,
измененной Протоколом 1988 года к ней, с поправками

по уполномочию Правительства

_____

*(название государства)*

_____

*(уполномоченное лицо или организация)*

**Сведения о судне***

_____

* Сведения о судне могут быть (по выбору) включены в таблицу.

Название судна _____

Регистровый номер или позывной сигнал _____

Порт приписки _____

Валовая вместимость _____

Дедвейт судна (метрические тонны)** _____

_____

** Только для нефтяных танкеров, танкеров-химовозов и газовозов.

Номер ИМО*** _____

_____

*** В соответствии с "Системой опознавательных номеров судов ИМО", принятой Организацией резолюцией А.1078(28).

Тип судна****

_____

**** Ненужное зачеркнуть.

Навалочное судно

Нефтяной танкер

Танкер-химовоз

Газовоз

Грузовое судно, иное чем любое

из вышеназванных судов

Дата постройки:

Дата заключения контракта _____

Дата закладки киля или подобной стадии

постройки _____

Дата поставки _____

Дата, на которую началось переоборудование

или изменение, или модификация существенного

характера (где это применимо)

Надлежит указать все применимые даты.

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:

1 Что судно освидетельствовано в соответствии с требованиями правила I/10 Конвенции.

2. Что освидетельствованием установлено, что:

.1 состояние конструкции, механизмов, оборудования и снабжения, определенных в упомянутом выше правиле, удовлетворительно и судно отвечает соответствующим требованиям глав II-1 и II-2 Конвенции (кроме тех требований, которые относятся к противопожарным системам и средствам и схемам противопожарной защиты); и

.2 судно отвечает части G главы II-1 Конвенции при использовании ... в качестве топлива/НП*

3 Что две последние проверки подводной части судна проводились

_____ и _____ *(дд/мм/гггг)*

4 Что выдано/не выдано* Свидетельство об изъятии.

_____

* Ненужное зачеркнуть.

5 Что судно имеет/не имеет* альтернативных конструкций, мер и устройств, допускаемых правилом(-ами) II-1/55/II-2/17* Конвенции.

_____

* Ненужное зачеркнуть.

6 Что Документ об одобрении альтернативных конструкций, мер и устройств по механическим и электрическим установкам/противопожарной защите* прилагается/не прилагается* к данному Свидетельству.

_____

* Ненужное зачеркнуть.

**Настоящее Свидетельство действительно до** _____**, при условии

проведения ежегодных и промежуточных освидетельствований и проверок подводной части судна в соответствии с правилом I/10 Конвенции.

_____

** Внести дату истечения срока действия, установленную Администрацией в соответствии с правилом I/14(a) Конвенции. День и месяц этой даты соответствуют ежегодной дате, определенной в правиле I/2(n) Конвенции, если не внесены поправки в соответствии с правилом I/14(h).

Дата завершения освидетельствования, на котором основывается настоящее Свидетельство:

_____

*(дд/мм/гггг)*

Выдано в _____

*(Место выдачи Свидетельства)*

_____ _____

*(Дата выдачи)* *(Подпись уполномоченного лица, выдавшего Свидетельство)*

*(Печать или штамп организации, выдавшей Свидетельство)*

**Подтверждение ежегодного и промежуточного освидетельствований**

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при освидетельствовании, требуемом правилом I/10 Конвенции, установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.

Ежегодное освидетельствование

Подписано _____
*(Подпись уполномоченного лица)*

Место _____

Дата _____

*(Печать или штамп организации)*

Ежегодное/ Промежуточное*

Подписано _____
*(Подпись уполномоченного лица)*

освидетельствование

Место _____

Дата _____

*(Печать или штамп организации)*

_____
* Ненужное зачеркнуть.

Ежегодное/ Промежуточное*

Подписано _____
*(Подпись уполномоченного лица)*

освидетельствование

Место _____

Дата _____

*(Печать или штамп организации)*

_____
* Ненужное зачеркнуть.

Ежегодное освидетельствование

Подписано _____
*(Подпись уполномоченного лица)*

Место _____

Дата _____

*(Печать или штамп организации)*

_____
* Ненужное зачеркнуть.

**Ежегодное/промежуточное освидетельствование в соответствии с** правилом I/14(h)(iii)

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при ежегодном/промежуточном* освидетельствовании в соответствии с правилом I/14(h)(iii) Конвенции установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.

_____
* Ненужное зачеркнуть.

Подписано

*(Подпись уполномоченного лица)*

Место

Дата

*(Печать или штамп организации)*

**Подтверждение проверок подводной части судна****

** Могут быть внесены сведения относительно дополнительных проверок.

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при проверке, требуемой правилом I/10 Конвенции, установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.

Первая проверка Подписано

*(Подпись уполномоченного лица)*

Место

Дата

*(Печать или штамп организации)*

Вторая проверка Подписано

*(Подпись уполномоченного лица)*

Место

Дата

*(Печать или штамп организации)*

**Подтверждение продления Свидетельства, если срок его действия менее 5 лет, в случае применения** правила I/14(c)

Судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции, и настоящее Свидетельство,

в соответствии с правилом I/14(c) Конвенции, признается действительным до

Подписано

*(Подпись уполномоченного лица)*

Место

Дата

*(Печать или штамп организации)*

**Подтверждение в случае проведения освидетельствования для возобновления Свидетельства и применения** правила I/14(d)

Судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции, и настоящее Свидетельство,
в соответствии с правилом I/14(d) Конвенции, признается действительным до

_____

Подписано _____

*(Подпись уполномоченного лица)*

Место _____

Дата _____

*(Печать или штамп организации)*

**Подтверждение продления срока действия Свидетельства до прибытия в порт освидетельствования или на льготный срок в случае применения** правила I/14(e) **или** I/14(f)

Настоящее Свидетельство, в соответствии с правилом I/14(e)/I/14(f)* Конвенции,

признается
действительным до _____

Подписано _____

*(Подпись уполномоченного лица)*

Место _____

Дата _____

*(Печать или штамп организации)*

_____

* Ненужное зачеркнуть.

**Подтверждение переноса ежегодной даты в случае применения** правила I/14(h)

В соответствии с правилом I/14(h) Конвенции, новой ежегодной датой является

_____

Подписано _____

*(Подпись уполномоченного лица)*

Место _____

Дата _____

*(Печать или штамп организации)*

В соответствии с правилом I/14(h) Конвенции, новой ежегодной датой является

Подписано

*(Подпись уполномоченного лица)*

Место

Дата

*(Печать или штамп организации)*

**Форма Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению**

**Свидетельство о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению**

Настоящее Свидетельство должно быть дополнено Перечнем оборудования безопасности для грузового судна
(Форма E)

*(Герб государства)* *(Государство)*

Выдано на основании положений
МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ
ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 года,
измененной Протоколом 1988 года к ней, с поправками

по уполномочию Правительства

_____

*(название государства)*

_____

*(уполномоченное лицо или организация)*

**Сведения о судне***

* Сведения о судне могут быть (по выбору) включены в таблицу.

Название судна _____

Регистровый номер или позывной сигнал _____

Порт приписки _____

Валовая вместимость _____

Дедвейт судна (метрические тонны)** _____

** Только для нефтяных танкеров, танкеров-химовозов и газовозов.

Длина судна (правило II/3.12) _____

Номер ИМО*** _____

*** В соответствии с "Системой опознавательных номеров судов ИМО", принятой Организацией резолюцией А.1078(28).

Тип
судна****

* Ненужное зачеркнуть.

Навалочное судно

Нефтяной танкер

Танкер-химовоз

Газовоз

Грузовое судно, иное чем любое
из вышеназванных судов

Дата закладки киля или дата, на которую судно находилось в подобной стадии постройки, или, где это применимо, - дата, на которую началось переоборудование или изменение, или модификация

существенного характера

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:

1 Что судно освидетельствовано в соответствии с требованиями правила I/8 Конвенции.

2 Что освидетельствованием установлено, что:

2.1 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении противопожарных систем и средств и схем противопожарной защиты;

2.2 спасательные средства и снабжение спасательных шлюпок, спасательных плотов и дежурных шлюпок предусмотрены в соответствии с требованиями Конвенции;

2.3 судно имеет линеметательное устройство и радиоустановки, используемые в спасательных средствах, в соответствии с требованиями Конвенции;

2.4 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении судового навигационного оборудования, средств для посадки лоцманов и навигационных изданий;

2.5 судно обеспечено сигнально-отличительными огнями, сигнальными знаками и средствами подачи звуковых сигналов и сигналов бедствия в соответствии с требованиями Конвенции и действующих Международных правил предупреждения столкновений судов в море;

2.6 во всех других отношениях судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.

2.7 судно имеет/не имеет* альтернативных конструкций, мер и устройств, допускаемых правилом(-ами) II-2/17/III/38* Конвенции;

* Ненужное зачеркнуть.

2.8 Документ об одобрении альтернативных конструкций, мер и устройств по противопожарной защите/спасательным средствам и устройствам* прилагается/не прилагается* к данному Свидетельству.

* Ненужное зачеркнуть.

3 Что судно эксплуатируется в соответствии с правилом

III/26.1.1.1 в границах
района**

** См. поправки 1983 года (MSC.6(48)), применимые к судам, построенным 1 июля 1986 года и после этой даты, но до 1 июля 1998 года - в случае самовосстанавливающихся частично закрытых спасательных шлюпок на судне.

4 Что выдано/не выдано* Свидетельство об изъятии.

* Ненужное зачеркнуть.

**Настоящее Свидетельство действительно до** ***, при условии проведения ежегодных и периодических освидетельствований в соответствии с правилом I/8 Конвенции.

*** Внести дату истечения срока действия, установленную Администрацией в соответствии с правилом I/14(a) Конвенции. День и месяц этой даты соответствуют ежегодной дате, определенной в правиле I/2(n) Конвенции, если не внесены поправки в соответствии с правилом I/14(h).

Дата завершения освидетельствования, на котором основывается настоящее Свидетельство: _____

*(дд/мм/гггг)*

Выдано в _____

*(Место выдачи Свидетельства)*

_____ _____

*(Дата выдачи)* *(Подпись уполномоченного лица, выдавшего Свидетельство)*

*(Печать или штамп организации, выдавшей Свидетельство)*

**Подтверждение ежегодного и периодического освидетельствований**

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при освидетельствовании, требуемом правилом I/8 Конвенции, установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.

Ежегодное освидетельствование — Подписано _____ *(Подпись уполномоченного лица)*

Место _____

Дата _____

*(Печать или штамп организации)*

Ежегодное/Промежуточное* освидетельствование — Подписано _____ *(Подпись уполномоченного лица)*

Место _____

Дата _____

*(Печать или штамп организации)*

* Ненужное зачеркнуть.

Ежегодное/ Подписано _____

Промежуточное* *(Подпись уполномоченного лица)*

освидетельствование

Место _____

Дата _____

*(Печать или штамп организации)*

_____

* Ненужное зачеркнуть.

Ежегодное Подписано _____

освидетельствование *(Подпись уполномоченного лица)*

Место _____

Дата _____

*(Печать или штамп организации)*

_____

* Ненужное зачеркнуть.

**Ежегодное/периодическое освидетельствование в соответствии с** правилом I/14(h)(iii)

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при ежегодном/периодическом* освидетельствовании в соответствии с правилом I/14(h)(iii) Конвенции установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.

_____

* Ненужное зачеркнуть.

Подписано _____

*(Подпись уполномоченного лица)*

Место _____

Дата _____

*(Печать или штамп организации)*

**Подтверждение продления Свидетельства, если срок его действия менее 5 лет, в случае применения** правила I/14(c)

Судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции, и настоящее Свидетельство, в соответствии с правилом I/14(c) Конвенции, признается действительным до

_____

Подписано _____

*(Подпись уполномоченного лица)*

Место _____

Дата _____

*(Печать или штамп организации)*

**Подтверждение в случае проведения освидетельствования для возобновления Свидетельства и применения** правила I/14(d)

Судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции, и настоящее Свидетельство, в соответствии с правилом I/14(d) Конвенции, признается действительным до

_____

Подписано _____

*(Подпись уполномоченного лица)*

Место _____

Дата _____

*(Печать или штамп организации)*

**Подтверждение продления срока действия Свидетельства до прибытия в порт освидетельствования или на льготный срок в случае применения** правила I/14(e)**, или** I/14(f)

Настоящее Свидетельство, в соответствии с правилом I/14(e)/I/14(f)*

Конвенции, признается действительным до _____

Подписано _____

*(Подпись уполномоченного лица)*

Место _____

Дата _____

*(Печать или штамп организации)*

_____

* Ненужное зачеркнуть.

**Подтверждение переноса ежегодной даты в случае применения** правила I/14(h)

В соответствии с правилом I/14(h) Конвенции, новой ежегодной датой является

_____

Подписано _____

*(Подпись уполномоченного лица)*

Место _____

Дата _____

*(Печать или штамп организации)*

В соответствии с правилом I/14(h) Конвенции, новой ежегодной датой является

_____

Подписано

_____

*(Подпись уполномоченного лица)*

Место _____

Дата _____

*(Печать или штамп организации)*

**Перечень оборудования безопасности для грузового судна (Форма E)**

Перечень оборудования согласно
МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ
ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 года, с поправками

**1 Сведения о судне**

Название судна _____

Регистровый номер или позывной сигнал _____

**2 Описание спасательных средств**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Общее количество человек, для которых предусмотрены спасательные средства | | |
| | | **Левый борт** | **Правый борт** |
| 2 | Общее число спасательных шлюпок | | |
| 2.1 | Общее количество человек, на которое рассчитаны спасательные шлюпки | | |
| 2.2 | Число самовосстанавливающихся частично закрытых спасательных шлюпок (правило III/43*) | | |
| _____ * См. поправки 1983 года (MSC.6(48)), применимые к судам, построенным 1 июля 1986 года и после этой даты, но до 1 июля 1998 года. | | | |
| 2.3 | Число полностью закрытых спасательных шлюпок (правило III/31 и раздел 4.6 Кодекса ЛСА) | | |
| 2.4 | Число спасательных шлюпок с автономной системой воздухоснабжения (правило III/31 и раздел 4.8 Кодекса ЛСА) | | |
| 2.5 | Число огнезащищенных спасательных шлюпок (правило III/31 и раздел 4.9 Кодекса ЛСА) | | |
| 2.6 | Другие спасательные шлюпки | | |
| 2.6.1 | Число | | |
| 2.6.2 | Тип | | |
| 2.7 | Число спасательных шлюпок, спускаемых методом свободного падения | | |
| 2.7.1 | Полностью закрытых (правило III/31 и раздел 4.7 Кодекса ЛСА) | | |
| 2.7.2 | С автономной системой воздухоснабжения (правило III/31 и раздел 4.8 Кодекса ЛСА) | | |
| 2.7.3 | Огнезащищенных (правило III/31 и раздел 4.9 Кодекса ЛСА) | | |

| | | |
|---|---|---|
| 3 | Число моторных шлюпок (включенных в общее количество, указанное выше) | |
| 3.1 | Число шлюпок, оборудованных прожектором | |
| 4 | Число дежурных шлюпок | |
| 4.1 | Число шлюпок, которое входит в вышеуказанное общее число спасательных шлюпок | |
| 5 | Спасательные плоты | |
| 5.1 | Спасательные плоты, требующие спусковых устройств одобренного типа | |
| 5.1.1 | Число спасательных плотов | |
| 5.1.2 | Количество человек, на которое рассчитаны спасательные плоты | |
| 5.2 | Спасательные плоты, не требующие спусковых устройств одобренного типа | |
| 5.2.1 | Число спасательных плотов | |
| 5.2.2 | Количество человек, на которое рассчитаны спасательные плоты | |
| 5.3 | Число спасательных плотов, требуемых правилом III/31.1.4 | |
| 6 | Число спасательных кругов | |
| 7 | Число спасательных жилетов | |
| 8 | Гидротермокостюмы | |
| 8.1 | Общее число | |
| 8.2 | Число костюмов, отвечающих требованиям к спасательным жилетам | |
| 9 | Число защитных костюмов | |
| 10 | Радиоустановки, используемые в спасательных шлюпках и плотах | |
| 10.1 | Число устройств определения местоположения терпящих бедствие | |
| 10.1.1 | Радиолокационный ответчик (САРТ) | |
| 10.1.2 | Передатчик АИС (АИС-САРТ) | |
| 10.2 | Число УКВ аппаратуры двусторонней радиотелефонной связи | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Общее число человек, для которых предусмотрены | | |
| | спасательные средства | | |
| | | **Левый борт** | **Правый борт** |
| 2 | Общее число спасательных шлюпок, спускаемых с помощью | | |
| | шлюпбалки | | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 2.1 | Общее число человек, на которое они рассчитаны | | |
| 2.2 | Число самовосстанавливающихся частично закрытых | | |
| | спасательных шлюпок (правило III/43*) | | |

_____

* См. поправки 1983 года к Конвенции СОЛАС (MSC.6(48)), применимые к судам, построенным

1 июля 1986 года и после этой даты, но до 1 июля 1998 года.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 2.3 | Число полностью закрытых спасательных шлюпок | | |
| | (правило III/31 и раздел 4.6 Кодекса ЛСА) | | |
| 2.4 | Число спасательных шлюпок с автономной системой | | |
| | воздухоснабжения (правило III/31 и раздел 4.8 Кодекса ЛСА) | | |
| 2.5 | Число огнезащищенных спасательных шлюпок | | |
| | (правило III/31 и раздел 4.9 Кодекса ЛСА) | | |
| 2.6 | Другие спасательные шлюпки | | |
| 2.6.1 | Число | | |
| 2.6.2 | Тип | | |
| 3 | Общее число спасательных шлюпок, спускаемых методом | | |
| | свободного падения | | |
| 3.1 | Общее число человек, на которое они рассчитаны | | |
| 3.2 | Число полностью закрытых спасательных шлюпок | | |
| | (правило III/31 и раздел 4.7 Кодекса ЛСА) | | |
| 3.3 | Число спасательных шлюпок с автономной системой | | |
| | воздухоснабжения (правило III/31 и раздел 4.8 Кодекса ЛСА) | | |
| 3.4 | Число огнезащищенных спасательных шлюпок | | |
| | (правило III/31 и раздел 4.9 Кодекса ЛСА) | | |
| 4 | Число моторных шлюпок (включенных в общее количество, | | |
| | указанное в п.2 и 3 выше) | | |
| 4.1 | Число шлюпок, оборудованных прожектором | | |
| 5 | Число дежурных шлюпок | | |
| 5.1 | Число шлюпок, которое входит в указанное в п.2 и 3 выше | | |
| | общее число спасательных шлюпок | | |

| | | |
|---|---|---|
| 6 | Спасательные плоты | |
| 6.1 | Спасательные плоты, требующие спусковых устройств одобренного типа | |
| 6.1.1 | Число спасательных плотов | |
| 6.1.2 | Число человек, на которое они рассчитаны | |
| 6.2 | Спасательные плоты, не требующие спусковых устройств одобренного типа | |
| 6.2.1 | Число спасательных плотов | |
| 6.2.2 | Число человек, на которое они рассчитаны | |
| 6.3 | Число спасательных плотов, требуемых правилом III/31.1.4 | |
| 7 | Число спасательных кругов | |
| 8 | Число взрослых спасательных жилетов | |
| 9 | Гидротермокостюмы | |
| 9.1 | Общее число | |
| 9.2 | Число костюмов, отвечающих требованиям к спасательным жилетам | |
| 10 | Число защитных костюмов | |
| 11 | Радиоустановки, используемые в спасательных шлюпках и плотах | |
| 11.1 | Число поисково-спасательных устройств для определения местоположения | |
| 11.1.1 | Радиолокационные ответчики для поиска и спасания (САРТ) | |
| 11.1.2 | Передатчики АИС для поиска и спасания (АИС-САРТ) | |
| 11.2 | Число УКВ аппаратуры двусторонней радиотелефонной связи | |

**3 Описание навигационных систем и оборудования**

| | Название | Факт. наличие |
|---|---|---|
| 1.1 | Стандартный магнитный компас* | |
| _____ * Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны. | | |
| 1.2 | Запасной магнитный компас* | |
| _____ * Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны. | | |

| | | |
|---|---|---|
| 1.3 | Гирокомпас* | |

_____
* Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны.

| | | |
|---|---|---|
| 1.4 | Репитер гирокомпаса для рулевого* | |

_____
* Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны.

| | | |
|---|---|---|
| 1.5 | Репитер гирокомпаса пеленгаторный* | |

_____
* Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны.

| | | |
|---|---|---|
| 1.6 | Система управления курсом или система управления по заданному пути* | |

_____
* Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны.

| | | |
|---|---|---|
| 1.7 | Пелорус или пеленгаторное устройство компаса* | |

_____
* Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны.

| | | |
|---|---|---|
| 1.8 | Средство получения истинных курса и пеленга | |
| 1.9 | Устройство передачи курса (УПК)* | |

_____
* Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны.

| | | |
|---|---|---|
| 2.1 | Морские навигационные карты/Электронная картографическая навигационно-информационная система (ЭКНИС)** | |

_____
** Ненужное зачеркнуть.

| | | |
|---|---|---|
| 2.2 | Дублирующие средства для ЭКНИС | |
| 2.3 | Морские навигационные публикации | |
| 2.4 | Дублирующие средства для морских навигационных публикаций в электронном виде | |
| 3.1 | Приемник глобальной навигационной спутниковой системы (ГНСС)/наземной радионавигационной системы* ** | |

_____
* Ненужное зачеркнуть.

** Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны.

| | | |
|---|---|---|
| 3.2 | РЛС в полосе частот 9 ГГц** | |

_____
** Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны.

| | | |
|---|---|---|

| | | |
|---|---|---|
| 3.3 | Вторая РЛС (3 ГГц/9ГГц*)** | |

_____
* Ненужное зачеркнуть.

** Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны.

| | | |
|---|---|---|
| 3.4 | Средства автоматической радиолокационной прокладки (САРП)** | |

_____
** Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны.

| | | |
|---|---|---|
| 3.5 | Средства автосопровождения (САС)** | |

_____
** Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны.

| | | |
|---|---|---|
| 3.6 | Второе средство автосопровождения (САС)** | |

_____
** Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны.

| | | |
|---|---|---|
| 3.7 | Средство электронной прокладки (СЭП)** | |

_____
** Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны.

| | | |
|---|---|---|
| 4.1 | Автоматическая идентификационная система (АИС) | |
| 4.2 | Система опознавания судов и слежения за ними на дальнем расстоянии (LRIT) | |
| 5.1 | Прибор регистрации данных о рейсе (ПРД)* | |

_____
* Ненужное зачеркнуть.

| | | |
|---|---|---|
| 5.2 | Упрощенный прибор регистрации. данных о рейсе (УПРД)* | |

_____
* Ненужное зачеркнуть.

| | | |
|---|---|---|
| 6.1 | Устройство измерения скорости и пройденного расстояния (относительно воды)** | |

_____
** Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны.

| | | |
|---|---|---|
| 6.2 | Устройство измерения скорости и пройденного расстояния (относительно грунта в продольном и поперечном направлениях)** | |

_____
** Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны.

| | | |
|---|---|---|
| 7 | Эхолот** | |

| | | |
|---|---|---|
| | ** Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны. | |
| 8.1 | Индикаторы руля, гребного винта, упора, шага винта и режима работы** | |
| | ** Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны. | |
| 8.2 | Указатель угловой скорости поворота** | |
| | ** Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны. | |
| 9 | Система приема звуковых сигналов** | |
| | ** Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны. | |
| 10 | Телефон на аварийном посту управления рулем* | |
| | * Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны. | |
| 11 | Светосигнальная лампа* | |
| 12 | Радиолокационный отражатель* | |
| | * Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны. | |
| 13 | Международный свод сигналов | |
| 14 | Наставление ИАМСАР, книга III | |
| 15 | Система сигнализации о несении ходовой навигационной вахты (ССХВ) | |

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что данный Перечень составлен во всех отношениях правильно.

Выдан в _____

*(Место выдачи Перечня)*

_____ _____

*(Дата выдачи)* *(Подпись уполномоченного лица, выдавшего Перечень)*

*(Печать или штамп организации, выдавшей Перечень)*

**Форма Свидетельства о безопасности грузового судна по радиооборудованию**

**Свидетельство о безопасности грузового судна по радиооборудованию**

Настоящее Свидетельство должно быть дополнено
Перечнем радиооборудования безопасности для грузового судна
(Форма R)

*(Герб государства)* *(Государство)*

Выдано на основании положений
МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ
ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 года,
измененной Протоколом 1988 года к ней, с поправками,

по уполномочию Правительства

_____

*(название государства)*

_____

*(уполномоченное лицо или организация)*

**Сведения о судне***

* Сведения о судне могут быть (по выбору) включены в таблицу.

Название судна _____

Регистровый номер или позывной сигнал _____

Порт приписки _____

Валовая вместимость _____

Морские районы, на плавание в которых судну

выдано Свидетельство (правило IV/2) _____

Номер ИМО** _____

** В соответствии с "Системой опознавательных номеров судов ИМО", принятой Организацией резолюцией А.1078(28).

Дата закладки киля или дата, на которую судно находилось в подобной стадии постройки, или, где это применимо, - дата, на которую началось переоборудование или изменение, или модификация

существенного характера _____

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:

1 Что судно освидетельствовано в соответствии с требованиями правила I/9 Конвенции.

2 Что освидетельствованием установлено, что:

2.1 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении радиоустановок;

2.2 действие радиоустановок, используемых в спасательных средствах, отвечает требованиям Конвенции.

3 Что выдано/не выдано*** Свидетельство об изъятии.

*** Ненужное зачеркнуть.

**Настоящее Свидетельство действительно до** _____*, при условии проведения периодических освидетельствований в соответствии с правилом I/9 Конвенции.

* Внести дату истечения срока действия, установленную Администрацией в соответствии с правилом I/14(a) Конвенции. День и месяц этой даты соответствуют ежегодной дате, определенной в правиле I/2(n) Конвенции, если не внесены поправки в соответствии с правилом I/14(h).

Дата завершения освидетельствования, на котором основывается настоящее Свидетельство:

_____

*(дд/мм/гггг)*

Выдано в _____

*(Место выдачи Свидетельства)*

_____ _____

*(Дата выдачи)* *(Подпись уполномоченного лица, выдавшего Свидетельство)*

*(Печать или штамп организации, выдавшей Свидетельство)*

**Подтверждение периодических освидетельствований**

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при освидетельствовании, требуемом правилом I/9 Конвенции, установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.

Периодическое освидетельствование

Подписано _____

*(Подпись уполномоченного лица)*

Место _____

Дата _____

*(Печать или штамп организации)*

Периодическое освидетельствование

Подписано _____

*(Подпись уполномоченного лица)*

Место _____

Дата _____

*(Печать или штамп организации)*

Периодическое освидетельствование

Подписано _____

*(Подпись уполномоченного лица)*

Место _____

Дата _____

*(Печать или штамп организации)*

Периодическое освидетельствование

Подписано _____

*(Подпись уполномоченного лица)*

Место _____

Дата _____

*(Печать или штамп организации)*

**Периодическое освидетельствование в соответствии с** правилом I/14(h)(iii)

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при периодическом освидетельствовании в соответствии с правилом I/14(h)(iii) Конвенции установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.

Подписано _____

*(Подпись уполномоченного лица)*

Место _____

Дата _____

*(Печать или штамп организации)*

**Подтверждение продления Свидетельства, если срок его действия менее 5 лет, в случае применения** правила I/14(c)

Судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции, и настоящее Свидетельство, в соответствии

с правилом I/14(c) Конвенции, признается действительным до _____

Подписано _____

*(Подпись уполномоченного лица)*

Место _____

Дата _____

*(Печать или штамп организации)*

**Подтверждение в случае проведения освидетельствования для возобновления Свидетельства и применения** правила I/14(d)

Судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции, и настоящее Свидетельство, в соответствии

с правилом I/14(d) Конвенции, признается действительным до _____

Подписано _____

*(Подпись уполномоченного лица)*

Место _____

Дата _____

*(Печать или штамп организации)*

**Подтверждение продления срока действия Свидетельства до прибытия в порт освидетельствования или на льготный срок в случае применения** правила I/14(e) **или** I/14(f)

Настоящее Свидетельство, в соответствии с правилом I/14(e)/I/14(f)*

Конвенции, признается действительным до _____

Подписано _____

*(Подпись уполномоченного лица)*

Место _____

Дата _____

*(Печать или штамп организации)*

_____

* Ненужное зачеркнуть.

**Подтверждение переноса ежегодной даты в случае применения** правила I/14(h)

В соответствии с правилом I/14(h) Конвенции, новой ежегодной датой является

_____

Подписано _____

*(Подпись уполномоченного лица)*

Место _____

Дата _____

*(Печать или штамп организации)*

В соответствии с правилом I/14(h) Конвенции, новой ежегодной датой является

_____

Подписано _____

*(Подпись уполномоченного лица)*

Место _____

Дата _____

*(Печать или штамп организации)*

**Перечень радиооборудования безопасности для грузового судна (Форма R)**

Перечень радиооборудования согласно
МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ
ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 года,
с поправками

**1 Сведения о судне**

Название судна _____

Регистровый номер или позывной сигнал _____

Минимальное количество лиц требуемой квалификации

для обеспечения работы радиоустановок

**2 Описание радиооборудования**

| | Наименование | Факт. наличие |
|---|---|---|
| I | Основные системы | |
| 1.1 | УКВ радиоустановка | |
| 1.1.1 | Кодирующее устройство ЦИВ | |
| 1.1.2 | Приемник для ведения наблюдения за ЦИВ | |
| 1.1.3 | Радиотелефония | |
| 1.2 | ПВ радиоустановка | |
| 1.2.1 | Кодирующее устройство ЦИВ | |
| 1.2.2 | Приемник для ведения наблюдения за ЦИВ | |
| 1.2.3 | Радиотелефония | |
| 1.3 | ПВ/КВ радиоустановка | |
| 1.3.1 | Кодирующее устройство ЦИВ | |
| 1.3.2 | Приемник для ведения наблюдения за ЦИВ | |
| 1.3.3 | Радиотелефония | |
| 1.3.4 | Буквопечатающая радиотелеграфия | |
| 1.4 | Судовая земная станция ИНМАРСАТ | |
| 2 | Дополнительные средства для подачи сообщения о бедствии | |
| 3 | Устройства для приема информации по безопасности на море | |
| 3.1 | Приемник НАВТЕКС | |
| 3.2 | Приемник РГВ | |
| 3.3 | Приемник КВ буквопечатающей радиотелеграфии | |
| 4 | Спутниковый АРБ | |
| 4.1 | КОСПАС-САРСАТ | |
| 5 | УКВ АРБ | |
| 6 | Судовое устройство определения местоположения терпящих бедствие | |
| 6.1 | Радиолокационный ответчик (САРТ) | |
| 6.2 | Передатчик АИС (АИС-САРТ) | |

**3 Способы, используемые для обеспечения готовности радиооборудования** (правила IV/15.6 и 15.7)

3.1 Дублирование оборудования

3.2 Береговое техническое обслуживание и ремонт

3.3 Обеспечение технического обслуживания и ремонта в море

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что данный Перечень составлен во всех отношениях правильно.

Выдан в

*(Место выдачи Перечня)*

*(Дата выдачи)* *(Подпись уполномоченного лица, выдавшего Перечень)*

*(Печать или штамп организации, выдавшей Перечень)*

В форму "Свидетельство о безопасности грузового судна" с 1 января 2017 года внесены изменения резолюцией КБМ от 11 июня 2015 года N MSC.395(95).

.

**Форма Свидетельства о безопасности грузового судна**

**Свидетельство о безопасности грузового судна**

Настоящее Свидетельство должно быть дополнено
Перечнем оборудования безопасности для грузового судна
(Форма С)

*(Герб государства)* *(Государство)*

Выдано на основании положений
МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ
ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 года,
измененной Протоколом 1988 года к ней, с поправками

по уполномочию Правительства

*(название государства)*

*(уполномоченное лицо или организация)*

**Сведения о судне***

* Сведения о судне могут быть (по выбору) включены в таблицу.

Название судна

Регистровый номер или позывной сигнал

Порт приписки

Валовая вместимость

Дедвейт судна (метрические тонны)**

** Только для нефтяных танкеров, танкеров-химовозов и газовозов.

Длина судна (правило III/3.12)

Морские районы, на плавание в которых судну выдано

свидетельство (правило IV/2)

Номер ИМО***

*** В соответствии с "Системой опознавательных номеров судов ИМО", принятой Организацией резолюцией А.1078(28).

Тип судна****

**** Ненужное зачеркнуть.

Навалочное судно

Нефтяной танкер

Танкер-химовоз

Газовоз

Грузовое судно, иное чем любое из вышеназванных судов

Дата постройки:

Дата заключения контракта

Дата закладки киля или подобной стадии

постройки

Дата поставки

Дата, на которую началось переоборудование

или изменение, или модификация существенного характера (где это применимо)

Надлежит указать все применимые даты.

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:

1 Что судно освидетельствовано в соответствии с требованиями правил I/8, I/9 и I/10 Конвенции.

2 Что освидетельствованием установлено, что:

2.1 состояние конструкции, механизмов, оборудования и снабжения, определенных в правиле I/10, удовлетворительное, и судно отвечает соответствующим требованиям главы II-1 и главы II-2 Конвенции (кроме тех требований, которые относятся к противопожарным системам и средствам и схемам противопожарной защиты);

2.2 судно отвечает части G главы II-1 Конвенции при использовании ... в качестве топлива/НП*;

2.3 две последние проверки подводной части судна проводились

и *(дд/мм/гггг)*

2.4 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении противопожарных систем и средств и схем противопожарной защиты;

2.5 спасательные средства и снабжение спасательных шлюпок, спасательных плотов и дежурных шлюпок предусмотрены в соответствии с требованиями Конвенции;

2.6 судно имеет линеметательное устройство и радиоустановки, используемые в спасательных средствах, в соответствии с требованиями Конвенции;

2.7 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении радиоустановок;

2.8 действие радиоустановок, используемых в спасательных средствах, отвечает требованиям Конвенции;

2.9 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении судового навигационного оборудования, средств для посадки лоцманов и навигационных изданий;

2.10 судно обеспечено сигнально-отличительными огнями, сигнальными знаками и средствами подачи звуковых сигналов и сигналов бедствия, в соответствии с требованиями Конвенции и действующих Международных правил предупреждения столкновений судов в море;

2.11 во всех других отношениях судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции;

2.12 судно имеет/не имеет* альтернативных конструкций, мер и устройств, допускаемых правилом(-ами) II-1/55/II-2/17/III/38* Конвенции;

* Ненужное зачеркнуть.

2.13 Документ об одобрении альтернативных конструкций, мер и устройств по механическим и электрическим установкам/противопожарной защите/спасательным средствам и устройствам* прилагается/не прилагается* к данному Свидетельству.

* Ненужное зачеркнуть.

3 Что судно эксплуатируется в соответствии с правилом III/26.1.1.1 в границах района*

* См. поправки 1983 года (MSC.6(48)), применимые к судам, построенным 1 июля 1986 года и после этой даты, но до 1 июля 1998 года - в случае самовосстанавливающихся частично закрытых спасательных шлюпок на судне.

4 Что выдано/не выдано** Свидетельство об изъятии.

** Ненужное зачеркнуть.

**Настоящее Свидетельство действительно до** ***, при условии проведения ежегодных, промежуточных и периодических освидетельствований и проверок подводной части судна в соответствии с правилами I/8, I/9 и I/10 Конвенции.

*** Внести дату истечения срока действия, установленную Администрацией в соответствии с правилом I/14(a) Конвенции. День и месяц этой даты соответствуют ежегодной дате, определенной в правиле I/2(n) Конвенции, если не внесены поправки в соответствии с правилом I/14(h).

Дата завершения освидетельствования, на котором основывается настоящее Свидетельство:

*(дд/мм/гггг)*

Выдано в

*(Место выдачи Свидетельства)*

*(Дата выдачи)*

*(Подпись уполномоченного лица, выдавшего Свидетельство)*

*(Печать или штамп организации, выдавшей Свидетельство)*

**Подтверждение ежегодного и промежуточного освидетельствований, относящихся к конструкции, механизмам, оборудованию и снабжению, указанным в пункте 2.1 настоящего Свидетельства**

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при освидетельствовании, требуемом правилом I/10 Конвенции, установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.

Ежегодное освидетельствование

Подписано

*(Подпись уполномоченного лица)*

Место

Дата _____

*(Печать или штамп организации)*

Ежегодное/ Подписано _____

Промежуточное** *(Подпись уполномоченного лица)*

освидетельствование

Место _____

Дата _____

*(Печать или штамп организации)*

_____

** Ненужное зачеркнуть.

Ежегодное/ Подписано _____

Промежуточное** *(Подпись уполномоченного лица)*

освидетельствование

Место _____

Дата _____

*(Печать или штамп организации)*

_____

** Ненужное зачеркнуть.

Ежегодное Подписано _____

освидетельствование *(Подпись уполномоченного лица)*

Место _____

Дата _____

*(Печать или штамп организации)*

**Ежегодное/промежуточное освидетельствование в соответствии с** правилом I/14h(iii)

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при ежегодном/промежуточном* освидетельствовании в соответствии с правилами I/14(h)(iii) Конвенции, установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.

_____

* Могут быть внесены сведения относительно дополнительных проверок.

Подписано _____

*(Подпись уполномоченного лица)*

Место _____

Дата _____

*(Печать или штамп организации)*

**Подтверждение проверок подводной части судна***

* Могут быть внесены сведения относительно дополнительных проверок.

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при проверке, требуемой правилом I/10 Конвенции, установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.

Первая проверка Подписано _____

*(Подпись уполномоченного лица)*

Место _____

Дата _____

*(Печать или штамп организации)*

Вторая проверка Подписано _____

*(Подпись уполномоченного лица)*

Место _____

Дата _____

*(Печать или штамп организации)*

**Подтверждение ежегодного и периодического освидетельствований, относящихся к спасательным средствам и прочему оборудованию и снабжению, указанным в пунктах 2.3, 2.4, 2.5, 2.8 и 2.9 настоящего Свидетельства**

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при освидетельствовании, требуемом правилом I/8 Конвенции, установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.

Ежегодное Подписано _____

освидетельствование *(Подпись уполномоченного лица)*

Место _____

Дата _____

*(Печать или штамп организации)*

Ежегодное/ Подписано _____

Периодическое** *(Подпись уполномоченного лица)*

освидетельствование

Место _____

Дата _____

*(Печать или штамп организации)*

** Ненужное зачеркнуть.

Ежегодное/ Подписано

Периодическое** _____
*(Подпись уполномоченного лица)*

освидетельствование

Место _____

Дата _____

*(Печать или штамп организации)*

** Ненужное зачеркнуть.

Ежегодное Подписано _____

освидетельствование *(Подпись уполномоченного лица)*

Место _____

Дата _____

*(Печать или штамп организации)*

**Ежегодное/периодическое освидетельствование в соответствии с** правилом I/14(h)(iii)

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при ежегодном/периодическом* освидетельствовании в соответствии с правилами I/8 и I/14(h)(iii) Конвенции установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.

* Ненужное зачеркнуть.

Подписано _____

*(Подпись уполномоченного лица)*

Место _____

Дата _____

*(Печать или штамп организации)*

**Подтверждение периодических освидетельствований, относящихся к радиоустановкам, указанным в пунктах 2.6 и 2.7 настоящего Свидетельства**

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при освидетельствовании, требуемом в соответствии с правилом I/9 Конвенции, установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.

Периодическое Подписано _____

освидетельствование *(Подпись уполномоченного лица)*

Место _____

Дата _____

*(Печать или штамп организации)*

Периодическое Подписано _____

освидетельствование *(Подпись уполномоченного лица)*

Место _____

Дата _____

*(Печать или штамп организации)*

Периодическое освидетельствование

Подписано _____

*(Подпись уполномоченного лица)*

Место _____

Дата _____

*(Печать или штамп организации)*

Периодическое освидетельствование

Подписано _____

*(Подпись уполномоченного лица)*

Место _____

Дата _____

*(Печать или штамп организации)*

**Периодическое освидетельствование в соответствии с** правилом I/14(h)(iii)

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при периодическом освидетельствовании в соответствии с правилами I/9 и I/14(h)(iii) Конвенции установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.

Подписано _____

*(Подпись уполномоченного лица)*

Место _____

Дата _____

*(Печать или штамп организации)*

**Подтверждение продления Свидетельства, если срок его действия менее 5 лет, в случае применения** правила I/14(c)

Судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции, и настоящее Свидетельство, в соответствии с правилом I/14(c) Конвенции, признается действительным до

_____

Подписано _____

*(Подпись уполномоченного лица)*

Место _____

Дата

_____

*(Печать или штамп организации)*

**Подтверждение в случае проведения освидетельствования для возобновления Свидетельства и применения** правила I/14(d)

Судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции, и настоящее Свидетельство, в соответствии с правилом I/14(d) Конвенции, признается действительным до

_____

Подписано _____

*(Подпись уполномоченного лица)*

Место _____

Дата _____

*(Печать или штамп организации)*

**Подтверждение продления срока действия Свидетельства до прибытия в порт освидетельствования или на льготный срок, в случае применения** правила I/14(e) **или** I/14(f)

Настоящее Свидетельство, в соответствии с правилом I/14(e)/I/14(f)* Конвенции, признается

действительным до _____

_____

* Ненужное зачеркнуть.

Подписано _____

*(Подпись уполномоченного лица)*

Место _____

Дата _____

*(Печать или штамп организации)*

**Подтверждение переноса ежегодной даты в случае применения** правила I/14(h)

В соответствии с правилом I/14(h) Конвенции, новой ежегодной датой является

_____

Подписано _____

*(Подпись уполномоченного лица)*

Место _____

Дата _____

*(Печать или штамп организации)*

В соответствии с правилом I/14(h) Конвенции, новой ежегодной датой является

Подписано _____

*(Подпись уполномоченного лица)*

Место _____

Дата _____

*(Печать или штамп организации)*

**Перечень оборудования безопасности для грузового судна (Форма С)**

Перечень оборудования согласно
МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ
ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 года,
с поправками

**1 Сведения о судне**

Название судна _____

Регистровый номер или позывной сигнал _____

Минимальное количество лиц требуемой квалификации _____

для обеспечения работы радиоустановок _____

**2 Описание спасательных средств**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Общее количество человек, для которых предусмотрены спасательные средства | | |
| | | **Левый борт** | **Правый борт** |
| 2 | Общее число спасательных шлюпок | | |
| 2.1 | Общее количество человек, на которое рассчитаны спасательные шлюпки | | |
| 2.2 | Число самовосстанавливающихся частично закрытых спасательных шлюпок (правило III/43*) | | |
| _____ * См. поправки 1983 года (MSC.6(48)), применимые к судам, построенным 1 июля 1986 года и после этой даты, но до 1 июля 1998 года. | | | |
| 2.3 | Число полностью закрытых спасательных шлюпок (правило III/31 и раздел 4.6 Кодекса ЛСА) | | |
| 2.4 | Число спасательных шлюпок с автономной системой воздухоснабжения (правило III/31 и раздел 4.8 Кодекса ЛСА) | | |
| 2.5 | Число огнезащищенных спасательных шлюпок (правило III/31 и раздел 4.9 Кодекса ЛСА) | | |
| 2.6 | Другие спасательные шлюпки | | |
| 2.6.1 | Число | | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 2.6.2 | Тип | | |
| 2.7 | Число спасательных шлюпок, спускаемых методом свободного падения | | |
| 2.7.1 | Полностью закрытых (правило III/31 и раздел 4.7 Кодекса ЛСА) | | |
| 2.7.2 | С автономной системой воздухоснабжения (правило III/31 и раздел 4.8 Кодекса ЛСА) | | |
| 2.7.3 | Огнезащищенных (правило III/31 и раздел 4.9 Кодекса ЛСА) | | |
| 3 | Число моторных шлюпок (включенных в общее количество, указанное выше) | | |
| 3.1 | Число шлюпок, оборудованных прожектором | | |
| 4 | Число дежурных шлюпок | | |
| 4.1 | Число шлюпок, которое входит в вышеуказанное общее число спасательных шлюпок | | |
| 5 | Спасательные плоты | | |
| 5.1 | Спасательные плоты, требующие спусковых устройств одобренного типа | | |
| 5.1.1 | Число спасательных плотов | | |
| 5.1.2 | Количество человек, на которое рассчитаны спасательные плоты | | |
| 5.2 | Спасательные плоты, не требующие спусковых устройств одобренного типа | | |
| 5.2.1 | Число спасательных плотов | | |
| 5.2.2 | Количество человек, на которое рассчитаны спасательные плоты | | |
| 5.3 | Число спасательных плотов, требуемых правилом III/31.1.4 | | |
| 6 | Число спасательных кругов | | |
| 7 | Число спасательных жилетов | | |
| 8 | Гидротермокостюмы | | |
| 8.1 | Общее число | | |
| 8.2 | Число костюмов, отвечающих требованиям к спасательным жилетам | | |
| 9 | Число защитных костюмов | | |
| 10 | Радиоустановки, используемые в спасательных шлюпках и плотах | | |
| 10.1 | Число устройств определения местоположения терпящих бедствие | | |
| 10.1.1 | Радиолокационный ответчик (САРТ) | | |
| 10.1.2 | Передатчик АИС (АИС-САРТ) | | |
| 10.2 | Число УКВ аппаратуры двусторонней радиотелефонной связи | | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Общее число человек, для которых предусмотрены спасательные средства | | |
| | | **Левый борт** | **Правый борт** |
| 2 | Общее число спасательных шлюпок, спускаемых с помощью шлюпбалки | | |
| 2.1 | Общее число человек, на которое рассчитаны спасательные шлюпки | | |
| 2.2 | Число самовосстанавливающихся частично закрытых спасательных шлюпок (правило III/43*) | | |

_____

* См. поправки 1983 года к Конвенции СОЛАС (MSC.6(48)), применимые к судам,

построенным 1 июля 1986 года и после этой даты, но до 1 июля 1998 года.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 2.3 | Число полностью закрытых спасательных шлюпок (правило III/31 и раздел 4.6 Кодекса ЛСА) | | |
| 2.4 | Число спасательных шлюпок с автономной системой воздухоснабжения (правило III/31 и раздел 4.8 Кодекса ЛСА) | | |
| 2.5 | Число огнезащищенных спасательных шлюпок (правило III/31 и раздел 4.9 Кодекса ЛСА) | | |
| 2.6 | Другие спасательные шлюпки | | |
| 2.6.1 | Число | | |
| 2.6.2 | Тип | | |
| 3 | Общее число спасательных шлюпок, спускаемых методом свободного падения | | . |
| 3.1 | Общее число человек, на которое они рассчитаны | | |
| 3.2 | Число полностью закрытых спасательных шлюпок (правило III/31 и раздел 4.7 Кодекса ЛСА) | | |
| 3.3 | Число спасательных шлюпок с автономной системой воздухоснабжения (правило III/31 и раздел 4.8 Кодекса ЛСА) | | |
| 3.4 | Число огнезащищенных спасательных шлюпок | | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | (правило III/31 и раздел 4.9 Кодекса ЛСА) | | |
| 4 | Число моторных шлюпок (включенных в общее количество, | | |
| | указанное в п.2 и 3 выше) | | |
| 4.1 | Число шлюпок, оборудованных прожектором | | |
| 5 | Число дежурных шлюпок | | |
| 5.1 | Число шлюпок, которое входит в указанное в п.2 и 3 выше | | |
| | общее число спасательных шлюпок | | |
| 6 | Спасательные плоты | | |
| 6.1 | Спасательные плоты, требующие спусковых устройств | | |
| | одобренного типа | | |
| 6.1.1 | Число спасательных плотов | | |
| 6.1.2 | Число человек, на которое они рассчитаны | | |
| 6.2 | Спасательные плоты, не требующие спусковых устройств | | |
| | одобренного типа | | |
| 6.2.1 | Число спасательных плотов | | |
| 6.2.2 | Число человек, на которое они рассчитаны | | |
| 6.3 | Число спасательных плотов, требуемых правилом III/31.1.4 | | |
| 7 | Число спасательных кругов | | |
| 8 | Число спасательных жилетов | | |
| 9 | Гидротермокостюмы | | |
| 9.1 | Общее число | | |
| 9.2 | Число костюмов, отвечающих требованиям к спасательным | | |
| | жилетам | | |
| 10 | Число защитных костюмов | | |
| 11 | Радиоустановки, используемые в спасательных средствах | | |
| 11.1 | Число поисково-спасательных устройств для определения | | |
| | местоположения | | |
| 11.1.1 | Радиолокационные ответчики для поиска и спасания (SART) | | |
| 11.1.2 | Передатчики АИС для поиска и спасания (АИС-SART) | | |
| 11.2 | Число УКВ аппаратуры двусторонней радиотелефонной связи | | |

**3 Описание радиооборудования**

| | Наименование | Факт. наличие |
|---|---|---|

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Основные системы | |
| 1.1 | УКВ радиоустановка | |
| 1.1.1 | Кодирующее устройство ЦИВ | |
| 1.1.2 | Приемник для ведения наблюдения за ЦИВ | |
| 1.1.3 | Радиотелефония | |
| 1.2 | ПВ радиоустановка | |
| 1.2.1 | Кодирующее устройство ЦИВ | |
| 1.2.2 | Приемник для ведения наблюдения за ЦИВ | |
| 1.2.3 | Радиотелефония | |
| 1.3 | ПВ/КВ радиоустановка | |
| 1.3.1 | Кодирующее устройство ЦИВ | |
| 1.3.2 | Приемник для ведения наблюдения за ЦИВ | |
| 1.3.3 | Радиотелефония | |
| 1.3.4 | Буквопечатающая радиотелеграфия | |
| 1.4 | Судовая земная станция ИНМАРСАТ | |
| 2 | Дополнительные средства для подачи сообщения о бедствии | |
| 3 | Устройства для приема информации по безопасности на море | |
| 3.1 | Приемник НАВТЕКС | |
| 3.2 | Приемник РГВ | |
| 3.3 | Приемник КВ буквопечатающей радиотелеграфии | |
| 4 | Спутниковый АРБ | |
| 4.1 | КОСПАС-САРСАТ | |
| 5 | УКВ АРБ | |
| 6 | Судовое устройство определения местоположения терпящих бедствие | |
| 6.1 | Радиолокационный ответчик (САРТ) | |
| 6.2 | Передатчик АИС (АИС-САРТ) | |

**4 Способы, используемые для обеспечения готовности радиооборудования** (правила IV/15.6 и 15.7)

4.1 Дублирование оборудования

4.2 Береговое техническое обслуживание и ремонт

4.3 Обеспечение технического обслуживания и ремонта в море

**5 Описание навигационных систем и оборудования**

| | Название | Факт. наличие |
|---|---|---|

| | | |
|---|---|---|
| 1.1 | Стандартный магнитный компас* | |

_____
* Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны.

| | | |
|---|---|---|
| 1.2 | Запасной магнитный компас* | |

_____
* Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны.

| | | |
|---|---|---|
| 1.3 | Гирокомпас* | |

_____
* Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны.

| | | |
|---|---|---|
| 1.4 | Репитер гирокомпаса для рулевого* | |

_____
* Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны.

| | | |
|---|---|---|
| 1.5 | Репитер гирокомпаса пеленгаторный* | |

_____
* Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны.

| | | |
|---|---|---|
| 1.6 | Система управления курсом или система управления по заданному пути* | |

_____
* Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны.

| | | |
|---|---|---|
| 1.7 | Пелорус или пеленгаторное устройство компаса* | |

_____
* Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны.

| | | |
|---|---|---|
| 1.8 | Средство получения истинных курса и пеленга | |
| 1.9 | Устройство передачи курса (УПК)* | |

_____
* Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны.

| | | |
|---|---|---|
| 2.1 | Морские навигационные карты/Электронная картографическая навигационно-информационная система (ЭКНИС)** | |

_____
** Ненужное зачеркнуть.

| | | |
|---|---|---|
| 2.2 | Дублирующие средства для ЭКНИС | |
| 2.3 | Морские навигационные публикации | |
| 2.4 | Дублирующие средства для морских навигационных публикаций | |
| 3.1 | Приемник глобальной навигационной спутниковой системы (ГНСС)/наземной радионавигационной системы* ** | |

* Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны.

** Ненужное зачеркнуть.

| | | |
|---|---|---|
| 3.2 | РЛС в полосе частот 9 ГГц* | |

* Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны.

| | | |
|---|---|---|
| 3.3 | Вторая РЛС (3 ГГц/9ГГц**)* | |

** Ненужное зачеркнуть.

* Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны.

| | | |
|---|---|---|
| 3.4 | Средства автоматической радиолокационной прокладки (САРП)* | |

* Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны.

| | | |
|---|---|---|
| 3.5 | Средства автосопровождения (САС)* | |

* Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны.

| | | |
|---|---|---|
| 3.6 | Второе средство автосопровождения (САС)* | |

* Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны.

| | | |
|---|---|---|
| 3.7 | Средство электронной прокладки (СЭП)* | |

* Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны.

| | | |
|---|---|---|
| 4.1 | Автоматическая идентификационная система (АИС) | |
| 4.2 | Система опознавания судов и слежения за ними на дальнем расстоянии (LRIT) | |
| 5.1 | Прибор регистрации данных о рейсе (ПРД)* | |

* Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны.

| | | |
|---|---|---|
| 5.2 | Упрощенный прибор регистрации данных о рейсе (УПРД)* | |

* Ненужное зачеркнуть.

| | | |
|---|---|---|
| 6.1 | Устройство измерения скорости и пройденного расстояния (относительно воды)** | |

** Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны

| | | |
|---|---|---|
| 6.2 | Устройство измерения скорости и пройденного расстояния (относительно грунта в продольном и поперечном направлениях)** | |
| _____ ** Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны | | |
| 7 | Эхолот** | |
| _____ ** Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны | | |
| 8.1 | Индикаторы руля, гребного винта, упора, шага винта и режима работы** | |
| _____ ** Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны | | |
| 8.2 | Указатель угловой скорости поворота** | |
| _____ ** Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны | | |
| 9 | Система приема звуковых сигналов** | |
| _____ ** Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны | | |
| 10 | Телефон на аварийном посту управления рулем** | |
| _____ ** Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны | | |
| 11 | Светосигнальная лампа** | |
| _____ ** Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны | | |
| 12 | Радиолокационный отражатель** | |
| _____ ** Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны | | |
| 13 | Международный свод сигналов | |
| 14 | Наставление ИАМСАР, книга III | |
| 15 | Система сигнализации о несении ходовой навигационной вахты (ССХВ) | |

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что данный Перечень во всех отношениях составлен правильно.

Выдан в _____

*(Место выдачи Перечня)*

_____ _____

*(Дата выдачи)* *(Подпись уполномоченного лица, выдавшего Перечень)*

*(Печать или штамп организации, выдавшей Перечень)*

*ФОРМА СВИДЕТЕЛЬСТВА ОБ ИЗЪЯТИИ*

**Свидетельство об изъятии**

*(Герб государства)* *(Государство)*

Выдано на основании положений
МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ
ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 года,
измененной Протоколом 1988 года к ней, с поправками

по уполномочию Правительства

_____

*(название государства)*

_____

*(уполномоченное лицо или организация)*

**Сведения о судне***

* Сведения о судне могут быть (по выбору) включены в таблицу.

Название судна _____

Регистровый номер или позывной сигнал _____

Порт приписки _____

Валовая вместимость _____

Номер ИМО** _____

** В соответствии с "Системой опознавательных номеров судов ИМО", принятой Организацией резолюцией А.1078(28).

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:

Что судно, в силу положений _____ Конвенции, правила

освобождается от выполнения _____ Конвенции. требований

Условия, если они имеются, при которых выдается Свидетельство об изъятии:

_____

Рейсы, если они совершаются, на которые выдается Свидетельство об изъятии:

_____

**Настоящее Свидетельство** _____, **действительно до**

при условии что _____, к которому Свидетельство

приложено настоящее Свидетельство, действительно.

Выдано в _____

*(Место выдачи Свидетельства)*

_____ _____

*(Дата выдачи)* *(Подпись уполномоченного лица, выдавшего Свидетельство)*

*(Печать или штамп организации, выдавшей Свидетельство)*

**Подтверждение продления Свидетельства, если срок его действия менее 5 лет, в случае применения** правила I/14(c)

Настоящее Свидетельство, в соответствии с правилом I/14(c) Конвенции, признается

действительным до _____, при условии что Свидетельство _____, к которому приложено настоящее Свидетельство, действительно.

Подписано _____

*(Подпись уполномоченного лица)*

Место _____

Дата _____

*(Печать или штамп организации)*

**Подтверждение в случае проведения освидетельствования для возобновления Свидетельства и применения** правила I/14(d)

Настоящее Свидетельство, в соответствии с правилом I/14(d) Конвенции, признается

действительным до _____, при условии что Свидетельство _____, к которому приложено настоящее Свидетельство, действительно.

Подписано _____

*(Подпись уполномоченного лица)*

Место _____

Дата _____

*(Печать или штамп организации)*

**Подтверждение продления срока действия Свидетельства до прибытия в порт освидетельствования или на льготный срок, в случае применения** правила I/14(e) **или** I/14(f)

Настоящее Свидетельство, в соответствии с правилом I/14(e)/I/14(f)* Конвенции, признается

действительным до _____, при условии

что Свидетельство _____, к которому приложено

настоящее Свидетельство, действительно.

_____

* Ненужное зачеркнуть.

Подписано _____

*(Подпись уполномоченного лица)*

Место _____

Дата _____

*(Печать или штамп организации)*

**Форма Свидетельства о безопасности ядерного пассажирского судна**

**Свидетельство о безопасности ядерного пассажирского судна**

Настоящее Свидетельство должно быть дополнено Перечнем оборудования безопасности для пассажирского судна

(Форма P)

*(Герб государства)* *(Государство)*

на любой/короткий* международный рейс

_____

* Ненужное зачеркнуть.

Выдано на основании положений
МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ
ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 года,
с поправками

по уполномочию Правительства

_____

*(название государства)*

_____

*(уполномоченное лицо или организация)*

**Сведения о судне****

_____

** Сведения о судне могут быть (по выбору) включены в таблицу.

Название судна _____

Регистровый номер или позывной сигнал _____

Порт приписки _____

Валовая вместимость _____

Морские районы, на плавание в которых судну

выдано свидетельство (правило IV/2) _____

Номер ИМО***

*** В соответствии с "Системой опознавательных номеров судов ИМО", принятой Организацией резолюцией A.1078(28).

Дата постройки:

Дата заключения контракта

Дата закладки киля или подобной стадии

Дата поставки

Дата, на которую началось переоборудование

или изменение, или модификация

существенного характера (где это применимо)

Надлежит указать все применимые даты.

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:

1 Что судно освидетельствовано в соответствии с требованиями правила VIII/9 Конвенции.

2 Что судно, будучи ядерным судном, отвечает всем требованиям главы VIII Конвенции и соответствует Информации о безопасности, одобренной для судна, и что:

2.1 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении:

.1 конструкции, главных и вспомогательных механизмов, котлов и иных сосудов под давлением, включая ядерную силовую установку и защитную конструкцию при столкновениях;

.2 деления на водонепроницаемые отсеки и относящихся к нему устройств и деталей;

.3 следующих грузовых ватерлиний деления на отсеки судна:

| Грузовые ватерлинии деления на отсеки, назначенные и нанесенные на борта в средней части судна (правило II-1/18)* | Надводный борт | Применять, когда помещения, где перевозятся пассажиры, включают следующие помещения, где могут перевозиться либо пассажиры, либо грузы |
|---|---|---|
| P1 | | |
| P2 | | |
| P3 | | |
| * Для судов, построенных до 1 января 2009 года, используются "C.1, C.2 и C.3" | | |

2.2 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении конструкционной противопожарной защиты, противопожарных систем и средств и схем противопожарной защиты;

2.3 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении систем и оборудования радиационной защиты;

2.4 спасательные средства и снабжение спасательных шлюпок, спасательных плотов и дежурных шлюпок предусмотрены в соответствии с требованиями Конвенции;

2.5 судно имеет линемётательное устройство и радиоустановки, используемые в спасательных средствах, в соответствии с требованиями Конвенции;

2.6 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении радиоустановок;

2.7 действие радиоустановок, используемых в спасательных средствах, отвечает требованиям Конвенции;

2.8 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении судового навигационного оборудования, средств для посадки лоцманов и навигационных изданий;

2.9 судно обеспечено сигнально-отличительными огнями, сигнальными знаками и средствами подачи звуковых сигналов и сигналов бедствия в соответствии с требованиями Конвенции и действующих Международных правил предупреждения столкновений судов в море;

2.10 во всех других отношениях судно отвечает соответствующим требованиям правил, насколько эти требования применяются к нему;

2.11 судно имеет/не имеет* альтернативных конструкций, мер и устройств, допускаемых правилом(-ами) II-1/55/II-2/17/III/38* Конвенции;

* Ненужное зачеркнуть.

2.12 Документ об одобрении альтернативных конструкций, мер и устройств по механическим и электрическим установкам/противопожарной защите/спасательным средствам и устройствам* прилагается/не прилагается* к данному Свидетельству.

* Ненужное зачеркнуть.

**Настоящее Свидетельство действительно до** _____

Дата завершения освидетельствования, на котором основывается настоящее Свидетельство _____

*(дд/мм/гггг)*

Выдано в _____

*(Место выдачи Свидетельства)*

_____ _____

*(Дата выдачи)* *(Подпись уполномоченного лица, выдавшего Свидетельство)*

*(Печать или штамп организации, выдавшей Свидетельство)*

**Перечень оборудования безопасности для пассажирского судна (Форма P)**

Перечень оборудования согласно
МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ
ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 года,
с поправками

**1 Сведения о судне**

Название судна _____

Регистровый номер или позывной сигнал _____

Количество пассажиров, на которое выдано свидетельство _____

Минимальное количество лиц требуемой квалификации

для обеспечения работы радиоустановок _____

**2 Описание спасательных средств**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Общее количество человек, для которых предусмотрены спасательные средства | | |
| | | | |

| | | Левый борт | Правый борт |
|---|---|---|---|
| 2 | Общее число спасательных шлюпок | | |
| 2.1 | Общее количество человек, на которое рассчитаны шлюпки | | |
| 2.2 | Число частично закрытых спасательных шлюпок (правило III/21 и раздел 4.5 Кодекса ЛСА) | | |
| 2.3 | Число самовосстанавливающихся частично закрытых спасательных шлюпок (правило III/43*) | | |

_____

* См. поправки 1983 года (MSC.6(48)), применимые к судам, построенным 1 июля 1986 года и после этой даты, но до 1 июля 1998 года.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 2.4 | Число полностью закрытых спасательных шлюпок (правило III/21 и раздел 4.6 Кодекса ЛСА) | | |
| 2.5 | Другие спасательные шлюпки | | |
| 2.5.1 | Число | | |
| 2.5.2 | Тип | | |
| 3 | Число моторных шлюпок (включенных в общее количество, указанное выше) | | |
| 3.1 | Число шлюпок, оборудованных прожектором | | |
| 4 | Число дежурных шлюпок | | |
| 4.1 | Число шлюпок, которое входит в вышеуказанное общее число спасательных шлюпок | | |
| 4.2 | Число шлюпок, которые являются скоростными дежурными шлюпками | | |
| 5 | Спасательные плоты | | |
| 5.1 | Спасательные плоты, требующие спусковых устройств одобренного типа | | |
| 5.1.1 | Число спасательных плотов | | |
| 5.1.2 | Количество человек, на которое рассчитаны спасательные плоты | | |
| 5.2 | Спасательные плоты, не требующие спусковых устройств одобренного типа | | |
| 5.2.1 | Число спасательных плотов | | |
| 5.2.2 | Количество человек, на которое рассчитаны спасательные плоты | | |
| 6 | Число морских эвакуационных систем (МЭС) | | |
| 6.1 | Число спасательных плотов, обслуживаемых ими | | |
| 6.2 | Количество лиц, которых они способны поддерживать | | |
| 7 | Плавучие приборы | | |
| 7.1 | Число приборов | | |
| 7.2 | Количество человек, которые способны поддерживать плавучие приборы | | |

| | | |
|---|---|---|
| 8 | Число спасательных кругов | |
| 9 | Число спасательных жилетов (общее) | |
| 9.1 | Число спасательных жилетов для взрослых | |
| 9.2 | Число спасательных жилетов для детей | |
| 9.3 | Число спасательных жилетов для младенцев | |
| 10 | Гидротермокостюмы | |
| 10.1 | Общее число | |
| 10.2 | Число костюмов, отвечающих требованиям к спасательным жилетам | |
| 11 | Число защитных костюмов | |
| 12 | Число теплозащитных средств* | |
| _____ * Исключая требуемые пунктами 4.1.5.1.24, 4.4.8.31 и 5.1.2.2.13 Кодекса ЛСА. | | |
| 13 | Радиоустановки, используемые в спасательных средствах | |
| 13.1 | Число устройств определения местоположения терпящих бедствие | |
| 13.1.1 | Радиолокационный ответчик (САРТ) | |
| 13.1.2 | Передатчик АИС (АИС-САРТ) | |
| 13.2 | Число УКВ аппаратуры двусторонней радиотелефонной связи | |

**3 Описание радиооборудования**

| | Наименование | Факт. наличие |
|---|---|---|
| 1 | Основные системы | |
| 1.1 | УКВ радиоустановка | |
| 1.1.1 | Кодирующее устройство ЦИВ | |
| 1.1.2 | Приемник для ведения наблюдения за ЦИВ | |
| 1.1.3 | Радиотелефония | |
| 1.2 | ПВ радиоустановка | |
| 1.2.1 | Кодирующее устройство ЦИВ | |
| 1.2.2 | Приемник для ведения наблюдения за ЦИВ | |
| 1.2.3 | Радиотелефония | |
| 1.3 | ПВ/КВ радиоустановка | |
| 1.3.1 | Кодирующее устройство ЦИВ | |
| 1.3.2 | Приемник для ведения наблюдения за ЦИВ | |
| 1.3.3 | Радиотелефония | |

| | | |
|---|---|---|
| 1.3.4 | Буквопечатающая радиотелеграфия | |
| 1.4 | Судовая земная станция ИНМАРСАТ | |
| 2 | Дополнительные средства для подачи сообщения о бедствии | |
| 3 | Устройства для приема информации по безопасности на море | |
| 3.1 | Приемник НАВТЕКС | |
| 3.2 | Приемник РГВ | |
| 3.3 | Приемник КВ буквопечатающей радиотелеграфии | |
| 4 | Спутниковый АРБ | |
| 4.1 | КОСПАС-САРСАТ | |
| 5 | УКВ АРБ | |
| 6 | Судовое устройство определения местоположения терпящих бедствие | |
| 6.1 | Радиолокационный ответчик (САРТ) | |
| 6.2 | Передатчик АИС (АИС-САРТ) | |

**4 Способы, используемые для обеспечения готовности радиооборудования** (правила IV/15.6 и 15.7)

4.1 Дублирование оборудования _____

4.2 Береговое техническое обслуживание и ремонт _____

4.3 Обеспечение технического обслуживания и ремонта в море _____

**5 Описание навигационных систем и оборудования**

| | Название | Факт. наличие |
|---|---|---|
| 1.1 | Стандартный магнитный компас* | |
| * Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны. | | |
| 1.2 | Запасной магнитный компас* | |
| * Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны. | | |
| 1.3 | Гирокомпас* | |
| * Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны. | | |
| 1.4 | Репитер гирокомпаса для рулевого* | |
| * Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны. | | |

| | | |
|---|---|---|
| 1.5 | Репитер гирокомпаса пеленгаторный* | |

_____
* Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны.

| | | |
|---|---|---|
| 1.6 | Система управления курсом или система управления по заданному пути* | |

_____
* Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны.

| | | |
|---|---|---|
| 1.7 | Пелорус или пеленгаторное устройство компаса* | |

_____
* Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны.

| | | |
|---|---|---|
| 1.8 | Средство получения истинных курса и пеленга | |
| 1.9 | Устройство передачи курса (УПК)* | |

_____
* Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны.

| | | |
|---|---|---|
| 2.1 | Морские навигационные карты/Электронная картографическая навигационно-информационная система (ЭКНИС)** | |

_____
* Ненужное зачеркнуть.

| | | |
|---|---|---|
| 2.2 | Дублирующие средства для ЭКНИС | |
| 2.3 | Морские навигационные публикации | |
| 2.4 | Дублирующие средства для морских навигационных публикаций в электронном виде | |
| 3.1 | Приемник глобальной навигационной спутниковой системы (ГНСС)/наземной радионавигационной системы* ** | |

_____
* Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны.

** Ненужное зачеркнуть.

| | | |
|---|---|---|
| 3.2 | РЛС в полосе частот 9 ГГц* | |

_____
* Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны.

| | | |
|---|---|---|
| 3.3 | Вторая РЛС (3 ГГц/9ГГц**)* | |

_____
** Ненужное зачеркнуть.

* Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны.

| | | |
|---|---|---|
| 3.4 | Средства автоматической радиолокационной прокладки (САРП)* | |

_____
* Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны.

| | | |
|---|---|---|
| 3.5 | Средства автосопровождения (САС)* | |

_____
* Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны.

| | | |
|---|---|---|
| 3.6 | Второе средство автосопровождения (САС)* | |

_____
* Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны.

| | | |
|---|---|---|
| 3.7 | Средство электронной прокладки (СЭП)* | |

_____
* Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны.

| | | |
|---|---|---|
| 4.1 | Автоматическая идентификационная система (АИС) | |
| 4.2 | Система опознавания судов и слежения за ними на дальнем расстоянии (LRIT) | |
| 5 | Прибор регистрации данных о рейсе (ПРД) | |
| 6.1 | Устройство измерения скорости и пройденного расстояния (относительно воды)* | |

_____
* Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны.

| | | |
|---|---|---|
| 6.2 | Устройство измерения скорости и пройденного расстояния (относительно грунта в продольном и поперечном направлениях)* | |

_____
* Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны.

| | | |
|---|---|---|
| 7 | Эхолот* | |

_____
* Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны.

| | | |
|---|---|---|
| 8.1 | Индикаторы руля, гребного винта, упора, шага винта и режима работы* | |

_____
* Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны.

| | | |
|---|---|---|
| 8.2 | Указатель угловой скорости поворота* | |

_____
* Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны.

| | | |
|---|---|---|
| 9 | Система приема звуковых сигналов* | |

_____
* Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны.

| | | |
|---|---|---|
| 10 | Телефон на аварийном посту управления рулем* | |

| | | |
|---|---|---|
| | * Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны. | |
| 11 | Светосигнальная лампа* | |
| | * Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны. | |
| 12 | Радиолокационный отражатель* | |
| | * Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны. | |
| 13 | Международный свод сигналов | |
| 14 | Наставление ИАМСАР, книга III | |
| 15 | Система сигнализации о несении ходовой навигационной вахты (ССХВ) | |

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что данный Перечень во всех отношениях составлен правильно.

Выдан в _____

*(Место выдачи Перечня)*

_____ _____

*(Дата выдачи)* *(Подпись уполномоченного лица, выдавшего Перечень)*

*(Печать или штамп организации, выдавшей Перечень)*

**Форма Свидетельства о безопасности ядерного грузового судна**

**Свидетельство о безопасности ядерного грузового судна**

Настоящее Свидетельство должно быть дополнено
Перечнем оборудования безопасности для грузового судна

(Форма С)

*(Герб государства)* *(Государство)*

Выдано на основании положений
МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ
ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 года,
с поправками

по уполномочию Правительства

_____

*(название государства)*

_____

*(уполномоченное лицо или организация)*

**Сведения о судне***

* Сведения о судне могут быть (по выбору) включены в таблицу.

Название
судна _____

Регистровый номер или позывной
сигнал _____

Порт приписки _____

Валовая вместимость _____

Дедвейт судна (метрические тонны)** _____

** Только для нефтяных танкеров, танкеров-химовозов и газовозов.

Длина судна (правило III/3.12) _____

Морские районы, на плавание в которых судну

выдано свидетельство (правило IV/2) _____

Номер ИМО*** _____

*** В соответствии с "Системой опознавательных номеров судов ИМО", принятой Организацией резолюцией A.1078(28).

Тип судна****

**** Ненужное зачеркнуть.

Навалочное судно

Нефтяной танкер

Танкер-химовоз

Газовоз

Грузовое судно, иное чем любое из вышеуказанных судов

Дата постройки:

Дата заключения контракта _____

Дата закладки киля или подобной стадии постройки _____

Дата поставки _____

Дата, на которую началось переоборудование или изменение, или модификация существенного

характера (где это применимо) _____

Надлежит указать все применимые даты.

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:

1 Что судно освидетельствовано в соответствии с требованиями правила VIII/9 Конвенции.

2 Что судно, будучи ядерным судном, отвечает всем требованиям главы VIII Конвенции и соответствует Информации о безопасности, одобренной для судна, и что:

2.1 состояние конструкции, механизмов и оборудования, определенных в правиле I/10 (насколько это применимо для выполнения требований правила VIII/9), включая ядерную силовую установку и защитную конструкцию, при столкновениях, считать удовлетворительным; и судно отвечает соответствующим требованиям глав II-1 и II-2 Конвенции (кроме тех требований, которые относятся к противопожарным системам и средствам, и схемам противопожарной защиты);

2.2 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении противопожарных систем и средств, и схем противопожарной защиты;

2.3 спасательные средства и снабжение спасательных шлюпок, спасательных плотов и дежурных шлюпок предусмотрены в соответствии с требованиями Конвенции;

2.4 судно имеет линеметательное устройство и радиоустановки, используемые в спасательных средствах, в соответствии с требованиями Конвенции;

2.5 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении радиоустановок;

2.6 действие радиоустановок, используемых в спасательных средствах, отвечает требованиям Конвенции;

2.7 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении судового навигационного оборудования, средств для посадки лоцманов и навигационных изданий;

2.8 судно обеспечено сигнально-отличительными огнями, сигнальными знаками и средствами подачи звуковых сигналов и сигналов бедствия в соответствии с требованиями Конвенции и действующих Международных правил предупреждения столкновений судов в море;

2.9 во всех других отношениях судно отвечает соответствующим требованиям правил, насколько эти требования применяются к нему;

2.10 судно имеет/не имеет* альтернативных конструкций, мер и устройств, допускаемых правилом(-ами) II-1/55/II-2/17/III/38* Конвенции;

* Ненужное зачеркнуть.

2.11 Документ об одобрении альтернативных конструкций, мер и устройств по механическим и электрическим установкам/противопожарной защите/спасательным средствам и устройствам* прилагается/не прилагается* к данному Свидетельству.

* Ненужное зачеркнуть.

**Настоящее Свидетельство действительно до** _____

Дата завершения освидетельствования, на котором основывается настоящее Свидетельство _____

*(дд/мм/гггг)*

Выдано в _____

*(Место выдачи Свидетельства)*

_____ _____

*(Дата выдачи)* *(Подпись уполномоченного лица, выдавшего Свидетельство)*

_____

*(Печать или штамп организации, выдавшей Свидетельство)*

**Перечень оборудования безопасности для грузового судна (Форма С)**

Перечень оборудования согласно
МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ
ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 года,
с поправками

**1 Сведения о судне**

Название судна _____

Регистровый номер или позывной сигнал _____

Минимальное количество лиц требуемой квалификации для обеспечения работы радиоустановок _____

**2 Описание спасательных средств**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Общее количество человек, для которых предусмотрены спасательные средства | | |
| | | **Левый борт** | **Правый борт** |
| 2 | Общее число спасательных шлюпок | | |
| 2.1 | Общее количество человек, на которое рассчитаны спасательные шлюпки | | |
| 2.2 | Число самовосстанавливающихся частично закрытых спасательных шлюпок (правило III/43*) | | |

_____

* См. поправки 1983 года (MSC.6(48)), применимые к судам, построенным 1 июля 1986 года и после этой даты, но до 1 июля 1998 года.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 2.3 | Число полностью закрытых спасательных шлюпок (правило III/31 и раздел 4.6 Кодекса ЛСА) | | |
| 2.4 | Число спасательных шлюпок с автономной системой воздухоснабжения (правило III/31 и раздел 4.8 Кодекса ЛСА) | | |
| 2.5 | Число огнезащищенных спасательных шлюпок (правило III/31 и раздел 4.9 Кодекса ЛСА) | | |
| 2.6 | Другие спасательные шлюпки | | |
| 2.6.1 | Число | | |
| 2.6.2 | Тип | | |
| 2.7 | Число спасательных шлюпок, спускаемых методом свободного падения | | |
| 2.7.1 | Полностью закрытых (правило III/31 и раздел 4.7 Кодекса ЛСА) | | |
| 2.7.2 | С автономной системой воздухоснабжения (правило III/31 и раздел 4.8 Кодекса ЛСА) | | |
| 2.7.3 | Огнезащищенных (правило III/31 и раздел 4.9 Кодекса ЛСА) | | |
| 3 | Число моторных шлюпок (включенных в общее количество, указанное выше) | | |
| 3.1 | Число шлюпок, оборудованных прожектором | | |
| 4 | Число дежурных шлюпок | | |
| 4.1 | Число шлюпок, которое входит в вышеуказанное общее число спасательных шлюпок | | |
| 5. | Спасательные плоты | | |
| 5.1 | Спасательные плоты, требующие спусковых устройств одобренного типа | | |
| 5.1.1 | Число спасательных плотов | | |
| 5.1.2 | Количество человек, на которое рассчитаны спасательные плоты | | |
| 5.2 | Спасательные плоты, не требующие спусковых устройств одобренного типа | | |
| 5.2.1 | Число спасательных плотов | | |

| | | |
|---|---|---|
| 5.2.2 | Количество человек, на которое рассчитаны спасательные плоты | |
| 5.3 | Число спасательных плотов, требуемых правилом III/31.1.4 | |
| 6 | Число спасательных кругов | |
| 7 | Число спасательных жилетов | |
| 8 | Гидротермокостюмы | |
| 8.1 | Общее число | |
| 8.2 | Число костюмов, отвечающих требованиям к спасательным жилетам | |
| 9 | Число защитных костюмов | |
| 10 | Радиоустановки, используемые в спасательных шлюпках и плотах | |
| 10.1 | Число устройств определения местоположения терпящих бедствие | |
| 10.1.1 | Радиолокационный ответчик (САРТ) | |
| 10.1.2 | Передатчик АИС (АИС-САРТ) | |
| 10.2 | Число УКВ аппаратуры двусторонней радиотелефонной связи | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Общее число человек, для которых предусмотрены спасательные средства | | |
| | | **Левый борт** | **Правый борт** |
| 2 | Общее число спасательных шлюпок, спускаемых с помощью шлюпбалки | | |
| 2.1 | Общее число человек, на которое они рассчитаны | | |
| 2.2 | Число самовосстанавливающихся частично закрытых спасательных шлюпок (правило III/43*) | | |

---

* См. поправки 1983 года к Конвенции СОЛАС (MSC.6(48)), применимые к судам,

построенным 1 июля 1986 года и после этой даты, но до 1 июля 1998 года.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 2.3 | Число полностью закрытых спасательных шлюпок (правило III/31 и раздел 4.6 Кодекса ЛСА) | | |
| 2.4 | Число спасательных шлюпок с автономной системой воздухоснабжения (правило III/31 и раздел 4.8 Кодекса ЛСА) | | |
| 2.5 | Число огнезащищенных спасательных шлюпок | | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | (правило III/31 и раздел 4.9 Кодекса ЛСА) | | |
| 2.6 | Другие спасательные шлюпки | | |
| 2.6.1 | Число | | |
| 2.6.2 | Тип | | |
| 3 | Общее число спасательных шлюпок, спускаемых методом свободного падения | | |
| 3.1 | Общее число человек, на которое они рассчитаны | | |
| 3.2 | Число полностью закрытых спасательных шлюпок (правило III/31 и раздел 4.7 Кодекса ЛСА) | | |
| 3.3 | Число спасательных шлюпок с автономной системой воздухоснабжения (правило III/31 и раздел 4.8 Кодекса ЛСА) | | |
| 3.4 | Число огнезащищенных спасательных шлюпок (правило III/31 и раздел 4.9 Кодекса ЛСА) | | |
| 4 | Число моторных шлюпок (включенных в общее количество, указанное в п.2 и 3 выше) | | |
| 4.1 | Число шлюпок, оборудованных прожектором | | |
| 5 | Число дежурных шлюпок | | |
| 5.1 | Число шлюпок, которое входит в указанное в п.2 и 3 выше общее число спасательных шлюпок | | |
| 6 | Спасательные плоты | | |
| 6.1 | Спасательные плоты, требующие спусковых устройств одобренного типа | | |
| 6.1.1 | Число спасательных кругов | | |
| 6.1.2 | Число человек, на которое они рассчитаны | | |
| 6.2 | Спасательные плоты, не требующие спусковых устройств одобренного типа | | |
| 6.2.1 | Число спасательных плотов | | |
| 6.2.2 | Число человек, на которое они рассчитаны | | |
| 6.3 | Число спасательных плотов, требуемых правилом III/31.1.4 | | |
| 7 | Число спасательных кругов | | |
| 8 | Число взрослых спасательных жилетов | | |
| 9 | Гидротермокостюмы | | |

| | | |
|---|---|---|
| 9.1 | Общее число | |
| 9.2 | Число костюмов, отвечающих требованиям к спасательным жилетам | |
| 10 | Число защитных костюмов | |
| 11 | Радиоустановки, используемые в спасательных шлюпках и плотах | |
| 11.1 | Число поисково-спасательных устройств для определения местоположения | |
| 11.1.1 | Радиолокационные ответчики для поиска и спасания (САРТ) | |
| 11.1.2 | Передатчики АИС для поиска и спасания (АИС-САРТ) | |
| 11.2 | Число УКВ аппаратуры двусторонней радиотелефонной связи | |

**3 Описание радиооборудования**

| | Наименование | Факт. наличие |
|---|---|---|
| 1 | Основные системы | |
| 1.1 | УКВ радиоустановка | |
| 1.1.1 | Кодирующее устройство ЦИВ | |
| 1.1.2 | Приемник для ведения наблюдения за ЦИВ | |
| 1.1.3 | Радиотелефония | |
| 1.2 | ПВ радиоустановка | |
| 1.2.1 | Кодирующее устройство ЦИВ | |
| 1.2.2 | Приемник для ведения наблюдения за ЦИВ | |
| 1.2.3 | Радиотелефония | |
| 1.3 | ПВ/КВ радиоустановка | |
| 1.3.1 | Кодирующее устройство ЦИВ | |
| 1.3.2 | Приемник для ведения наблюдения за ЦИВ | |
| 1.3.3 | Радиотелефония | |
| 1.3.4 | Буквопечатающая радиотелеграфия | |
| 1.4 | Судовая земная станция ИНМАРСАТ | |
| 2 | Дополнительные средства для подачи сообщения о бедствии | |
| 3 | Устройства для приема информации по безопасности на море | |
| 3.1 | Приемник НАВТЕКС | |
| 3.2 | Приемник РГВ | |
| 3.3 | Приемник КВ буквопечатающей радиотелеграфии | |
| 4 | Спутниковый АРБ | |

| | | |
|---|---|---|
| 4.1 | КОСПАС-САРСАТ | |
| 5 | УКВ АРБ | |
| 6 | Судовое устройство определения местоположения терпящих бедствие | |
| 6.1 | Радиолокационный ответчик (САРТ) | |
| 6.2 | Передатчик АИС (АИС-САРТ) | |

**4 Способы, используемые для обеспечения готовности радиооборудования** (правила IV/15.6 и 15.7)

| | | |
|---|---|---|
| 4.1 | Дублирование оборудования | |
| 4.2 | Береговое техническое обслуживание и ремонт | |
| 4.3 | Обеспечение технического обслуживания и ремонта в море | |

**5 Описание навигационных систем и оборудования**

| | Название | Факт. наличие |
|---|---|---|
| 1.1 | Стандартный магнитный компас* | |
| _____ * Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны. | | |
| 1.2 | Запасной магнитный компас* | |
| _____ * Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны. | | |
| 1.3 | Гирокомпас* | |
| _____ * Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны. | | |
| 1.4 | Репитер гирокомпаса для рулевого* | |
| _____ * Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны. | | |
| 1.5 | Репитер гирокомпаса пеленгаторный* | |
| _____ * Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны. | | |
| 1.6 | Система управления курсом или система управления по заданному пути* | |
| _____ * Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны. | | |
| 1.7 | Пелорус или пеленгаторное устройство компаса* | |

_____

* Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны.

| | | |
|---|---|---|
| 1.8 | Средство получения истинных курса и пеленга | |

_____

* Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны.

| | | |
|---|---|---|
| 1.9 | Устройство передачи курса (УПК)* | |
| 2.1 | Морские навигационные карты/Электронная картографическая навигационно-информационная система (ЭКНИС)** | |

_____

** Ненужное зачеркнуть.

| | | |
|---|---|---|
| 2.2 | Дублирующие средства для ЭКНИС | |
| 2.3 | Морские навигационные публикации | |
| 2.4 | Дублирующие средства для морских навигационных публикаций | |
| 3.1 | Приемник глобальной навигационной спутниковой системы (ГНСС)/наземной радионавигационной системы* ** | |

_____

** Ненужное зачеркнуть.

* Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны.

| | | |
|---|---|---|
| 3.2 | РЛС в полосе частот 9 ГГц* | |

_____

* Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны.

** Ненужное зачеркнуть.

| | | |
|---|---|---|
| 3.3 | Вторая РЛС (3 ГГц/9 ГГц**)* | |

_____

** Ненужное зачеркнуть.

* Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны.

| | | |
|---|---|---|
| 3.4 | Средства автоматической радиолокационной прокладки (САРП)* | |

_____

* Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны.

| | | |
|---|---|---|
| 3.5 | Средства автосопровождения (САС)* | |

_____

* Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны.

| | | |
|---|---|---|
| 3.6 | Второе средство автосопровождения (САС)* | |

_____

* Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны.

| | | |
|---|---|---|
| 3.7 | Средство электронной прокладки (СЭП)* | |

| | | |
|---|---|---|
| | * Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны. | |
| 4.1 | Автоматическая идентификационная система (АИС) | |
| 4.2 | Система опознавания судов и слежения за ними на дальнем расстоянии (LRIT) | |
| 5.1 | Прибор регистрации данных о рейсе (ПРД)* | |
| | * Ненужное зачеркнуть. | |
| 5.2 | Упрощенный прибор регистрации данных о рейсе (УПРД)* | |
| | * Ненужное зачеркнуть. | |
| 6.1 | Устройство измерения скорости и пройденного расстояния (относительно воды)** | |
| | ** Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны. | |
| 6.2 | Устройство измерения скорости и пройденного расстояния (относительно грунта в продольном и поперечном направлениях)** | |
| | ** Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны. | |
| 7 | Эхолот** | |
| | ** Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны. | |
| 8.1 | Индикаторы руля, гребного винта, упора, шага винта и режима работы** | |
| | ** Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны. | |
| 8.2 | Указатель угловой скорости поворота** | |
| | ** Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны. | |
| 9 | Система приема звуковых сигналов** | |
| | ** Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны. | |
| 10 | Телефон на аварийном посту управления рулем** | |
| | ** Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны. | |
| 11 | Светосигнальная лампа** | |

| | | |
|---|---|---|
| ** Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны. | | |
| 12 | Радиолокационный отражатель** | |
| ** Альтернативные средства выполнения данного требования допускаются правилом V/19. В этом случае эти средства должны быть указаны. | | |
| 13 | Международный свод сигналов | |
| 14 | Наставление ИАМСАР, книга III | |
| 15 | Система сигнализации о несении ходовой навигационной вахты (ССХВ) | |

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что данный Перечень во всех отношениях составлен правильно.

Выдан в _____

*(Место выдачи Перечня)*

_____ _____

*(Дата выдачи)* *(Подпись уполномоченного лица, выдавшего Перечень)*

*(Печать или штамп организации, выдавшей Перечень)*

**Дополнительные ссылки на документы**

| N ссылки | Стр. | Правило | Название документа |
|---|---|---|---|
| [1] | 40-41 | I/B | Refer to the "Global and uniform implementation of the harmonized system of survey and certification (HSSC)" and to the "Survey guidelines under the harmonized system of survey and certification" adopted by the Organization by resolutions A.883(21) and A. 1053(27), respectively.<br><br>См. A.883(21) - "Глобальное и единообразное внедрение гармонизированной системы освидетельствований и оформления свидетельств" и A.1053(27) - "Руководство по освидетельствованиям 2011 года в рамках Гармонизированной системы освидетельствования и оформления свидетельств (ГСОС) 2011 года", соответственно |
| [2] | 78-79 | II-1/2.14 | Refer to MSC.1/Circ.1362 - "Unified interpretations of SOLAS chapter II-1" applicable to ships constructed on or after 21 May 2010.<br><br>См. MSC.1/Circ.1362 - "Единообразная интерпретация главы II-1 СОЛАС", которая применяется к судам, построенным 21 мая 2010 года и после этой даты |
| [3] | 90-91 | II-1/3-5.2 | Refer to MSC.1/Circ.1426, "Unified interpretation of SOLAS regulation II-1/3-5".<br><br>См. MSC.1/Circ.1426 - "Единообразная интерпретация выполнения правила II-1/3-5 Конвенции СОЛАС" |

| | | | |
|---|---|---|---|
| [4] | 92-93 | II-1/3-6.1 | Refer to MSC.1/Circ.1464/Rev.1 "Unified interpretations of SOLAS chapters II-1 and XII, of the Technical provisions for means of access for inspections (resolution MSC.158(78)) and of the Performance standards for water level detectors on bulk carriers and single hold cargo ships other than bulk carriers (resolution MSC.188(79))", annex, paragraph 1.1.<br><br>См. п.1.1 Прилож. к MSC.1/Circ.1464/Rev.1 - "Унифицированные интерпретации глав II-1 и XII Конвенции СОЛАС, технических положений по средствам доступа для проверок (резолюция MSC.158(78)) и Эксплуатационных требований к датчикам уровня воды на навалочных судах и на грузовых судах с одним грузовым трюмом, которые не являются навалочными судами (резолюция MSC.188(79))" |
| [5] | 92-93 | II-1/3-6.2.1 | Refer to MSC.1/Circ.1464/Rev.1, annex, paragraph 1.2.<br><br>См. п.1.2 Прилож. к MSC.1/Circ.1464/Rev.1 |
| [6] | 92-93 | II-1/3-6.2.2 | Refer to MSC.1/Circ.1464/Rev.1, annex, paragraph 1.3.<br><br>См. п.1.3 Прилож. к MSC.1/Circ.1464/Rev.1 |
| [7] | 92-93 | II-1/3-6.2.3 | Refer to MSC.1/Circ.1464/Rev.1, annex, paragraph 1.4.<br><br>См. п.1.4 Прилож. к MSC.1/Circ.1464/Rev.1 |
| [8] | 94-95 | II-1/3-6.3.1 | Refer to MSC.1/Circ.1464/Rev.1, annex, paragraph 1.5.<br><br>См. п.1.5 Прилож. к MSC.1/Circ.1464/Rev.1 |
| [9] | 94-95 | II-1/3-6.3.2 | Refer to MSC.1/Circ.1464/Rev.1, annex, paragraph 1.6.<br><br>См. п.1.6 Прилож. к MSC.1/Circ.1464/Rev.1 |
| [10] | 94-95 | II-1/3-6.4 | Refer to MSC.1/Circ.1464/Rev.1, annex, paragraph 1.7.<br><br>См. п.1.7 Прилож. к MSC.1/Circ.1464/Rev.1 |
| [11] | 96-97 | II-1/3-6.4.2 | Refer to MSC.1/Circ.1464/Rev.1, annex, paragraph 1.8.<br><br>См. п.1.8 Прилож. к MSC.1/Circ.1464/Rev.1 |
| [12] | 96-97 | II-1/3-6.5.1 | Refer to MSC.1/Circ.1464/Rev.1, annex, paragraph 1.9.<br><br>См. п.1.9 Прилож. к MSC.1/Circ.1464/Rev.1 |
| [13] | 96-97 | II-1/3-6.5.2 | Refer to MSC.1/Circ.1464/Rev.1, annex, paragraph 1.10.<br><br>См. п.1.10 Прилож. к MSC.1/Circ.1464/Rev.1 |
| [14] | 104-105 | II-1/3-11.3.1 | Refer to MSC.1/Circ.1479 "Unified interpretation on the application of the performance standard for protective coatings for cargo oil tanks of crude oil tankers (resolution MSC.288(87))".<br><br>См. MSC.1/Circ.1479 - "Единообразная интерпретация по применению Эксплуатационных требований к защитному покрытию грузовых танков танкеров, перевозящих только сырой нефти (резолюция MSC.288(87))" |

| | | | |
|---|---|---|---|
| [15] | 104-105 | II-1/3-11.3.2 | Refer to MSC.1/Circ.1478 "Unified interpretation on the application of the performance standard for alternative means of corrosion protection for cargo oil tanks of crude oil tankers (resolution MSC.289(87))".<br><br>Единообразная интерпретация по применению Эксплуатационных требований к альтернативным средствам защиты от коррозии грузовых танков нефтяных танкеров, занятых в перевозке только сырой нефти (резолюция MSC.289(87)) |
| [16] | 108-109 | II-1/B | With regard to requirements for doors in watertight bulkheads, as contained in this part, refer to MSC.1/Circ.1464/Rev.1, annex, section 8<br><br>В отношении требований к дверям в водонепроницаемых переборках, содержащихся в данной части, см. раздел 8 Прилож. к MSC.1/Circ.1464/Rev.1 |
| [17] | 110-111 | II-1/B-1 | With regard to requirements for doors in watertight bulkheads, as contained in this part, refer to MSC.1/Circ.1464/Rev.1, annex, section 8.<br><br>В отношении требований к дверям в водонепроницаемых переборках, содержащихся в данной части, см. раздел 8 Прилож. к MSC.1/Circ.1464/Rev.1 |
| [18] | 194-195 | II-1/26.3.4 | Refer to MSC/Circ.647, "Guidelines to minimize leakage from flammable liquid systems", as supplemented by MSC/Circ.851, "Guidelines on engine-room oil fuel systems". Refer also to MSC.1/Circ.1467 "Unified interpretation of SOLAS regulation II-1/26.3".<br><br>См. MSC/Circ.647 - "Руководство по сведению к минимуму утечек из систем легковоспламеняющихся жидкостей для повышения надежности и снижения опасности пожара", MSC/Circ.851 - "Руководство по топливным системам в машинных отделениях", MSC.1/Circ.1467 - "Унифицированная интерпретация правила II-1/26.3 Конвенции СОЛАС" |
| [19] | 196-197 | II-1/26.4 | Refer to MSC.1/Circ.1464/Rev.1, annex, paragraph 3.1.<br><br>См. п.3.1 Прилож. к MSC.1/Circ.1464/Rev.1 |
| [20] | 196-197 | II-1/26.11 | Refer to MSC.1/Circ.1464/Rev.1, annex, paragraph 3.2.<br><br>См. п.3.2 Прилож. к MSC.1/Circ.1464/Rev.1 |
| [21] | 198-199 | II-1/27.5 | Refer, in particular, to MSC.1/Circ.1345 on "Unified interpretation of SOLAS regulation II-1/27.5."<br><br>См. MSC.1/Circ.1345 - "Единообразная интерпретация правила II-1/27.5 СОЛАС" |
| [22] | 200-201 | II-1/29 | Refer to resolution A.415(XI) on "Improved steering gear standards for passenger and cargo ships" and resolution A.416(XI) on "Examination of steering gears on existing tankers". See also MSC.1/Circ.1398 on "Unified interpretations of SOLAS regulation II-1/29" and MSC.1/Circ.1425 on "Unified interpretations of SOLAS regulations II-I/29.3 and 29.4".<br><br>См. A.415(XI) - "Улучшенные стандарты рулевых приводов для пассажирских и грузовых судов", A.416(XI) - "Обследование рулевых приводов на существующих танкерах". См. также MSC.1/Circ.1398 - "Единообразная интерпретация правила II-1/29 Конвенции СОЛАС" и MSC.1/Circ.1425 - "Единообразная интерпретация правил II-1/29.3 и II-1/29.4" |

| | | | |
|---|---|---|---|
| [23] | 240-241 | II-1/40 | Refer to MSC.1/Circ.1464/Rev.1, annex, section 4.<br>См. раздел 4 Прилож. к MSC.1/Circ.1464/Rev.1 |
| [24] | 240-241 | II-1/41 | Refer to MSC.1/Circ.1464/Rev.1, annex, section 4.<br>См. раздел 4 Прилож. к MSC.1/Circ.1464/Rev.1 |
| [25] | 240-241 | II-1/41.1.2 | Refer to MSC.1/Circ.1464/Rev.1, annex, paragraph 5.1.<br><br>См. п.5.1 Прилож. к MSC.1/Circ.1464/Rev.1 |
| [26] | 240-241 | II-1/41.1.3 | Refer to MSC.1/Circ.1464/Rev.1, annex, paragraph 5.2.<br><br>См. п.5.2 Прилож. к MSC.1/Circ.1464/Rev.1 |
| [27] | 244-245 | II-1/41.5.1.1<br>II-1/41.5.1.2 | Refer to MSC.1/Circ.1464/Rev.1 and MSC.1/Circ.1464/Rev.1/Corr.1, annex, paragraph 5.4.<br><br>См. п.5.4 Прилож. к MSC.1/Circ.1464/Rev.1 и MSC.1/Circ.1464/Rev.1/Corr.1 |
| [28] | 244-245 | II-1/41.5.1.3 | Refer to MSC.1/Circ.1464/Rev.1, annex, paragraph 5.3.<br><br>См. п.5.3 Прилож. к MSC.1/Circ.1464/Rev.1 |
| [29] | 250-251 | II-1/42.3.4 | Refer to MSC.1/Circ.1464/Rev.1, annex, section 6.<br>См. раздел 4 Прилож. к MSC.1/Circ.1464/Rev.1 |
| [30] | 262-263 | II-1/43.3.4 | Refer to MSC.1/Circ.1464/Rev.1, annex, section 6.<br>См. раздел 6 Прилож. к MSC.1/Circ.1464/Rev.1 |
| [31] | 264-265 | II-1/44.1 | Refer to MSC.1/Circ.1464/Rev.1, annex, paragraph 7.1.<br><br>См. п.7.1 Прилож. к MSC.1/Circ.1464/Rev.1 |
| [32] | 264-265 | II-1/44.2 | Refer to MSC.1/Circ.1464/Rev.1, annex, paragraph 7.2.<br><br>См. п.7.2 Прилож. к MSC.1/Circ.1464/Rev.1 |
| [33] | 278-279 | II-1/48.3 | Refer to MSC.1/Circ.1424 on "Unified Interpretation of SOLAS regulation II-1/48.3".<br><br>См. MSC.1/Circ.1424 - "Единообразная интерпретация правила II-1/48.3 СОЛАС" |
| [34] | 304-305 | II-2/3.1 | Refer to MSC.1/Circ.1436 on the "Amendments to the unified interpretations of SOLAS chapter II-2, the FSS Code, the FTP Code and related fire test procedures (MSC/Circ.1120)"<br><br>См. MSC.1/Circ.1436 - "Поправки к Единообразным интерпретациям главы II-2 Конвенции СОЛАС, Кодекса СПБ, Кодекса ПИО и соответствующих методик огневых испытаний (MSC/Circ.1120)" |
| [35] | 304-305 | II-2/3.2.3 | Refer to MSC.1/Circ.1434 on the "Unified interpretations of SOLAS chapter II-2"<br><br>См. MSC.1/Circ.1434 - "Единообразные интерпретации главы II-2 СОЛАС" |
| [36] | 314-315 | II-2/3.45 | Refer to MSC.1/Circ.1436.<br>См. MSC.1/Circ.1436 |
| [37] | 356-357 | II-2/5.2.1 | Refer to MSC.1/Circ.1434.<br>См. MSC.1/Circ.1434 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| [38] | 484-485 | II-2/10.2.1.4.4 | Refer to MSC.1/Circ.1492 "Amendments to the Unified interpretations of SOLAS chapter II-2 and the FSS and FTP Codes (MSC.1/Circ.1456)"<br><br>См. MSC.1/Circ.1492 - "Поправки к к Унифицированным интерпретациям главы II-2 Конвенции СОЛАС и Кодексов СПБ и ПИО (MSC.1/Circ.1456)" |
| [39] | 550-551 | II-2/14.3 | Refer to MSC.1/Circ.1432 on "Revised Guidelines for the maintenance and inspection of fire-protection systems and appliances".<br><br>См. MSC.1/Circ.1432 - "Пересмотренное руководство по техническому обслуживанию, ремонту и проверкам противопожарных систем и средств" |
| [40] | 566-567 | II-2/18 | Refer to the "Recommendation on helicopter landing areas on ro-ro passenger ships" (MSC/Circ.895) and "Guidelines for the approval of helicopter facility foam fire-fighting appliances" (MSC.1/Circ.1431).<br><br>См. "Рекомендация по местам посадки вертолета на пассажирских судах ро-ро" (MSC/Circ.895) и "Руководство по одобрению средств пенного пожаротушения для вертолетных устройств" (MSC.1/Circ.1431) |
| [41] | 596-597 | II-2/20.3.1.4.1 | Refer to MSC.1/Circ.1434 on the "Unified interpretations of SOLAS chapter II-2".<br><br>См. MSC.1/Circ.1434 - "Единообразные интерпретации главы II-2 СОЛАС" |
| [42] | 808-809 | V/23.3.3 | Refer to MSC.1/Circ.1495 on the "Unified interpretations of SOLAS regulation V/23.3.3".<br><br>См. MSC.1/Circ.1495 - "Единообразные интерпретации правила V/23.3.3 Конвенции СОЛАС" |
| [43] | 936-937 | XII/9 | Refer to MSC.1/Circ.1464/Rev.1, annex, section 9.<br>См. раздел 9 Прилож. к MSC.1/Circ.1464/Rev.1 |
| [44] | 940-941 | XII/12 | Refer to MSC.1/Circ.1464/Rev.1, annex, section 10.<br>См. раздел 10 Прилож. к MSC.1/Circ.1464/Rev.1 |

### Документы, которые приобрели обязательную силу на основании конвенции Конвенции СОЛАС-74

ДОКУМЕНТЫ, КОТОРЫЕ ПРИОБРЕЛИ ОБЯЗАТЕЛЬНУЮ СИЛУ
НА ОСНОВАНИИ КОНВЕНЦИИ СОЛАС-74
(из Приложения 5 к А.1077(28)),
изданные ЗАО "ЦНИИМФ" отдельно

| Номер документа | Название | Правило | Издание |
|---|---|---|---|
| MSC.215(82), as amended | Performance standard for protective coatings for dedicated seawater ballast tanks in all types of ships and double-side skin spaces of bulk carriers<br><br>Эксплуатационные требования к защитному покрытию специально предназначенных для забортной воды балластных танков на судах всех типов и помещений между двойной обшивкой борта навалочных судов | II-1/3-2.2 | Сб. N 33 |
| MSC.133(76), as amended | Technical provisions for means of access for inspections<br><br>Технические положения средств доступа для осмотров | II-1/3-6.2.1 | Сб. N 21 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| MSC.287(87) | Adoption of the International goal-based ship construction standards for bulk carriers and oil tankers<br><br>Принятие международных целевых стандартов конструкции навалочных судов и нефтяных танкеров | II-1/3-10.3 | Сб. N 38 |
| MSC.288(87), as amended | Performance standard for protective coating for cargo oil tanks of crude oil tankers<br><br>Эксплуатационные требования к защитному покрытию грузовых танков танкеров, перевозящих только сырой нефти | II-1/3-11.1 | Сб. N 38 |
| MSC.289(87) | Performance standards for alternative means of corrosion protection for cargo oil tanks of crude oil tankers<br><br>Эксплуатационные требования к альтернативным средствам защиты от коррозии грузовых танков нефтяных танкеров, занятых в перевозке только сырой нефти | II-1/3-11.2 | Сб. N 38 |
| MSC.267(85), as amended | Adoption of the International code on intact stability, 2008 (2008 IS Code) (part A)<br><br>Международный кодекс остойчивости судов в неповрежденном состоянии 2008 года (Кодекс ОСНС 2008 года) | II-1/5.1 | изд. 2009 года |
| MSC.98(73), as amended | International code for fire safety systems (FSS Code)<br><br>Международный кодекс по системам пожарной безопасности (СПБ) | II-2/3.22 | изд. 2012 года |
| MSC.307(88) | International code for application of fire test procedures, 2010 (2010 FTP Code)<br><br>Международный кодекс по применению процедур испытания на огнестойкость (Кодекс ПИО 2010 года) | II-2/3.23 | изд. 2011 года |
| MSC.48(66), as amended | Adoption of the International life-saving appliance (LSA Code)<br><br>Принятие Международного кодекса по спасательным средствам (Кодекс ЛСА) | III/3.10 | Вып. N 3 2013 года |
| MSC.268(85), as amended | Adoption of the International maritime solid bulk cargoes (IMSBC Code)<br><br>Одобрение Международного кодекса морской перевозки навалочных грузов (МКМПНГ) | VI/1-2 | изд. 2013 года |
| A.714(17), as amended | Code of safe practice for cargo stowage and securing (CSS Code) (sub-chapter 1.9)<br><br>Кодекс безопасной практики размещения и крепления груза (РКГ) | VI/2.1 | Вып. N 32 |
| MSC.23(59) | Adoption of the International code for the safe carriage of grain in bulk (International Grain Code)<br><br>Принятие Международного кодекса по безопасной перевозке зерна насыпью | VI/8.1 | Вып. N 32 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| MSC.122(85), as amended | Adoption of the International maritime dangerous goods (IMDG Code)<br><br>Принятие Международного кодекса морской перевозки опасных грузов (МК МПОГ) | VII/1.1 | изд. 2014 года |
| MSC.4(48), as amended | Adoption of the International code for the construction and equipment of ships carrying dangerous chemicals in bulk (IBC Code)<br><br>Одобрение Международного кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом (Кодекс МКХ) | VII/8.1 | изд. 2005 года |
| MSC.5(48), as amended | Adoption of the International code for the construction and equipment of ships carrying liquefied gases in bulk (IGC Code)<br><br>Международный кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом (Кодекс МКГ) | VII/11.1 | изд. 2015 года |
| MSC.88(71), as amended | Adoption of the International code for the safe carriage of packaged irradiated nuclear fuel, plutonium and high-level radioactive wastes on board ships (INF Code)<br><br>Принятие Международного кодекса по безопасной перевозке отработавшего ядерного топлива, плутония и высокорадиоактивных отходов в таре на судах (Кодекс ОЯТ) | VII/14.1 | Сб. N 13 и изд. 2008 года |
| A.741(18), as amended | International management code for the safe operation of ships and for pollution prevention (International Safety Management (ISM) Code)<br><br>Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения (Международный кодекс по управлению безопасностью (МКУБ)) | IX/1.1 | изд. 2014 года |
| MSC.36(63), as amended | International code of safety for high-speed craft, 1994 (1994 HSC Code)<br><br>Международный кодекс безопасности высокоскоростных судов (Кодекс ВСС 1994) | X/1.1 | |
| MSC.97(73), as amended | Adoption of the International Code of safety for high-speed craft, 2000 (2000 HSC Code)<br><br>Международный кодекс безопасности высокоскоростных судов (Кодекс ВСС 2000) | X/1.2 | |
| A.739(18)*, as amended | Guidelines for the authorization of organizations acting on behalf of the Administration<br><br>Руководство по выдаче полномочий организациям, действующим по поручению Администраций | XI-1/1 | Сб. N 2 |

* С 01.01.2015 см. MSC.349(92) - "Code for recognized organizations (RO Code)" = "Кодекс о признанных организациях (Кодекс ПО)" (Сб. N 47).

| | | | |
|---|---|---|---|
| A.789(19)* | Specifications on the survey and certification functions of recognized organizations acting on behalf of the Administration<br><br>Спецификации по функциям признанных организаций, действующих от имени Администраций, в отношении освидетельствования и оформления свидетельств | XI-1/1 | Сб. N 5 |

* С 01.01.2014 см A.1049(27) с попр. - "International code on the enhanced programme of inspections during surveys of bulk carriers and oil tankers, 2011 (2011 ESP Code)" = "Международный кодекс по расширенной программе проверок при освидетельствованиях навалочных судов и нефтяных танкеров 2011 года (Кодекс РПО 2011)" (изд. 2013 года).

| | | | |
|---|---|---|---|
| A.744(18)*, as amended | Guidelines on the enhanced programme of inspections during surveys of bulk carriers and oil tankers.<br><br>Руководство по расширенной программе проверок в ходе освидетельствований навалочных судов и нефтяных танкеров | XI-1/2 | изд. 2001 года |

* С 01.01.2014 см A.1049(27) с попр. - "International code on the enhanced programme of inspections during surveys of bulk carriers and oil tankers, 2011 (2011 ESP Code)" = "Международный кодекс по расширенной программе проверок при освидетельствованиях навалочных судов и нефтяных танкеров 2011 года (Кодекс РПО 2011)" (изд. 2013 года).

| | | | |
|---|---|---|---|
| MSC.255(84) | Code of the international standards and recommended practices for a safety investigation into a marine casualty or marine incident (Casualty Investigation Code) (parts I and II)<br><br>Кодекс международных стандартов и рекомендуемой практики расследования аварии или инцидента на море (Кодекс расследования аварий) | XI-1/6 | Вып. N 34 |
| Res. 4 of the 1997 SOLAS Conf. | Standards for the evaluation of scantlings of the transverse watertight vertically corrugated bulkhead between the two foremost cargo holds and for the evaluation of allowable hold loading of the foremost cargo hold<br><br>Стандарты для оценки размеров поперечных сечений набора водонепроницаемой переборки с вертикальными гофрами между двумя самыми носовыми грузовыми трюмами и оценки допустимой загрузки носового трюма | XII/1.7 | |
| MSC.169(79) | Standards for owners' inspection and maintenance of bulk carrier hatch covers<br><br>Стандарты инспекций, проводимых судовладельцами, технического обслуживания и ремонта крышек грузовых трюмов навалочных судов | XII/7.2 | Сб. N 27 |
| MSC.168(79) | Standards and criteria for side structures of bulk carriers of single-side skin construction<br><br>Стандарты и критерии конструкции борта навалочных судов с одинарным корпусом | XII/14 | Сб. N 27 |

## Циркулярное письмо SLS.14/Circ.166

Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года

Равноценные замены, допустимые в соответствии с правилом I/5

Заявление Правительства Российской Федерации

Генеральный секретарь Международной морской организации имеет честь представить текст Заявления Правительства Российской Федерации по эквивалентным заменам, допустимым в соответствии с правилом I/5 вышеупомянутой конвенции.

Генеральный секретарь будет признателен, если будут предприняты шаги для доведения представленной информации до сведения соответствующих властей.

* * *

Международная конвенция по охране человеческой жизни на море, 1974 года

Эквивалентные замены в соответствии с правилом I/5

Спасательные средства

Заявление Российской Федерации

В соответствии с правилами III/17 и III/16 Международной Конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года (СОЛАС-74) с поправками и требованиями параграфа 6.1 Международного Кодекса по спасательным средствам (Кодекса ЛСА), спусковое устройство дежурной шлюпки, которая не является одной из спасательных шлюпок судна, должно поворачиваться за борт с использованием накопленной механической энергии для спуска шлюпки на воду под воздействием силы тяжести.

Правительство Российской Федерации обращает внимание, что допускает управление вручную поворотом спускового устройства легких дежурных шлюпок и сообщает о следующих эквивалентных устройствах к параграфу 6.1.1.3 Кодекса ЛСА, в соответствии с положениями правила I/5 Конвенции СОЛАС-74.

На судах, оборудованных дежурной шлюпкой, не являющейся одной из спасательных шлюпок судна, имеющей массу не более чем 550 кг с полным оборудованием и с двигателем, но без команды, нет необходимости оборудовать спусковое устройство шлюпки устройством (средством) с накопленной механической энергией.

Поворот спускового устройства должен быть возможен одним человеком при неблагоприятных условиях дифферента до 10° и крена до 20° на любой борт. Усилие на рукоятке ручного привода не должно превышать 150 Н при длине рукоятки 350 мм. Другие параметры спускового устройства должны полностью отвечать требованиям параграфов 6.1.1 и 6.1.2 Кодекса ЛСА.

Редакция документа с учетом
изменений и дополнений подготовлена

АО "Кодекс"