

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРАВИЛА ПО БЕЗОПАСНОСТИ РЫБОЛОВНЫХ СУДОВ

СВОДНЫЙ ТЕКСТ ПРАВИЛ, ПРИЛОЖЕННЫХ К ТОРРЕМОЛИНОССКОМУ ПРОТОКОЛУ 1993 ГОДА К ТОРРЕМОЛИНОССКОЙ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО БЕЗОПАСНОСТИ РЫБОЛОВНЫХ СУДОВ 1977 ГОДА, ИЗМЕНЕННЫХ КЕЙПТАУНСКИМ СОГЛАШЕНИЕМ 2012 ГОДА ОБ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ПОЛОЖЕНИЙ ТОРРЕМОЛИНОССКОГО ПРОТОКОЛА 1993 ГОДА К ТОРРЕМОЛИНОССКОЙ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО БЕЗОПАСНОСТИ РЫБОЛОВНЫХ СУДОВ 1977 ГОДА (СОГЛАШЕНИЕ)

Примечание. Подстрочные примечания, включенные в настоящий сводный текст, не являются частью Правил, но включены Секретариатом с целью удобства поиска. Во всех случаях читателю следует обращаться к самым последним редакциям кодексов, руководств, рекомендаций и т.д., на которые делаются ссылки в подстрочных примечаниях.

ПРАВИЛА ПОСТРОЙКИ И ОБОРУДОВАНИЯ РЫБОЛОВНЫХ СУДОВ

ГЛАВА I ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Правило 1 Применение

- 1) Если специально не предусмотрено иное, положения настоящего Приложения применяются к новым судам.
- 2) Для целей настоящего Протокола¹ Администрация может принять решение об использовании следующей валовой вместимости вместо длины (L) в качестве основы для обмера для всех глав:
 - a) валовая вместимость 300 считается равноценной длине (L) 24 м;
 - b) валовая вместимость 950 считается равноценной длине (L) 45 м;
 - c) валовая вместимость 2 000 считается равноценной длине (L) 60 м; и
 - d) валовая вместимость 3 000 считается равноценной длине (L) 75 м.
- 3) Каждый Участник, который использует возможность, предоставляемую в пункте 2, сообщает Организации о причинах этого решения.
- 4) Если какой-либо Участник сделает вывод, что нет непосредственной возможности осуществить все меры, предусмотренные в главах VII, VIII, IX и X, на существующих судах, этот Участник может, в соответствии с планом, постепенно осуществлять положения главы IX в течение периода, не превышающего 10 лет, и положения глав VII, VIII и X в течение периода, не превышающего пяти лет.
- 5) Каждый Участник, который использует возможность, предоставляемую в пункте 4), при первом сообщении Организации:

¹ В соответствии со статьей 2 Кейптаунского соглашения 2012 года ссылка на «настоящий Протокол» или на «Конвенцию», соответственно, считается означающей ссылку на настоящее Соглашение.

- a) указывает положения глав VII, VIII, IX и X, которые будут осуществляться постепенно;
- b) объясняет причины решения, принятого согласно пункту 4);
- c) описывает план постепенного осуществления, который не охватывает более пяти или 10 лет, в зависимости от случая; и
- d) в последующих сообщениях относительно применения настоящего Протокола описывает меры, принятые с целью введения в действие положений Протокола, и достигнутый прогресс в соответствии с установленными временными рамками.

б) Администрация может освободить судно от ежегодных освидетельствований, указанных в правилах 7 1) d) и 9 1) d), если она считает, что применение является нецелесообразным и практически невозможным вследствие района эксплуатации и типа судна.

Правило 2 Определения

1) *Новое судно* означает судно, для которого в день вступления в силу настоящего Протокола или позже:

- a) заключен контракт на строительство или капитальное переоборудование; или
- b) контракт на строительство или капитальное переоборудование был заключен до даты вступления в силу настоящего Протокола и поставка которого осуществлена через три года или более после вступления настоящего Протокола в силу; или
- c) при отсутствии контракта на строительство:
 - i) заложен киль, или
 - ii) начато строительство, которое можно отождествить с определенным судном; или
 - iii) начата сборка элементов судна, составляющих по меньшей мере 50 метрических тонн или 1% расчетной массы всего строительного материала, смотря по тому, что меньше.

2) *Существующее судно* означает рыболовное судно, которое не является новым.

3) *Одобрено* означает одобрено Администрацией.

4) *Экипаж* означает капитана и всех лиц, нанятых для выполнения или занятых выполнением любых обязанностей на борту судна, связанных с деятельностью этого судна.

5) *Длина (L)* должна приниматься равной 96% полной длины по ватерлинии на высоте 85% наименьшей теоретической высоты борта, измеренной от линии киля, или длине от передней кромки форштевня до оси баллера руля по той же ватерлинии, ес-

ли эта длина больше. На судах, спроектированных с дифферентом, ватерлиния, по которой измеряется эта длина, должна быть параллельна конструктивной ватерлинии.

6) *Носовой и кормовой перпендикуляры* должны находиться в носовом и кормовом концах длины (L). Носовой перпендикуляр должен совпадать с передней кромкой форштевня на ватерлинии, по которой измеряется длина.

7) *Ширина (B)* – наибольшая ширина судна, измеренная на миделе до теоретических обводов шпангоутов на судах с металлической обшивкой и до наружной поверхности корпуса на судах с обшивкой из другого материала.

8 а) *Теоретическая высота борта* – вертикальное расстояние, измеренное от линии киля до верхней кромки бимса рабочей палубы у борта.

b) На судах, имеющих закругленное соединение палубного стрингера с ширстреком, теоретическая высота борта должна измеряться до точки пересечения теоретических линий палубы и бортовой обшивки корпуса, как если бы это было угловое соединение.

c) Если рабочая палуба 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 вдоль линии, параллельно возвышенной части.

9) *Высота борта (D)* – теоретическая высота, измеренная на миделе.

10) *Ватерлиния при наибольшей эксплуатационной осадке* – ватерлиния, соответствующая максимальной разрешенной осадке при эксплуатации судна.

11) *Мидель* – середина длины судна L.

12) *Миделевое сечение* – сечение корпуса, которое определено путем пересечения теоретической поверхности корпуса с вертикальной плоскостью, перпендикулярной плоскости ватерлинии и диаметральной плоскости, проходящей через мидель.

13) *Линия киля* – линия, параллельная уклону киля, проходящая на миделе через:

a) верхнюю кромку или линию пересечения внутренней поверхности обшивки корпуса с килем, где брусковый киль выдается над этой линией, – на судах с металлической обшивкой; или

b) нижнюю кромку шпунта киля – на судах с деревянной обшивкой или на судах композитной конструкции; или

c) пересечение плавного продолжения наружной поверхности днищевой обшивки с диаметральной плоскостью – на судах с обшивкой из другого материала, нежели дерево или металл.

14) *Рабочая палуба* – как правило, самая нижняя непрерывная палуба, которая расположена выше ватерлинии при наибольшей эксплуатационной осадке и на которой выполняются промысловые операции. На судах, где имеются две или более непрерывных палубы, Администрация может принимать нижнюю палубу как рабочую, при условии что эта палуба расположена выше ватерлинии при наибольшей эксплуатационной осадке.

15) *Надстройка* – покрытое палубой сооружение на рабочей палубе, простирающееся от борта до борта судна или не достигающее до бортов судна не более чем на 0,04В.

16) *Закрытая надстройка* – это надстройка, у которой:

- a) концевые переборки имеют надежную конструкцию;
- b) отверстия для прохода, если имеются, должны быть снабжены стационарными непроницаемыми при воздействии моря дверями, по прочности эквивалентными не прорезанным отверстиям надстройке и приводящимися в действие как изнутри, так и снаружи;
- c) прочие отверстия в бортовых и концевых переборках, снабженные непроницаемыми при воздействии моря средствами закрытия.

Средняя надстройка или ют не должны рассматриваться как закрытые, если для экипажа не обеспечен доступ в машинные помещения или другие служебные помещения внутри этих надстроек другими путями во все время, когда отверстия в переборках закрыты.

17) *Палуба надстройки* – непрерывная палуба или платформа, являющаяся крышей надстройки, рубки или других сооружений и расположенная на высоте не менее 1,8 м над рабочей палубой. Если эта высота менее 1,8 м, то верх таких палубных рубок или других сооружений должен рассматриваться как рабочая палуба.

18) *Высота надстройки или другого сооружения* – наименьшее вертикальное расстояние, измеренное по борту от верхней кромки бимсов палубы надстройки или сооружения до верхней кромки бимсов рабочей палубы.

19) *Непроницаемый при воздействии моря* означает, что при любых состояниях моря вода не проникает внутрь судна.

20) *Водонепроницаемый* означает способный предотвратить проникновение воды через конструкцию в любом направлении под воздействием расчетного напора воды, окружающей эту конструкцию.

21) *Таранная переборка* – водонепроницаемая переборка в носовой части судна, достигающая до рабочей палубы и отвечающая следующим требованиям:

- a) переборка должна быть расположена на расстоянии от носового перпендикуляра:
 - i) не менее 0,05L и не более 0,08L – на судах длиной 45 м и более;
 - ii) не менее 0,05L и не более 0,05L плюс 1,35 м – на судах длиной менее 45 м, кроме возможных отступлений с разрешения Администрации;
 - iii) ни в коем случае не менее 2 м;
- b) если какая-нибудь подводная часть корпуса выступает за носовой перпендикуляр, например бульбообразный нос, расстояние, указанное в подпункте а), должно быть измерено от точки посередине длины выступающей за носовой перпендикуляр части или от точки, отстоя-

щей на 0,015L в нос от носового перпендикуляра, в зависимости оттого, что меньше;

- с) переборка может иметь уступы или рецессы при условии, что они ограничены пределами, указанными в подпункте а).

22) *Валовая вместимость* означает валовую вместимость, рассчитанную в соответствии с правилами обмера, содержащимися в Приложении I к Международной конвенции по обмеру судов 1969 года или в любом документе, изменяющем или заменяющем ее.

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

Правило 3 Изъятия

1) Администрация может освободить любое судно, имеющее новые конструктивные особенности, от выполнения любых требований глав II, III, IV, V, VI и VII, применение которых могло бы серьезно затруднить исследования по разработке таких особенностей и внедрение их на судах. Любое такое судно, однако, должно отвечать требованиям безопасности, которые, по мнению этой Администрации, соответствуют выполнению тех функций, для которых оно предназначается, и обеспечивают полную безопасность судна.

2) Изъятия из требований главы IX рассматриваются в правиле 1X/3, а изъятия из главы X рассматриваются в правиле X/2.

3) Администрация может освободить любое судно, имеющее право плавать под ее флагом, от выполнения любых требований настоящего приложения, если она считает, что их применение нецелесообразно и практически неосуществимо вследствие типа судна, погодных условий и отсутствия общих навигационных опасностей, при условии что:

- а) судно отвечает требованиям безопасности, которые, по мнению этой Администрации, соответствуют тому виду эксплуатации, для которого оно предназначено, и обеспечивают его общую безопасность и общую безопасность находящихся на нем людей;
- б) судно эксплуатируется исключительно:
- i) в общей рыболовной зоне, установленной в прилегающих морских районах, находящихся под юрисдикцией соседних государств, которые установили эту зону, в отношении судов, имеющих право плавать под их флагами, только в той степени и согласно условиям, которые эти государства соглашаются, в соответствии с международным правом, установить в этом отношении; или
 - ii) в исключительной экономической зоне государства, под флагом которого оно имеет право плавать, или, если это государство не установило такую зону, в районе, находящемся за пределами территориального моря этого государства или смежном с территориальным морем этого государства, определенном этим государством в соответствии с международным правом и простирающемся не более чем на 200 морских

миль от исходных линий, от которых измеряется ширина его территориального моря; или

- iii) в исключительной экономической зоне или морском районе, находящемся под юрисдикцией другого государства, или общей рыболовной зоне в соответствии с соглашением между заинтересованными государствами в соответствии с международным правом только в той степени и согласно условиям, которые эти государства соглашаются установить в этом отношении; и
- c) Администрация уведомляет Генерального секретаря об условиях, в соответствии с которыми предоставляется изъятие согласно настоящему пункту.
- 4) Администрация, предоставляющая любое изъятие согласно пункту 1) или 2), сообщает Организации сведения о нем в степени, необходимой для подтверждения того, что уровень безопасности надлежащим образом поддерживается, а Организация рассылает такие сведения Участникам для информации.

Правило 4 Равноценные замены

- 1) Если настоящие правила требуют, чтобы судно было оснащено или имело на борту определенное оборудование, материал, средство или прибор или их аналоги либо чтобы были приняты какие-либо конкретные меры, Администрация может разрешать применение или наличие на борту этого судна любого другого оборудования, материала, средства или прибора или их аналогов либо принятие каких-либо других мер, если их испытание или проверка иным образом отвечают ее требованиям в том, что такое оборудование, материал, средство или прибор или их аналоги либо принятие каких-либо мер являются не менее эффективными, чем предусмотренные настоящими правилами.
- 2) Любая Администрация, которая, таким образом, дает разрешение на применение, в качестве замены, какого-либо оборудования, материала, средства или прибора или их аналогов либо принятие каких-либо мер, передает в Организацию данные о них вместе с протоколом о каких-либо проведенных испытаниях. Организация рассылает такие данные другим Участникам в качестве информации для их должностных лиц.

Правило 5 Ремонт, переоборудование и модернизация

- 1) Судно, которое подвергается ремонту, переоборудованию, модернизации и на котором в связи с этим устанавливается оборудование, должно после этого отвечать, по крайней мере, ранее предъявлявшимся к нему требованиям.
- 2) Ремонт, переоборудование и модернизация, носящие существенный характер, и установленное в связи с этим оборудование должны отвечать требованиям, предъявляемым к новому судну, только в той степени, в какой, по мнению Администрации, это является целесообразным и практически осуществимым.

Правило 6 **Проверка и освидетельствование**

1) Проверка и освидетельствование судов, в той мере, в какой это касается обеспечения выполнения положений настоящих правил и предоставления изъятий из них, осуществляются должностными лицами Администрации. Администрация, однако, может поручать проверки и освидетельствования либо назначенным для этой цели инспекторам, либо признанным ею организациям.

2) Администрация, назначающая инспекторов или признающая организации для проведения проверок и освидетельствований, как это предусмотрено в пункте 1), как минимум, уполномочивает любого назначенного инспектора или признанную организацию:

- a) требовать ремонта судна; и
- b) 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.

3) Если назначенный инспектор или признанная организация устанавливают, что состояние судна или его оборудования не соответствует в значительной степени данным свидетельства или таково, 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 такие меры по устранению недостатков не приняты, соответствующее свидетельство должно быть изъято, а Администрация немедленно уведомлена; и, если судно находится в порту другого Участника, 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.

4) 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 спасательных средств и прочего оборудования**

1) Спасательные средства и прочее оборудование и снабжение, указанные в пункте 2 а), подлежат освидетельствованиям, указанным ниже:

- a) первоначальное освидетельствование до ввода судна в эксплуатацию;
- b) освидетельствование для возобновления свидетельства через периоды, установленные Администрацией, но не превышающие пяти лет,

за исключением случаев, когда применяются правила 13 2), 13 5) и 13 6);

- c) периодическое освидетельствование в пределах трех месяцев до или после второй или в пределах трех месяцев до или после третьей ежегодной даты Международного свидетельства о безопасности рыболовного судна, которое проводится вместо одного из ежегодных освидетельствований, указанных в пункте 1 d). В качестве альтернативы Администрация может принять решение проводить периодическое освидетельствование в пределах трех месяцев до второй ежегодной даты и трех месяцев после третьей ежегодной даты Международного свидетельства о безопасности рыболовного судна;
- d) ежегодное освидетельствование в пределах трех месяцев до или после каждой ежегодной даты Международного свидетельства о безопасности рыболовного судна; и
- e) дополнительное освидетельствование, общее или частичное, в зависимости от обстоятельств, проводится после ремонта, являющегося следствием обследования, указанного в правиле 10, или во всех иных случаях после производства любого значительного ремонта или восстановительных работ. Освидетельствование должно удостоверить, что такой ремонт или восстановительные работы были произведены качественно, что материал и качество такого ремонта или восстановительных работ по всем отношениям 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.

2) Освидетельствования, упомянутые в пункте 1), проводятся следующим образом:

- a) первоначальное освидетельствование включает полную проверку противопожарных систем и средств, спасательных средств и устройств, за исключением радиоустановок, судового навигационного оборудования, устройств для передачи лоцмана и иного оборудования и снабжения, к которым применяются главы II, III, IV, V, VI, VII, VIII и X, 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;
- b) освидетельствование для возобновления свидетельства и периодическое освидетельствование включают проверку оборудования и снабжения, указанных в пункте 2 а), 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; и

- c) ежегодное освидетельствование включает общую проверку оборудования и снабжения, указанных в пункте 2 а), чтобы удостовериться, что они содержатся в соответствии с правилом 10 1) и остаются пригодными для того вида эксплуатации, для которого предназначено судно.
- 3) Проведение периодических и ежегодных освидетельствований, упомянутых в пунктах 1 с) и 1 d), должно быть подтверждено в Международном свидетельстве о безопасности рыболовного судна.

Правило 8 Освидетельствования радиоустановок

1) Радиоустановки судов, включая радиоустановки, используемые в спасательных средствах, к которым применяются главы VII и IX, подлежат освидетельствованиям, указанным ниже:

- a) первоначальное освидетельствование до ввода судна в эксплуатацию;
 - b) освидетельствование для возобновления свидетельства через периоды, установленные Администрацией, но не превышающие пяти лет, за исключением случаев, когда применяются правила 13 2), 13 5) и 13 б);
 - c) периодическое освидетельствование в пределах трех месяцев до или после каждой ежегодной даты Международного свидетельства о безопасности рыболовного судна; или периодическое освидетельствование в пределах трех месяцев до или после второй или в пределах трех месяцев до или после третьей ежегодной даты Международного свидетельства о безопасности рыболовного судна. В качестве альтернативы Администрация может принять решение проводить периодическое освидетельствование в пределах трех месяцев до второй ежегодной даты и трех месяцев после третьей ежегодной даты Международного свидетельства о безопасности рыболовного судна; и
 - d) дополнительное освидетельствование, общее или частичное, в зависимости от обстоятельств, проводится после ремонта, являющегося следствием обследования, указанного в правиле 10, или во всех иных случаях после производства любого значительного ремонта или восстановительных работ. Освидетельствование должно удостоверить, что такой ремонт или восстановительные работы были проведены 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.
- 2) Освидетельствования, упомянутые в пункте 1), проводятся следующим образом:
- a) первоначальное освидетельствование включает полную проверку радиоустановок, включая радиоустановки, используемые в спасательных средствах, чтобы удостовериться, что они отвечают требованиям настоящих правил; и

- b) освидетельствование для возобновления свидетельства и периодическое освидетельствование включают проверку радиоустановок, включая радиоустановки, используемые в спасательных средствах, чтобы удостовериться, что они отвечают требованиям настоящих правил.
- 3) Проведение периодических освидетельствований, упомянутых в пункте 1 с), должно быть подтверждено в Международном свидетельстве о безопасности рыболовного судна.

Правило 9

Освидетельствования конструкции, механизмов, оборудования и снабжения

- 1) Конструкция, механизмы, оборудование и снабжение (кроме оборудования и снабжения в отношении правил 7 и 8), как указано в пункте 2 а), подлежат освидетельствованиям и проверкам, указанным ниже:
- a) первоначальное освидетельствование, включающее проверку подводной части судна до ввода его в эксплуатацию;
 - b) освидетельствование для возобновления свидетельства через периоды, установленные Администрацией, но не превышающие пяти лет, за исключением случаев, когда применяются правила 13 2), 13 5) и 13 6);
 - c) промежуточное освидетельствование в пределах трех месяцев до или после второй или в пределах трех месяцев до или после третьей ежегодной даты Международного свидетельства о безопасности рыболовного судна, которое должно проводиться вместо одного из ежегодных освидетельствований, указанных в пункте 1 d). В качестве альтернативы Администрация может принять решение проводить промежуточное освидетельствование в пределах трех месяцев до второй ежегодной даты и трех месяцев после третьей ежегодной даты Международного свидетельства о безопасности рыболовного судна;
 - d) ежегодное освидетельствование в пределах трех месяцев до или после каждой ежегодной даты Международного свидетельства о безопасности рыболовного судна;
 - e) минимум две проверки подводной части судна в течение любого пятилетнего периода, за исключением случаев, когда применяется правило 13 5). В случае, когда применяется правило 13 5), 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; и
 - f) дополнительное освидетельствование, общее или частичное, в зависимости от обстоятельств, проводится после ремонта, являющегося следствием обследования, указанного в правиле 10, или во всех иных случаях после производства любого значительного ремонта или восстановительных работ. Освидетельствование должно удостоверять, что такой ремонт или восстановительные работы были проведены качественно, что материал и качество такого ремонта или восстановительных работ во всех отношениях удовлетворительны и что судно во

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.

2) Освидетельствования и проверки, упомянутые в пункте 1), проводятся следующим образом:

- a) первоначальное освидетельствование включает полную проверку конструкции, механизмов, оборудования и снабжения. Это освидетельствование должно удостоверить, что устройства, материалы и размеры элементов конструкции и качество 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;
- b) освидетельствование для возобновления свидетельства включает проверку конструкции, механизмов, оборудования и снабжения, как указано в пункте 2 а), чтобы удостовериться, что они отвечают требованиям настоящих правил, находятся в удовлетворительном состоянии и пригодны для того вида эксплуатации, для которого предназначено судно;
- c) 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;
- d) ежегодное освидетельствование включает общую проверку конструкции, механизмов, оборудования и снабжения, упомянутых в пункте 2 а), чтобы удостовериться, что они содержатся в соответствии с правилом 10 1) и остаются пригодными для того вида эксплуатации, для которого предназначено судно; и
- e) проверка подводной части судна и освидетельствование связанных с ней объектов, проверяемых в то же самое время, должны удостоверить, что они остаются пригодными для того вида эксплуатации, для которого предназначено судно.

3) Проведение промежуточных и ежегодных освидетельствований и проверок подводной части судна, упомянутых в пунктах 1 с), 1 d) и 1 e), должно быть подтверждено в Международном свидетельстве о безопасности рыболовного судна.

Правило 10

Поддержание состояния судна после освидетельствования

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

2) После завершения любого освидетельствования судна в соответствии с правилом 7, 8 или 9 не должно производиться никаких-либо изменений в конструктивных устройствах, механизмах, оборудовании и других объектах, подвергавшихся освидетельствованию, без разрешения Администрации.

3) Всякий раз, когда с судном происходит аварийный случай 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 правилом 7, 8 или 9. Если судно находится в порту другого Участника, 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 11

Выдача или подтверждение свидетельств

1) Свидетельство, называемое Международным свидетельством о безопасности рыболовного судна, выдается, за исключением судов, которым предоставляется изъятие согласно правилу 3 З), после первоначального освидетельствования или освидетельствования для возобновления свидетельства рыболовному судну, которое отвечает соответствующим требованиям глав II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX и X и любым другим соответствующим требованиям настоящих правил.

2) К Международному свидетельству о безопасности рыболовного судна, упомянутому в пункте 1), прилагается перечень оборудования.

3) Если судну на основании и в соответствии с положениями настоящих правил предоставляется изъятие, за исключением судов, которым предоставляется изъятие согласно правилу 3 З), то в дополнение к свидетельству, предписываемому настоящим пунктом, выдается свидетельство, называемое Международным свидетельством об изъятии для рыболовного судна.

4) Свидетельства, упомянутые в настоящем правиле, выдаются или подтверждаются либо Администрацией, либо уполномоченным ею на то лицом или организацией. В каждом случае Администрация несет полную ответственность за свидетельство.

Правило 12

Выдача или подтверждение свидетельств другим Участником

Участник, по просьбе Администрации, может подвергнуть судно освидетельствованию и, убедившись, что судно отвечает требованиям настоящих правил, выдает или уполномочивает выдачу свидетельств судну и, где это применимо, подтверждает или уполномочивает подтверждение свидетельства на судно 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, и это свидетельство имеет такую же силу и получает такое же признание, как и свидетельство, выданное на основании правила 11.

Правило 13 Срок действия и действительность свидетельств

- 1) Международное свидетельство о безопасности рыболовного судна должно выдаваться на срок, установленный Администрацией, который не должен превышать пяти лет. Международное свидетельство об изъятии для рыболовного судна не действует дольше, чем свидетельство, к которому оно относится.
- 2)
 - a) Независимо от требований пункта 1), 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 даты, не превышающей пяти лет с даты истечения срока действия существующего свидетельства.
 - b) Когда освидетельствование для возобновления свидетельства закончено после даты истечения срока действия существующего свидетельства, новое свидетельство действительно с даты окончания освидетельствования для возобновления свидетельства до даты, не превышающей пяти лет с даты истечения срока действия существующего свидетельства.
 - c) Когда освидетельствование для возобновления свидетельства закончено более чем за три месяца до даты истечения срока действия существующего свидетельства, новое свидетельство действительно с даты окончания освидетельствования для возобновления свидетельства до даты, не превышающей пяти лет с даты окончания освидетельствования для возобновления свидетельства.
- 3) Если свидетельство выдается на срок менее пяти лет, Администрация может продлить действие свидетельства с даты истечения срока действия до максимального срока, установленного в пункте 1), при условии что проведены соответствующие освидетельствования, упомянутые в правилах 7, 8 и 9, применяемые, когда свидетельство выдается на пятилетний период.
- 4) 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 пяти месяцев с даты истечения указанного в нем срока действия.
- 5) 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 порту, 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 три 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 даты, не превышающей пяти лет с даты истечения срока действия существующего свидетельства, установленной до предоставления продления.

6) В особых случаях, определенных Администрацией, новое свидетельство может не выдаваться с даты истечения срока действия существующего свидетельства, как требуется пунктом 2 б) или 5). В этих особых случаях новое свидетельство действительно до даты, не превышающей пяти лет с даты окончания освидетельствования для возобновления свидетельства.

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

- a) 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;
- b) последующее ежегодное, промежуточное или периодическое освидетельствование, требуемое соответствующими правилами, должно быть закончено в периоды, предписываемые этими правилами, используя новую ежегодную дату; и
- c) дата истечения срока действия свидетельства может оставаться без изменения, при условии что одно или более ежегодных, промежуточных или периодических освидетельствований, в зависимости от случая, проводятся так, чтобы не были превышены максимальные периоды между освидетельствованиями, предписанными соответствующими правилами.

8) Свидетельство, выданное на основании правила 11 или 12, теряет силу в любом из следующих случаев:

- a) если соответствующие освидетельствования и проверки не закончены в сроки, указанные в правилах 7 1), 8 1) и 9 1);
- b) если свидетельство не подтверждено в соответствии с настоящими правилами; и
- c) 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 10 1) и 10 2). В случае передачи судна между Участниками, 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, – копии соответствующих актов об освидетельствовании.

Правило 14 **Формы свидетельств и перечней оборудования**

Свидетельства и перечни оборудования составляются по форме, соответствующей образцам, приведенным в дополнении к приложению к настоящему Протоколу. Если

используемый в свидетельстве язык не является английским или французским, то его текст должен включать перевод на один из этих языков².

Правило 15 Доступность свидетельств

Свидетельства, выданные на основании правил 11 и 12, должны быть легкодоступны на судне для проверки в любое время.

Правило 16 Признание свидетельств

Свидетельства, выданные по уполномочию Участника, признаются другим Участником для всех целей, предусмотренных настоящим Протоколом. Они рассматриваются другим Участником как имеющие такую же силу, что и свидетельства, выданные им самим.

Правило 17 Преимущества

Судно, не имеющее соответствующих действительных свидетельств, не может претендовать на преимущества по настоящему Протоколу.

ГЛАВА II КОНСТРУКЦИЯ, ВОДОНЕПРОНИЦАЕМОСТЬ И ОБОРУДОВАНИЕ

Правило 1 Конструкция

- 1) Прочность и конструкция корпуса, надстроек, рубок, шахт машинного отделения, тамбуров сходных люков и любых других сооружений и судового оборудования должны быть достаточными, чтобы выдерживать любые предполагаемые условия эксплуатации, и должны отвечать требованиям Администрации.
- 2) Корпус судов, предназначенных для эксплуатации в ледовых условиях, должен быть укреплен в соответствии с предполагаемыми условиями плавания и районом работы.
- 3) Переборки, устройства для закрывания и закрытия отверстий в этих переборках, а также методы их испытания должны отвечать требованиям Администрации. Суда, построенные из материала, иного чем дерево, должны оборудоваться таранной переборкой и еще, по крайней мере, водонепроницаемыми переборками, окружающими машинное отделение. Эти переборки должны доходить до рабочей палубы. На судах с деревянным корпусом также должны устанавливаться такие переборки, которые, по возможности, должны быть водонепроницаемыми.
- 4) Трубы, проходящие через таранную переборку, должны иметь соответствующие клапаны, приводимые в действие с места, расположенного выше рабочей палубы, а клапанная коробка должна крепиться к таранной переборке внутри форпика. В таранной переборке ниже рабочей палубы не должно быть никаких дверей, лазов, вентиляционных каналов или любых других отверстий.

² См. резолюцию А.561(14) о переводе текстов свидетельств.

5) В случае установки длинной носовой надстройки таранная переборка, будучи непроницаемой при воздействии моря, должна быть проложена до палубы, расположенной непосредственно над рабочей палубой. Нет необходимости устанавливать это продолжение непосредственно над переборкой, расположенной ниже рабочей палубы, при условии что она находится в пределах границ, указанных в правиле I/2 21), и часть палубы, образующая уступ, надежно не проницаема при воздействии моря.

6) Количество отверстий в таранной переборке выше рабочей палубы должно быть сведено к минимуму в соответствии с конструкцией и нормальной эксплуатацией судна. Закрытия этих отверстий должны обеспечивать сохранение непроницаемости при воздействии моря.

7) На судах длиной 75 м и более должно быть установлено, насколько это возможно, водонепроницаемое двойное дно между таранной переборкой и ахтерпиковой переборкой.

Правило 2 Водонепроницаемые двери

1) Количество отверстий в водонепроницаемых переборках, как это требуется правилом 1 3), должно сводиться к минимуму в соответствии с общим расположением и эксплуатационными нуждами судна; отверстия должны быть оборудованы водонепроницаемыми закрытиями, отвечающими требованиям Администрации. Водонепроницаемые двери должны быть по прочности эквивалентны примыкающим конструкциям, не имеющим отверстий.

2) На судах длиной менее 45 м допускается установка таких дверей навесного типа, которые должны открываться и закрываться с места с любой стороны и обычно в море должны быть закрыты. На каждой стороне двери должна быть предупреждающая надпись о том, что двери в море должны быть закрыты.

3) На судах длиной 45 м и более должны быть установлены водонепроницаемые двери клинкетного типа:

- a) в помещениях, где необходимо их открывать во время нахождения в море и если их комингс расположен ниже самой высокой эксплуатационной ватерлинии, за исключением тех случаев, когда Администрация считает это нецелесообразным или излишним, принимая во внимание тип и назначение судна; и
- b) в нижней части машинного помещения, где имеется выход в туннель гребного вала.

В других случаях водонепроницаемые двери могут быть навесного типа.

4) Необходимо предусмотреть возможность открывания и закрывания клинкетных водонепроницаемых дверей при угле крена судна 15° на любой борт.

5) Клинкетные водонепроницаемые двери с ручным или иным приводом должны открываться и закрываться с места с любой стороны; на судах длиной 45 м и более должна также предусматриваться возможность дистанционного управления такими дверями с легкодоступного места, расположенного выше рабочей палубы, если только такие двери не установлены в жилых помещениях для экипажа.

6) Посты дистанционного управления клинкетными дверями должны оборудоваться устройствами, показывающими, закрыта или открыта дверь.

Правило 3 **Водонепроницаемость корпуса**

- 1) Необходимо предусмотреть возможность закрытия внешних отверстий для того, чтобы не допустить проникновения воды внутрь судна. Палубные отверстия, которые могут быть открыты во время промысловых операций, обычно располагаются около диаметральной плоскости судна. Однако Администрация может одобрить другое расположение, если она считает, что это не нарушит безопасности судна.
- 2) Ворота слипа на кормовых траулерах должны иметь механический привод и управляться с такого места, откуда они хорошо видны.

Правило 4 **Двери, непроницаемые при воздействии моря**

- 1) Во всех отверстиях для прохода, имеющихся в переборках закрытых надстроек и других наружных сооружений, через которые может проникнуть вода и поставить под угрозу безопасность судна, должны быть установлены двери, постоянно прикрепленные к переборкам и снабженные рамами и ребрами жесткости, так чтобы прочность всей конструкции была эквивалентна прочности конструкции, не имеющей отверстий, и обеспечивала непроницаемость при воздействии моря, когда двери закрыты. Средства задривания дверей с обеспечением непроницаемости при воздействии моря должны состоять из уплотнительных прокладок и зажимных устройств или других равноценных устройств, постоянно прикрепленных к переборке или к самим дверям; расположение этих средств должно обеспечивать возможность открывания и закрывания дверей с обеих сторон переборки. Администрация может, без ущерба безопасности экипажа, разрешать открытие дверей холодильных камер только с одной стороны, при условии что оборудовано необходимое устройство аварийной сигнализации для того, чтобы не допустить закрытия людей в таких камерах.
- 2) Высота комингсов над палубой в этих дверных проемах, тамбурах сходных люков, надстройках и шахтах машинного отделения, обеспечивающих непосредственный доступ к частям палубы, подверженным воздействию погоды и моря, должна быть не менее 600 мм на рабочей палубе и не менее 300 мм – на палубе надстройки. В тех случаях когда это оправдывается опытом эксплуатации и одобряется Администрацией, эта высота может быть уменьшена до 380 мм и 150 мм соответственно; исключения составляют комингсы проемов, обеспечивающих непосредственный доступ в машинные помещения.

Правило 5 **Люки, закрываемые деревянными крышками**

- 1) Высота люковых комингсов над палубой должна быть не менее 600 мм на открытых частях рабочей палубы и не менее 300 мм на палубе надстройки.
- 2) Необходимо, чтобы при расчете окончательной толщины деревянных люковых крышек учитывался припуск на износ вследствие небрежной эксплуатации. В любом случае окончательная толщина этих крышек должна составлять не менее 4 мм на каждые 100 мм неподдерживаемого пролета при минимальной толщине 40 мм, а ширина их опорных поверхностей – не менее 65 мм.
- 3) Для деревянных люковых крышек должны быть предусмотрены средства, обеспечивающие их непроницаемость при воздействии моря и отвечающие требованиям Администрации.

Правило 6

Люки, закрываемые крышками, изготовленными из материала, иного чем дерево

- 1) Высота люковых комингсов над палубой должна отвечать требованиям, указанным в правиле 5 1). В тех случаях, когда это оправдано опытом эксплуатации и одобрено Администрацией, высота этих комингсов может быть уменьшена или они могут быть вообще упразднены при условии, что это не нарушит безопасности судна. В этом случае размер люковых отверстий должен быть, насколько это практически возможно, малым, а крышки должны быть постоянно навешены на петли или прикреплены иными равноценными средствами и должна быть обеспечена возможность их быстрого закрытия и задривания или прикрепления равноценными эффективными устройствами, отвечающими требованиям Администрации.
- 2) При расчете прочности необходимо допускать, что люковые крышки подвергаются либо воздействию массы груза, который предназначается для размещения на этих крышках, либо воздействию последующих статических нагрузок, в зависимости от того, какая из этих величин больше:
 - а) 10 кН/м² – для судов длиной 24 м;
 - б) 17 кН/м² – для судов длиной 100 м и более.

Для судов промежуточной длины величину нагрузки необходимо определять методом линейной интерполяции. Администрация может уменьшить величину нагрузки не более чем до 75% указанных выше величин для крышек люков, расположенных на палубе надстройки в корму от точки, находящейся на расстоянии 0,25L от носового перпендикуляра.

- 3) Если крышки изготовлены из низкоуглеродистой стали, то произведение максимального напряжения, вычисленного в соответствии с пунктом 2), на коэффициент 4,25 не должно превышать величину минимального предела прочности материала. При этих нагрузках величина прогиба не должна превышать 0,0028 величины пролета.
- 4) Крышки, изготовленные из материалов, иных чем низкоуглеродистая сталь, должны обладать прочностью, по крайней мере, эквивалентной прочности крышек, изготовленных из низкоуглеродистой стали, а жесткость их конструкции должна обеспечивать непроницаемость при воздействии моря при нагрузках, указанных в пункте 2).
- 5) Крышки должны снабжаться зажимными устройствами и уплотнительными прокладками, обеспечивающими непроницаемость при воздействии моря, или другими равноценными устройствами, отвечающими требованиям Администрации.

Правило 7

Отверстия, ведущие в машинные помещения

- 1) Отверстия, ведущие в машинные помещения, должны иметь рамную обделку и должны быть защищены шахтами, прочность которых эквивалентна прочности смежной надстройки. Наружные входные отверстия в таких шахтах должны оборудоваться дверями, конструкция которых отвечает требованиям правила 4.
- 2) Другие отверстия, кроме входных, должны снабжаться крышками, прочность которых эквивалентна прочности конструкции, не имеющей отверстий; эти крышки должны быть постоянно прикрепленными и, будучи закрытыми, должны обеспечивать непроницаемость при воздействии моря.

Правило 8 Прочие палубные отверстия

- 1) Там, где это необходимо для промысловых операций, могут быть предусмотрены выполненные заподлицо с палубой горловины с закрытием винтового, байонетного или эквивалентного типа и лазы, при условии что они будут водонепроницаемы в закрытом положении и их закрытия будут постоянно прикреплены к смежной конструкции. Принимая во внимание размер и расположение отверстий, а также конструкцию закрывающих устройств, можно устанавливать закрытия типа «металл-металл», если их водонепроницаемость отвечает требованиям Администрации.
- 2) Отверстия, иные чем люки; отверстия, ведущие в машинные помещения; лазы и выполненные заподлицо горловины на рабочей палубе или палубе надстройки должны быть защищены закрытыми надстройками, которые оборудуются дверями, непроницаемыми при воздействии моря, или иными равноценными конструкциями. Тамбуры сходных люков должны располагаться по возможности ближе к диаметральной плоскости судна.

Правило 9 Вентиляторы

- 1) На судах длиной 45 м и более высота комингсов вентиляторов над палубой, иных чем комингсы вентиляторов машинного помещения, должна быть не менее 900 мм на рабочей палубе и не менее 760 мм – на палубе надстройки. На судах длиной менее 45 м высота таких комингсов должна быть 760 мм и 450 мм соответственно. Высота отверстий вентиляторов машинных помещений над палубой должна отвечать требованиям Администрации.
- 2) Комингсы вентиляторов должны иметь прочность, эквивалентную прочности смежной конструкции, а их закрытия, постоянно прикрепленные к вентилятору или смежной конструкции, должны обеспечивать непроницаемость при воздействии моря. Комингс любого вентилятора должен быть специально подкреплён, если его высота превышает 900 мм.
- 3) На судах длиной 45 м и более нет необходимости иметь закрывающие устройства для вентиляторов, если комингсы этих вентиляторов возвышаются более чем на 4,5 м над рабочей палубой или более чем на 2,3 м – над палубой надстройки, за исключением случаев, когда Администрация потребует наличия таких закрывающих устройств. На судах длиной менее 45 м нет необходимости иметь закрывающие устройства для вентиляторов, если комингсы этих вентиляторов возвышаются более чем на 3,4 м над рабочей палубой или более чем на 1,7 м – над палубой надстройки. Если Администрация убеждена, что проникновение воды внутрь судна через вентиляторы машинного помещения маловероятно, то предусматривать закрытия для таких вентиляторов необязательно.

Правило 10 Воздушные трубы

- 1) Если воздушные трубы цистерн и пустых пространств, расположенных над палубой, возвышаются над рабочей палубой или палубой надстройки, открытые части этих труб должны быть по прочности эквивалентны смежным с ними конструкциям и должны иметь надлежащую защиту. Отверстия воздушных труб должны снабжаться закрывающими устройствами, постоянно прикрепленными к трубе или смежной конструкции.

2) Высота воздушных труб над палубой до точки, откуда вода может проникать вниз, должна быть не менее 760 мм на рабочей палубе и не менее 450 мм – на палубе надстройки. Администрация может согласиться на уменьшение высоты воздушной трубы, чтобы не мешать проведению промышленных операций.

Правило 11 Измерительные трубки

- 1) Трубки, одобренные Администрацией, должны устанавливаться:
 - a) в льялах тех отсеков, к которым не обеспечен постоянный беспрепятственный доступ во время рейса; и
 - b) во всех цистернах и коффердамах.
- 2) В тех случаях, когда установлены измерительные трубки, их верхние концы должны быть доведены до легкодоступных мест и, если это практически осуществимо, выше рабочей палубы. Их отверстия должны быть снабжены постоянно прикрепленными средствами закрытия. Измерительные трубки, не заканчивающиеся выше рабочей палубы, должны быть снабжены автоматическими самозакрывающимися устройствами.

Правило 12 Бортовые иллюминаторы и окна

- 1) Бортовые иллюминаторы в помещениях, находящихся ниже рабочей палубы, и в помещениях закрытых надстроек на этой палубе должны быть снабжены навешенными на петлях штормовыми крышками, в закрытом положении обеспечивающими водонепроницаемость.
- 2) Не допускается установка бортового иллюминатора так, чтобы его нижняя кромка была на расстоянии менее 500 мм над самой высокой эксплуатационной ватерлинией.
- 3) Бортовые иллюминаторы, установленные на расстоянии менее 1 000 мм над самой высокой эксплуатационной ватерлинией, должны быть закрепленными.
- 4) Бортовые иллюминаторы вместе со стеклами и штормовыми крышками должны быть одобренной конструкции. Бортовые иллюминаторы и окна, которые могут быть повреждены орудием лова рыбы, должны быть соответственно защищены.
- 5) Для окон рулевой рубки должно использоваться упроченное безосколочное стекло или равноценный материал.
- 6) Администрация может разрешить установку бортовых иллюминаторов и окон без штормовых крышек в бортовых и кормовых переборках палубных рубок, находящихся на рабочей палубе или выше, если она убеждена, что это не нарушит безопасность судна.

Правило 13 Приемные и отливные отверстия

- 1) Отливные отверстия трубопроводов, идущих через наружную обшивку из помещений, находящихся ниже рабочей палубы, или закрытых надстроек или рубок на рабочей палубе, которые снабжены дверями в соответствии с требованиями правила 4, должны быть снабжены легкодоступными средствами предотвращения попадания

ния забортной воды внутрь судна. Каждое отдельное отливное отверстие, как правило, должно иметь автоматический невозвратный клапан с принудительным закрытием из легкодоступного места. Если Администрация считает, что попадание воды внутрь судна через данное отверстие не приведет к опасному затоплению и толщина трубопровода достаточна, установка такого клапана не является обязательной. Устройство для принудительного закрытия клапана должно быть снабжено индикатором, показывающим, в каком положении – открытом или закрытом – находится клапан.

2) В машинных помещениях, обслуживаемых постоянной вахтой, клапаны забортной воды главных и вспомогательных приемных и отливных отверстий, необходимых для работы механизмов, могут иметь местное управление. Эти управляющие устройства должны быть легкодоступны и снабжены индикаторами, показывающими, в каком положении – открытом или закрытом – находится клапан.

3) Арматура, крепящаяся к обшивке, и клапаны, которые требуются настоящим правилом, должны быть из стали, бронзы или другого одобренного вязкого материала. Все трубы между наружной обшивкой судна и клапанами должны быть из стали, но для судов, построенных не из стали, Администрация может разрешить использование иного материала в помещениях, иных чем машинные помещения.

Правило 14 Штормовые портики

1) Если фальшборт образует колодцы на открытых участках рабочей палубы, минимальная площадь штормового портика (A) в квадратных метрах по каждому борту судна для каждого колодца, расположенного на рабочей палубе, должна определяться в зависимости от длины (l) и высоты фальшборта в районе колодца следующим образом:

- a) $A = 0,07 l$ (нет необходимости величину l принимать более 0,7L).
- b) i) Если средняя высота фальшборта превышает 1 200 мм, требуемая площадь должна быть увеличена на 0,004 м² на каждый метр длины колодца для каждых 100 мм разности высоты.
- ii) Если средняя высота фальшборта менее 900 мм, требуемая площадь может быть уменьшена на 0,004 м² на каждый метр длины колодца для каждых 100 мм разности высоты.

2) Площадь штормовых портиков, вычисленная в соответствии с пунктом 1, должна быть увеличена, если Администрация считает, что величина седловатости судна недостаточна для обеспечения быстрого и эффективного удаления воды с палубы.

3) При условии одобрения Администрацией минимальная площадь штормовых портиков для каждого колодца, расположенного на палубе надстройки, должна составлять не менее половины площади (A), указанной в пункте 1).

4) Штормовые портики должны быть расположены по длине фальшборта таким образом, чтобы обеспечивать наиболее быстрое и эффективное удаление воды с палубы. Нижние кромки штормовых портиков должны находиться по возможности ближе к палубе.

5) Закладные доски и средства для укладки орудий лова должны размещаться таким образом, чтобы не снизить эффективность штормовых портиков. Закладные

доски должны иметь такую конструкцию, которая допускала бы их крепление на рабочем месте, и не должны препятствовать стоку воды, попавшей на палубу.

6) Штормовые портики с вертикальным просветом более 300 мм должны быть перекрыты металлическими прутьями, расположенными на расстоянии не более 230 мм и не менее 150 мм друг от друга, или снабжены другими подходящими защитными средствами. Крышки штормовых портиков, если они установлены, должны быть одобренного типа. Если устройства для закрытия крышек штормовых портиков считаются необходимыми в ходе промысловых операций, то такие устройства должны отвечать требованиям Администрации и беспрепятственно приводиться в действие с легкодоступного места.

7) На судах, предназначенных для эксплуатации в районах возможного обледенения, крышки и защитные устройства штормовых портиков должны быть съемной конструкции, чтобы ограничить нарастание льда. Размеры отверстий и средства, предусмотренные для снятия этих защитных устройств, должны отвечать требованиям Администрации.

Правило 15 Якорное и швартовное устройства

Необходимо предусмотреть якорное устройство, рассчитанное на быструю и безопасную работу, состоящее из якорного оборудования, якорных цепей или стальных тросов, стопоров, брашпиля или других устройств для отдачи и подъема якоря и для удержания судна на якоре при всех предполагаемых условиях эксплуатации. Суда должны также обеспечиваться соответствующим швартовным устройством для безопасной швартовки при всех условиях эксплуатации. Якорное и швартовное устройства должны отвечать требованиям Администрации³.

ГЛАВА III ОСТОЙЧИВОСТЬ И СВЯЗАННЫЕ С НЕЙ МОРЕХОДНЫЕ КАЧЕСТВА

Правило 1 Общие положения

Суда должны быть спроектированы и построены так, чтобы были выполнены требования настоящей главы в условиях эксплуатации, указанных в правиле 7. Расчеты диаграмм статической остойчивости должны удовлетворять требованиям Администрации⁴.

Правило 2 Критерии остойчивости

1) Необходимо применять следующие минимальные критерии остойчивости, кроме тех случаев, когда Администрация убеждена, что практика эксплуатации оправдывает отступления от них:

- a) площадь под диаграммой статической остойчивости (под кривой GZ) должна быть не менее 0,055 м.рад до угла крена 30° и не менее

³ См. Приложение II «Рекомендуемая практика для якорного и швартовного снабжения» части В Кодекса безопасности рыбаков и рыболовных судов 2005 года.

⁴ См. раздел 2.1 главы 2 части В Международного кодекса остойчивости в неповрежденном состоянии 2008 года (Кодекс ОНС 2008 года), одобренного Комитетом по безопасности на море Организации резолюцией MSC.267(85), а также Кодекс практики по точности информации об остойчивости рыболовных судов, принятый Организацией резолюцией A.267(VIII).

0,090 м.рад – до 40° или до угла заливания θ_f , если этот угол меньше 40° . Кроме того, площадь под диаграммой статической остойчивости (под кривой GZ) между углами крена 30° и 40° или между 30° и θ_f , если этот угол меньше 40° , должна быть не менее 0,030 м.рад. θ_f – угол крена, при котором отверстия в корпусе, надстройке или рубках, которые не могут быть быстро и непроницаемо закрыты для ветра и влаги, начинают погружаться в воду. При применении этого критерия небольшие отверстия, через которые не может произойти прогрессирующего затопления, могут не считаться открытыми;

- b) плечо диаграммы статической остойчивости GZ должно быть не менее 200 мм при угле крена, равном или превышающем 30° ;
 - c) максимальное плечо диаграммы статической остойчивости GZ_{\max} должно иметь место при угле крена, предпочтительно превышающем 30° , но не менее чем 25° ;
 - d) начальная метацентрическая высота GM не должна быть менее 350 мм для однопалубных судов. Для судов со сплошной надстройкой или для судов длиной 70 м и более метацентрическая высота может быть уменьшена по согласованию с Администрацией, но она ни в коем случае не должна быть менее 150 мм.
- 2) В тех случаях, когда для успокоения бортовой качки предусмотрены устройства, иные чем скуловые кили, Администрация должна убедиться в том, что критерии остойчивости, указанные в пункте 1), соблюдаются при всех условиях эксплуатации.
- 3) Если для соблюдения пункта 1) предусматривается балласт, то его вид и размещение должны удовлетворять требованиям Администрации.

Правило 3 Затопление рыбных трюмов

Угол крена, при котором может произойти прогрессирующее затопление рыбных трюмов через люки, остающиеся открытыми во время промысловых операций и которые не могут быть быстро закрыты, должен быть не менее 20° , если критерии остойчивости, указанные в правиле 2 1), не могут быть обеспечены, когда соответствующие рыбные трюмы затоплены частично или полностью.

Правило 4 Особые виды рыбного промысла

Суда, занятые особыми видами рыбного промысла, при которых на судно действуют дополнительные внешние силы во время промысловых операций, должны отвечать критериям остойчивости, указанным в правиле 2 1), увеличенным, если необходимо, в соответствии с требованиями Администрации.

Правило 5 Сильный ветер и бортовая качка

Суда должны, в соответствии с требованиями Администрации, противостоять действию сильного ветра и бортовой качки на соответствующем волнении с учетом се-

зонных условий погоды, состояния моря, при которых судно будет эксплуатироваться, типа судна и способа его работы⁵.

Правило 6 Вода на палубе

Суда должны, в соответствии с требованиями Администрации, выдерживать заливание палубы с учетом сезонных условий погоды, состояния моря, при которых судно будет эксплуатироваться, типа судна и способа его работы⁶.

Правило 7 Условия эксплуатации

1) Количество и характер условий эксплуатации, которые следует принимать во внимание, должны отвечать требованиям Администрации и включать следующее, соответственно:

- a) выход в район промысла с полным комплектом топлива, запасов, льда, орудий лова и т.д.;
- b) уход из района промысла с полным уловом;
- c) прибытие в порт приписки с полным уловом и 10% запасов, топлива и т.д.; и
- d) прибытие в порт приписки с 10% запасов, топлива и т.д., а также минимальным уловом, который обычно должен составлять 20% полного улова, но может достигать 40%, если Администрация удостоверилась, что условия эксплуатации оправдывают такую величину.

2) В дополнение к характерным условиям эксплуатации, приведенным в пункте 1), Администрация должна также удостовериться, что минимальные критерии остойчивости, приведенные в правиле 2, обеспечены во всех других реально существующих условиях эксплуатации, в том числе и в тех, которые приводят к самым низким параметрам остойчивости, входящим в эти критерии. Администрация должна также удостовериться, что приняты во внимание те особые условия, которые связаны с изменением назначения судна или районов его эксплуатации и влияют на остойчивость, как она рассматривается в настоящей главе.

3) Расчеты, выполненные в соответствии с условиями, указанными в пункте 1), должны учитывать следующее:

- a) вес мокрых рыболовных сетей, промыслового снаряжения и т.д., находящихся на палубе;
- b) обледенение, если оно предполагается, в соответствии с положениями правила 8;
- c) равномерное распределение улова, если это не противоречит практике;

⁵ См. пункт 2.1.4 главы 2 части В Международного кодекса остойчивости судов в неповрежденном состоянии 2008 года (Кодекс ОНС 2008 года), одобренного Комитетом по безопасности на море Организации резолюцией MSC.267(85).

⁶ См. Руководство по определению остойчивости при заливании палубы, содержащееся в рекомендации 1 приложения 3 к Заключительному акту Международной конференции по безопасности рыболовных судов 1993 года, как оно воспроизведено в приложении 3 к настоящему сводному тексту.

- d) улов на палубе, если он предполагается, в случаях нагрузки, указанных в пункте 1 b) и c) и в пункте 2);
- e) водяной балласт, если он имеется в цистернах, специально предназначенных для этой цели, либо в других цистернах, оборудованных также под водяной балласт; и
- f) влияние свободных поверхностей жидкостей и, если необходимо, перевозимого улова.

Правило 8 Обледенение

1) Для судов, эксплуатируемых в районах, где возможно обледенение, расчеты устойчивости должны быть выполнены с учетом следующих факторов обледенения⁷:

- a) 30 кг/м² на открытых палубах и переходных мостиках;
- b) 7,5 кг/м² площади боковой проекции каждого борта судна выше ватерлинии;
- c) площадь боковой проекции несплошных поверхностей лееров, рангута (кроме мачт) и такелажа судов, не имеющих парусного вооружения, и площадь боковой проекции других мелких предметов должна быть учтена путем увеличения суммарной площади проекции сплошных поверхностей на 5% и статического момента этой площади на 10%.

2) Суда, предназначенные для эксплуатации в районах возможного обледенения, должны быть:

- a) спроектированы так, чтобы свести к минимуму обледенение; и
- b) снабжены средствами для удаления льда в соответствии с требованиями Администрации.

Правило 9 Опыт кренования

1) После завершения постройки каждое судно должно подвергаться опыту кренования, и должны быть определены фактическое водоизмещение и положение центра тяжести судна порожнем.

2) Если на судне производятся изменения, влияющие на его состояние порожнем и на положение его центра тяжести, судно должно быть, если Администрация сочтет это необходимым, вновь подвергнуто опыту кренования и информация об устойчивости пересмотрена.

⁷ О морских районах, где возможно обледенение, и предлагаемых для них поправочных коэффициентах к нормам обледенения см. Руководство по учету обледенения судна, содержащееся в рекомендации 2 приложения 3 к Заключительному акту Международной конференции по безопасности рыболовных судов 1993 года, как оно воспроизведено в приложении 3 к настоящему сводному тексту, а также раздел 6.3 главы 6 части В и приложение 2 к Международному кодексу устойчивости судов в неповрежденном состоянии 2008 года, одобренному Комитетом по безопасности на море Организации резолюцией MSC.267(85).

3) Администрация может освободить от проведения опыта кренования отдельное судно при наличии основных данных об остойчивости, полученных в результате опыта кренования другого судна данной серии, и если Администрации будет доказано, что на основании таких данных для судна, освобожденного от кренования, может быть получена надежная информация об остойчивости.

Правило 10 Информация об остойчивости

1) Капитан должен быть обеспечен подходящей информацией об остойчивости, на основании которой он мог бы легко и уверенно оценить остойчивость судна в различных условиях эксплуатации⁸. Такая информация должна включать конкретные инструкции капитану, предупреждающие его о тех условиях эксплуатации, которые могут неблагоприятно влиять на остойчивость или дифферент судна. Экземпляр информации об остойчивости должен быть представлен на одобрение Администрации⁹.

2) Одобренная информация об остойчивости должна находиться на борту судна, быть легкодоступной в любое время, а во время периодических освидетельствований судна проверяться с тем, чтобы была уверенность, что она одобрена с учетом фактических условий эксплуатации.

3) Если на судне производятся изменения, влияющие на его остойчивость, должны быть выполнены и представлены на одобрение Администрации новые расчеты остойчивости. Если Администрация решит, что информация об остойчивости должна быть пересмотрена, капитану должна быть вручена новая информация, а прежняя информация изъята.

Правило 11 Съемные переборки рыбных трюмов

Улов должен быть надлежащим образом закреплен, чтобы предотвратить его смещение, которое может послужить причиной опасного дифферента или крена судна. Размеры съемных переборок рыбных трюмов, если они установлены, должны удовлетворять требованиям Администрации¹⁰.

Правило 12 Высота судна в носу

Высота судна в носу должна быть достаточной, в соответствии с требованиями Администрации, чтобы предотвратить чрезмерное заливание палубы, и должна определяться с учетом сезонных условий погоды, состояния моря, при которых судно будет эксплуатироваться, типа судна и способа его работы¹¹.

⁸ См. Руководство по информации об остойчивости судна, содержащееся в рекомендации 3 приложения 3 к Заключительному акту Международной конференции по безопасности рыболовных судов 1993 года, как оно воспроизведено в приложении 3 к настоящему сводному тексту, а также раздел 6.3 главы 6 части В и приложение 2 к Международному кодексу остойчивости судов в неповрежденном состоянии 2008 года, одобренному Комитетом по безопасности на море Организации резолюцией MSC.267(85).

⁹ См. Кодекс практики по точности информации об остойчивости рыболовных судов, принятый Организацией резолюцией A.267(VIII).

¹⁰ См. приложение V «Рекомендуемая практика по съемным переборкам рыбных трюмов» к Рекомендации по остойчивости рыболовных судов в неповрежденном состоянии, принятой Организацией резолюцией A.168(ES.IV), с поправками, внесенными резолюцией A.268(VIII).

¹¹ См. Руководство по определению высоты в носовой части судна, содержащееся в рекомендации 4 приложения 3 к Заключительному акту Международной конференции по безопасности рыболовных судов 1993 года, воспроизведенное в приложении 3 к настоящему сводному тексту.

Правило 13
Максимально допустимая эксплуатационная осадка

Максимально допустимая эксплуатационная осадка должна быть одобрена Администрацией и должна быть такой, чтобы соответствующим образом были обеспечены критерии остойчивости, приведенные в настоящей главе, и выполнены требования глав II и VI в соответствующих условиях эксплуатации.

Правило 14
Деление судна на отсеки и аварийная остойчивость

Суда длиной 100 м и более, имеющие на борту 100 человек и более, должны быть способны, в соответствии с требованиями Администрации, оставаться на плаву с положительной остойчивостью после затопления любого одного отсека, считающегося поврежденным; при этом следует учитывать тип судна, его назначение и район эксплуатации¹².

ГЛАВА IV

**МЕХАНИЧЕСКИЕ И ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ УСТАНОВКИ И МАШИННЫЕ ПОМЕЩЕНИЯ
С ПЕРИОДИЧЕСКИ БЕЗВАХТЕННЫМ ОБСЛУЖИВАНИЕМ**

ЧАСТЬ А
ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Правило 1
Применение

Положения настоящей главы применяются к судам длиной 45 м и более.

Правило 2
Определения

- 1) *Главный рулевой привод* есть механизмы, 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.
- 2) *Вспомогательный рулевой привод* есть оборудование, необходимое для управления судном в случае выхода из строя главного рулевого привода.
- 3) *Силовой агрегат рулевого привода* есть:
 - a) в случае электрического рулевого привода – электродвигатель и относящееся к нему электрооборудование;
 - b) в случае электрогидравлического рулевого привода – электродвигатель с относящимся к нему электрооборудованием и соединенный с ним насос; и

¹² См. Руководство по расчету деления на отсеки и аварийной остойчивости, содержащееся в рекомендации 5 приложения 3 к Заключительному акту Международной конференции по безопасности рыболовных судов 1993 года.

- с) в случае другого гидравлического рулевого привода – приводной двигатель и соединенный с ним насос.
- 4) *Максимальная эксплуатационная скорость переднего хода* есть максимальная расчетная скорость хода, которую судно должно обеспечивать в процессе эксплуатации в море при максимально допустимой эксплуатационной осадке.
- 5) *Максимальная скорость заднего хода* есть скорость хода, которую, согласно расчетам, судно может развить при расчетной максимальной мощности заднего хода и максимально допустимой эксплуатационной осадке.
- 6) *Установка жидкого топлива* есть оборудование, используемое для подготовки жидкого топлива перед подачей его в котел, работающий на жидком топливе, или оборудование, используемое для подготовки 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/мм².
- 7) *Нормальное эксплуатационное состояние и нормальные условия обитаемости* есть состояние, при котором судно в целом, системы механизмов, главных и вспомогательных средств, обеспечивающих движение, рулевой привод и связанное с ним оборудование, средства обеспечения безопасности мореплавания, а также уменьшение риска возникновения пожара и затопления, внутрисудовые и наружные средства связи и сигнализации, пути эвакуации и лебедки для дежурных шлюпок находятся в надлежащем рабочем состоянии с минимально предусмотренными комфортабельными условиями обитаемости.
- 8) *Нерабочее состояние судна* есть такое состояние, при котором главные механизмы, котлы и вспомогательные механизмы не работают из-за отсутствия энергии.
- 9) *Главный распределительный щит* есть распределительный щит, который питается непосредственно от основного источника электроэнергии и предназначен для распределения электрической энергии.
- 10) *Машинные помещения с периодически безвахтенным обслуживанием* есть помещения, содержащие механизмы главного двигателя и связанные с ним механизмы, а также все источники основного электроснабжения, которые постоянно обслуживаются во всех эксплуатационных условиях, включая маневрирование.

Правило 3 Общие положения

Механические установки

- 1) Главная пропульсивная установка, органы управления, система паропроводов, система жидкого топлива, система сжатого воздуха, электрическая и рефрижераторная системы; вспомогательные механизмы; паровые котлы и другие резервуары под давлением; трубопроводы и насосы; рулевое оборудование и устройства, валы и муфты для передачи мощности должны проектироваться, строиться, подвергаться испытанию, устанавливаться и обслуживаться в соответствии с требованиями Администрации. Эти механизмы и оборудование, так же как и подъемные устройства, лебедки, устройства для разделки рыбы, должны быть снабжены предохранительными устройствами, чтобы свести к минимуму опасность для находящихся на борту людей. Особое внимание необходимо уделять движущимся частям, горячим поверхностям и прочим деталям, которые могут представлять опасность.

2) Машинные помещения должны проектироваться так, чтобы обеспечивать безопасный и свободный доступ ко всем механизмам и их органам управления, так же как и к любым другим частям, которые могут требовать обслуживания. Эти помещения должны быть обеспечены достаточной вентиляцией.

3) а) Должны быть предусмотрены средства, обеспечивающие возможность поддержания или восстановления работы пропульсивной установки даже при выходе из строя одного из существенно важных вспомогательных механизмов. Особое внимание должно быть уделено работе:

- i) устройств, подающих жидкое топливо под давлением для главной пропульсивной установки;
- ii) обычных устройств для подачи смазочного масла под давлением;
- iii) гидравлических, пневматических и электрических устройств для управления главной пропульсивной установкой, включая винты регулируемого шага;
- iv) устройств для подачи воды под давлением для систем охлаждения главной пропульсивной установки; и
- v) воздушного компрессора и воздушного ресивера для пуска или управления;

при этом Администрация может, с учетом обеспечения общей безопасности, допустить частичное снижение характеристик вместо поддержания полностью нормального режима.

b) Должны быть предусмотрены средства, обеспечивающие возможность пуска механизмов без помощи извне, когда судно не находится в эксплуатационном состоянии.

4) Главная пропульсивная установка и все вспомогательные механизмы, имеющие особо важное значение для движения и безопасности судна, должны быть способны функционировать как при прямом положении судна, так и при статическом крене до 15° на любой борт и при динамическом крене до $22,5^\circ$ на любой борт, т.е. при крене на любой борт и одновременном дифференте (динамическом наклоне) до $7,5^\circ$ в сторону носа или кормы. Администрация может допустить отступление от этих углов с учетом типа, размера судна и условий его эксплуатации.

5) Особое внимание должно уделяться проектированию, изготовлению и монтажу систем пропульсивной установки, чтобы колебания любого вида не вызывали чрезмерных напряжений в этих системах при нормальных режимах работы.

Электрические установки

6) Конструкция и изготовление электрических установок должны обеспечивать:

a) работу систем, необходимых для поддержания судна в нормальном эксплуатационном состоянии и с нормальными условиями обитаемости, не прибегая к использованию аварийных источников электроэнергии;

- b) работу систем, имеющих существенно важное значение для безопасности при выходе из строя основного источника электроэнергии; и
 - c) защиту экипажа и судна от воздействия электрического тока.
- 7) Администрация должна удостовериться в единообразном проведении в жизнь и применении правил 16-18¹³.

Периодически необслуживаемые машинные помещения

- 8) К судам с периодически необслуживаемыми машинными помещениями, в дополнение к правилам 3-18 и V/1-V/44, должны применяться правила 19-24.
- 9) Должны быть приняты удовлетворяющие Администрацию меры для обеспечения надежной работы всего оборудования во всех условиях эксплуатации судна, включая маневрирование, и, в соответствии с требованиями Администрации, должен быть установлен порядок проведения регулярных осмотров и проверок для обеспечения непрерывной надежной работы.
- 10) В соответствии с требованиями Администрации судам должен выдаваться документ, свидетельствующий об их пригодности к эксплуатации с периодически необслуживаемыми машинными помещениями.

ЧАСТЬ В МЕХАНИЧЕСКИЕ УСТАНОВКИ (см. также правило 3)

Правило 4 Механизмы

- 1) Главные и вспомогательные механизмы, имеющие существенно важное значение для движения и безопасности судна, должны быть снабжены эффективными средствами управления.
- 2) Двигатели внутреннего сгорания с цилиндрами диаметром более 200 мм либо с объемом картера более 0,6 м³ должны быть снабжены предохранительными клапанами одобренного типа для предотвращения взрывов в картере, имеющими достаточную площадь сечения выпускного отверстия.
- 3) Если главные или вспомогательные механизмы, включая резервуары под давлением, или какие-либо части этих механизмов, подвергающиеся воздействию внутреннего давления, могут подвергаться воздействию опасного избыточного давления, они должны быть по возможности снабжены устройствами, которые обеспечат их защиту от такого избыточного давления.
- 4) Все зубчатые передачи, а также каждый вал и муфта, применяемые для передачи энергии механизмам, имеющим существенно важное значение для движения и обеспечения безопасности судна и безопасности людей, находящихся на борту, должны быть сконструированы и изготовлены так, чтобы они могли выдерживать максимальные рабочие напряжения, которым они могут подвергаться при всех условиях эксплуатации. Необходимо уделять должное внимание типу двигателей, служащих для их привода или частью которых они являются.

¹³ См. также рекомендации, опубликованные Международной электротехнической комиссией, в частности, публикацию 600926 Electrical installations in ships.

5) Главная пропульсивная установка, а в соответствующих случаях и вспомогательные механизмы, должны быть оборудованы устройствами автоматического отключения на случай таких неисправностей, как отказ системы подачи смазочного масла, которые могут быстро повлечь за собой поломку, полный выход из строя или взрыв. Кроме того, должна быть установлена система предварительной тревожной сигнализации, обеспечивающая подачу сигнала до автоматического отключения механизмов, однако Администрация может разрешить применение средств для блокировки автоматических отключающих устройств. Администрация может также освободить суда от необходимости выполнения положений настоящего пункта, принимая во внимание тип судна и его непосредственное назначение.

Правило 5 Средства заднего хода¹⁴

- 1) Суда должны иметь достаточную мощность заднего хода, обеспечивающую должное управление судном при всех нормальных условиях.
- 2) Должна быть доказана в практических условиях способность механизмов в течение достаточного времени изменять направление упора винта и таким образом останавливать судно, идущее передним ходом с максимальной эксплуатационной скоростью в пределах приемлемой дистанции.

Правило 6 Паровые котлы, системы питания и паропроводы

- 1) На каждом паровом котле и каждом утилизионном парогенераторе должно быть установлено не менее двух предохранительных клапанов достаточной пропускной способности. Учитывая производительность или любые другие характеристики любого парового котла или утилизионного парогенератора, Администрация может разрешить установку только одного предохранительного клапана, если она удостоверится в том, что при этом будет обеспечиваться надлежащая защита от избыточного давления.
- 2) Каждый паровой котел, работающий на жидком топливе и предназначенный для эксплуатации без постоянной вахты, должен быть оборудован предохранительными устройствами, прекращающими подачу топлива и подающими сигнал тревоги в случае понижения уровня воды до нижнего предела, прекращения подачи воздуха или обрыва факела.
- 3) Администрация должна уделять особое внимание котельным установкам с целью обеспечения того, чтобы устройства для подачи питательной воды, контрольно-регулирующая аппаратура и предохранительные устройства являлись во всех отношениях достаточными для гарантии безопасности котлов, резервуаров для пара под давлением и систем паропроводов.

Правило 7 Средства связи между рулевой рубкой и машинным помещением

Должны быть предусмотрены два отдельных средства связи между рулевой рубкой и постом управления в машинном помещении; одним из средств должен быть машинный телеграф.

¹⁴ См. Рекомендацию по информации о маневренных характеристиках судов и ее представление на судах, принятую Организацией резолюцией А.601(15), а также *Стандарты маневренности судов*, одобренные Комитетом по безопасности на море Организации резолюцией MSC.137(76).

Правило 8 Управление пропульсивной установкой из рулевой рубки

- 1) Если дистанционное управление пропульсивной установкой может осуществляться из рулевой рубки, должны выполняться следующие требования:
- a) при всех условиях эксплуатации, включая маневрирование, из рулевой рубки должно полностью осуществляться регулирование скорости вращения, направления упора винта и, в соответствующих случаях, его шага;
 - b) дистанционное управление, упомянутое в подпункте а), должно осуществляться с помощью аппаратуры управления, удовлетворяющей требованиям Администрации и снабженной в необходимых случаях устройствами, предотвращающими перегрузку пропульсивной установки;
 - c) главная пропульсивная установка должна быть оборудована размещенным в рулевой рубке устройством для аварийной остановки, независимым от системы управления из рулевой рубки, упомянутой в подпункте а);
 - d) дистанционное управление пропульсивной установкой должно быть возможным одновременно только с одного поста; на любом посту управления разрешается применение аппаратуры управления с взаимной блокировкой. На каждом посту должен быть установлен индикатор, указывающий, какой из постов осуществляет в данный момент управление пропульсивной установкой. Передача управления между рулевой рубкой и машинными помещениями должна быть возможна только в машинном помещении или на посту управления;
 - e) в рулевой рубке должны быть установлены индикаторы:
 - i) числа оборотов и направления вращения гребного винта, если установлен винт фиксированного шага;
 - ii) числа оборотов и положения лопастей гребного винта, если установлен винт регулируемого шага; и
 - iii) предупредительной тревожной сигнализации согласно правилу 4 5);
 - f) должна быть обеспечена возможность местного управления пропульсивной установкой даже в случае выхода из строя любой части системы дистанционного управления;
 - g) конструкция системы дистанционного управления должна быть такой, чтобы в случае ее аварии давался сигнал и сохранялись установленные обороты и направление упора до ввода в действие местной системы управления, если Администрация не сочтет это нецелесообразным;
 - h) должны быть предусмотрены специальные устройства, чтобы предотвратить израсходование пусковых возможностей автоматическим пуском. Должна предусматриваться аварийная сигнализация для индикации падения давления пускового воздуха до уровня, при котором сохраняется возможность запуска главного двигателя.

2) Там, где главная пропульсивная установка и вспомогательные механизмы, включая главные источники электроэнергии, оборудованы в различной степени автоматическим или дистанционным управлением и находятся под постоянным наблюдением с поста дистанционного управления, этот пост управления должен быть так спроектирован, оборудован и установлен, чтобы работа механизмов была так же безопасна и эффективна, как если бы они находились под непосредственным наблюдением.

3) Системы автоматического пуска, работы и управления должны, как правило, включать органы для ручной блокировки автоматических средств даже в случае аварии любой части системы автоматического и дистанционного управления.

Правило 9 Системы сжатого воздуха

1) Должны быть обеспечены 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 из-за проникновения в них сжатого воздуха из находящихся под давлением частей. Должны быть установлены соответствующие устройства для снижения давления.

2) Главные устройства подачи пускового воздуха для главных двигателей внутреннего сгорания должны быть в достаточной степени защищены на случай обратного выброса пламени и взрыва в трубопроводах пускового воздуха.

3) Все выпускные трубы от компрессоров пускового воздуха должны идти непосредственно к воздушным ресиверам, а все трубы от воздушных ресиверов к главным и вспомогательным двигателям должны быть проложены совершенно независимо от труб, идущих от компрессора.

4) Должны быть приняты меры для снижения до минимума попадания масла в системы сжатого воздуха и для осушения этих систем.

Правило 10 Оборудование для жидкого топлива, смазочного масла и прочих легковоспламеняющихся нефтепродуктов

1) В качестве топлива не должно применяться жидкое топливо с температурой вспышки ниже 60°C (по методу закрытого тигля), которая определяется с помощью аппаратуры одобренного типа для измерения температуры вспышки; исключением является топливо для аварийных дизель-генераторов, которое должно иметь температуру вспышки не ниже 43°C. Однако Администрация может разрешить общецелевое использование жидкого топлива, имеющего температуру вспышки не ниже 43°C, при условии соблюдения дополнительных мер предосторожности, которые она может признать необходимыми, и при том условии, что температура в помещении, в котором это топливо хранится или используется, повышаясь, всегда будет оставаться на 10°C ниже температуры вспышки топлива.

2) Должны быть предусмотрены безопасные и эффективные средства для определения количества жидкого топлива, хранящегося в любой топливной цистерне. В случае установки для этой цели измерительных трубок верхние концы последних должны быть выведены в безопасные места и снабжены надлежащими устройствами для их закрытия. Могут быть использованы измерительные приборы, изготовленные из стекла большой толщины и защищенные металлическим корпусом, при условии что установлены клапаны автоматического закрытия. Может быть разрешено применение других устройств для определения количества топлива, содержащегося в любой топ-

ливной цистерне, при условии что поломка этих устройств или переполнение цистерн не повлечет за собой утечку топлива.

3) Должны быть приняты меры для предотвращения возникновения избыточного давления в любой топливной цистерне или в любой части топливной системы, включая наполнительные трубы. Все предохранительные клапаны и воздушные или переливные трубки должны располагаться в таких местах и быть устроены таким образом, чтобы вытекание топлива из этих устройств не представляло опасности.

4) При условии их соответствия требованиям Администрации топливные трубопроводы, повреждения которых могут вызвать утечку топлива из цистерны запаса, отстойной или расходной цистерн, расположенных выше уровня двойного дна, должны быть снабжены смонтированным на цистерне краном или клапаном, который, в случае возникновения пожара в помещении, где размещены эти цистерны, может быть закрыт с безопасного места, находящегося вне этого помещения. В особых случаях, когда диптанки расположены в туннеле гребного вала, или в туннеле трубопроводов, или в подобных помещениях, на цистернах должны быть установлены клапаны, но в случае пожара может быть предусмотрена возможность их перекрытия с помощью дополнительного клапана, установленного на трубопроводе или трубопроводах извне туннеля или подобного помещения. Если такой дополнительный клапан расположен в машинном помещении, то управление им должно осуществляться извне этого помещения.

5) Насосы, составляющие часть топливной цистерны, должны быть отделены от любых других систем, а соединения любых таких насосов должны быть снабжены эффективным предохранительным клапаном, установленным в замкнутом контуре. Если топливные цистерны используются периодически как цистерны жидкого балласта, должны быть предусмотрены соответствующие средства для разобщения топливной и балластной систем.

6) Не допускается установка топливных цистерн в местах, где какая-либо утечка или просачивание из них могут вызвать опасность в результате попадания топлива на нагретые поверхности. Должны быть приняты меры предосторожности, исключающие возможность попадания на нагретые поверхности топлива, вытекающего из какого-либо насоса, фильтра или подогревателя.

7) а) Топливные трубопроводы, их клапаны и арматура должны быть изготовлены из стали или другого равноценного материала, причем допускается ограниченное применение гибких шлангов в тех местах, в которых Администрация считает их необходимыми. Эти гибкие шланги и их концевые соединения должны быть достаточно прочными и, в соответствии с требованиями Администрации, должны быть изготовлены из одобренных огнестойких материалов или иметь огнестойкие покрытия.

б) Там, где это необходимо, трубопроводы жидкого топлива и смазочного масла должны быть экранированы или защищены надлежащим образом во избежание, насколько это возможно, разбрызгивания или утечки масла на нагретые поверхности или на воздухозаборники механизмов. Количество соединений в системах трубопроводов должно быть сведено к минимуму.

8) Топливные цистерны, насколько это возможно, должны являться частью корпусной конструкции и должны размещаться вне машинных помещений категории А. Если топливные цистерны, за исключением цистерн двойного дна, в силу необходимости размещены рядом или внутри машинных помещений категории А, по крайней мере одна из вертикальных стенок должна являться переборкой машинного помещения, и,

предпочтительно, они должны иметь общую сторону с цистернами двойного дна, если они имеются, а площадь стенок цистерн, являющихся переборками машинных помещений, должна быть минимальной. Если эти цистерны расположены внутри машинных помещений категории А, в них не должно содержаться топливо с температурой вспышки ниже 60°C (по методу закрытого тигля). Как правило, следует избегать применения вкладных топливных цистерн в пожароопасных местах, и в особенности в машинных помещениях категории А. Если разрешается применение вкладных топливных цистерн, они должны быть оборудованы непроницаемым для топлива поддоном достаточного размера, имеющим спускную трубу, ведущую в сливную цистерну достаточной емкости.

9) Вентиляция машинных помещений должна быть достаточной при всех нормальных условиях, чтобы предотвратить скопление паров нефтепродуктов.

10) Оборудование для хранения, распределения и использования масла, применяемого в системах принудительной смазки, должно удовлетворять требованиям Администрации. Такое оборудование в машинных помещениях категории А и, если это возможно, в других машинных помещениях должно, по крайней мере, соответствовать положениям пунктов 1), 3), 6) и 7), и, в той мере, в которой Администрация может счесть необходимым, также пунктов 2) и 4). Это не исключает применения смотровых стекол в системах смазки, если, как показывают испытания, они обладают достаточной огнестойкостью.

11) Оборудование для хранения, распределения и использования воспламеняющихся масел, применяемых под давлением в системах гидравлики, кроме масел, упомянутых в пункте 10), в системах управления, приведения в действие и в нагревательных системах должно соответствовать требованиям Администрации. В местах, где имеются источники воспламенения, такое оборудование должно по меньшей мере отвечать положениям пунктов 2) и 6), а также положениям пунктов 3) и 7) в отношении прочности и конструкции.

12) Жидкое топливо, смазочное масло и другие легковоспламеняющиеся нефтепродукты не должны перевозиться в форпиковых цистернах.

Правило 11

Трюмно-осушительные устройства

1) Должна быть предусмотрена эффективная трюмно-осушительная установка, которая при всех возможных на практике условиях сможет обеспечить откачку воды из любого водонепроницаемого отсека, не являющегося ни постоянной топливной цистерной, ни постоянной водяной цистерной, и его осушение, независимо оттого, находится судно в вертикальном положении или имеет крен. В случае необходимости, для этой цели должны быть предусмотрены бортовые приемные патрубки. Должны быть предусмотрены устройства, обеспечивающие свободное поступление воды к приемным трубопроводам. Трюмно-осушительные устройства можно не устанавливать в отдельных отсеках, если Администрация убеждена в том, что это не нарушит безопасность судна.

2) а) Должно быть установлено не менее двух трюмных насосов с независимыми механическими приводами, один из таких насосов может иметь привод от главного двигателя. В качестве трюмного насоса с механическим приводом может быть использован балластный насос или другой насос общего назначения достаточной производительности.

- b) Трюмные насосы с механическим приводом должны обеспечивать скорость прохождения воды не менее 2 м/с через трюмно-осушительную магистраль, которая должна иметь внутренний диаметр по меньшей мере:

$$d = 25 + 1,68 \sqrt{L(B + D)},$$

где d – внутренний диаметр в миллиметрах, а L , B и D – в метрах.

Однако действительный внутренний диаметр трюмно-осушительной магистрали может быть округлен до размера ближайшего стандарта, приемлемого для Администрации.

- c) Каждый из трюмных насосов, установленных в соответствии с настоящим правилом, должен иметь приемный патрубок непосредственного осушения, причем один из этих патрубков должен служить для откачки воды из левой части машинного помещения, а другой – из его правой части, за исключением судов длиной менее 75 м, для которых требуется только один трюмный насос с приемным патрубком непосредственного осушения.
- d) Все приемные патрубки должны иметь внутренний диаметр не менее 50 мм. Расположение и размеры трубопроводов осушительной системы должны обеспечивать возможность полного использования указанной выше номинальной производительности насоса для осушения каждого из водонепроницаемых отсеков, находящихся между форпиковой и ахтерпиковой переборками.
- 3) С согласия Администрации, вместо одного трюмного насоса с независимым приводом, в соответствии с требованием пункта 2 а), может быть установлен трюмный эжектор, объединенный со снабженным независимым приводом насосом для подачи забортной воды под высоким давлением.
- 4) Должен быть обеспечен достаточный сток воды на судах, где обработка или переработка рыбы могут привести к накоплению воды в закрытых помещениях.
- 5) Прокладка осушительных трубопроводов через топливные и балластные цистерны или цистерны двойного дна не допускается, если эти трубопроводы не изготовлены из толстостенных стальных труб.
- 6) Трюмные и балластные осушительные системы должны быть спроектированы и смонтированы таким образом, чтобы исключалась возможность поступления забортной или балластной воды в трюмы или машинные помещения, либо из одного водонепроницаемого отсека в другой. Трубопроводы трюмно-осушительной системы, подключенные к любому насосу, соединенному с приемными забортными отверстиями или с балластными цистернами, должны быть снабжены невозвратным клапаном или краном, которые не могут быть открыты так, чтобы допустить одновременно сообщение с льялами и с забортной водой либо с льялами и балластными цистернами. Клапаны в распределительных коробках осушительной системы должны быть невозвратного типа.
- 7) Каждый трюмный трубопровод, проходящий через таранную переборку, должен быть снабжен установленным у переборки принудительным средством закрытия, управляемым дистанционно с рабочей палубы, где должен также находиться индикатор положения, в котором находится этот клапан, однако для клапанов, находящихся

на кормовой стороне переборки, к которым обеспечен беспрепятственный доступ в любых эксплуатационных условиях, установка дистанционного привода не обязательна.

Правило 12 Защита от шума

Должны быть приняты меры к снижению воздействия шума на обслуживающий персонал в машинных помещениях до уровней, удовлетворяющих требованиям Администрации¹⁵.

Правило 13 Рулевое устройство

1) Суда должны быть оборудованы основным рулевым устройством и вспомогательными средствами управления рулем в соответствии с требованиями Администрации. Основное рулевое устройство и вспомогательные средства управления рулем должны быть расположены таким образом, чтобы, насколько это целесообразно и возможно, избежать выхода из строя одного из этих устройств при возникновении неисправности в другом.

2) При наличии двух или более идентичных комплектов механического привода, обслуживающих основное рулевое устройство, установка вспомогательных средств управления рулем не требуется, если основное рулевое устройство обеспечивает управление рулем в соответствии с требованиями пункта 10) при выходе из строя любого из этих комплектов. Каждый из этих комплектов механических приводов должен работать от самостоятельной цепи.

3) Положение руля при управлении им с помощью механического привода должно индицироваться в рулевой рубке. Указатель положения руля для рулевого устройства с механическим приводом должен действовать независимо от системы управления рулевым устройством.

4) В случае выхода из строя какого-либо из узлов рулевого устройства в рулевую рубку должен подаваться тревожный сигнал.

5) В рулевой рубке должны быть установлены индикаторы исправности действия электродвигателей привода электрического и электрогидравлического рулевого устройства. Для этих цепей и электродвигателей должны быть предусмотрены устройства защиты от токов короткого замыкания и устройства тревожной сигнализации, срабатывающие при перегрузке и прекращении подачи электроэнергии. Устройство токовой защиты, если оно установлено, должно быть рассчитано не менее чем на удвоенное значение силы тока полной нагрузки электродвигателя или цепи, защиту которой оно обеспечивает, и должно выдерживать соответствующие пусковые токи.

6) Основное рулевое устройство должно обладать соответствующей прочностью и достаточной мощностью для управления судна при максимальной эксплуатационной скорости. Основное рулевое устройство и баллер руля должны быть спроектированы таким образом, чтобы исключить возможность их повреждения при максимальной скорости заднего хода или при маневрировании во время промысловых операций.

7) При максимально допустимой эксплуатационной осадке судна основное рулевое устройство должно обеспечивать перекладку руля от 35° на один борт до 35° на

¹⁵ См. *Кодекс по уровням шума на судах*, принятый Организацией резолюцией A.468(XII), а также *Кодекс по уровням шума на судах*, одобренный Комитетом по безопасности на море Организации резолюцией MSC.337(91), в зависимости от того, что применимо.

другой борт при максимальной эксплуатационной скорости переднего хода судна. В вышеприведенных условиях перекладка руля от 35° на один борт до 30° на другой борт должна осуществляться за период времени, не превышающий 28 с. Основное рулевое устройство должно быть снабжено механическим приводом, если это необходимо, чтобы выполнить эти требования.

8) Расположение и конструкция механического привода основного рулевого устройства должны обеспечивать возможность его запуска с помощью расположенных в рулевой рубке средств включения вручную либо автоматически при восстановлении подачи энергии после временного перерыва.

9) Вспомогательные средства управления рулем должны иметь соответствующую прочность и обладать достаточной эффективностью для управления судном, идущим со скоростью, обеспечивающей его управляемость, и должны быстро включаться в аварийной ситуации.

10) Вспомогательные средства управления рулем должны обеспечивать пере­кладку руля от 15° на один борт до 15° на другой борт за период времени, не превышающий 60 с, при движении судна со скоростью, равной половине максимальной эксплуатационной скорости переднего хода или 7 узлам, в зависимости оттого, какая из них больше. Вспомогательные средства управления рулем должны быть в необходимых случаях снабжены механическим приводом в целях выполнения этих требований.

11) Электрическое и электрогидравлическое рулевое устройство на судах длиной 75 м и более должно обслуживаться по меньшей мере двумя фидерами от главного распределительного щита, которые должны быть расположены как можно дальше друг от друга.

Правило 14

Тревожная сигнализация для механиков

На судах длиной 75 м и более должна быть предусмотрена тревожная сигнализация, которая включается с центрального или с местного поста управления двигателем, в зависимости от обстоятельств, причем сигнал должен быть отчетливо слышен в жилых помещениях механиков.

Правило 15

Рефрижераторные системы для сохранения улова

1) Рефрижераторные системы должны быть сконструированы, изготовлены, испытаны и установлены так, чтобы обеспечить их безопасность, а также контролировать выбросы хлорфторуглеродов (ХФУ) или любых других озоноразрушающих веществ от хладагента в количествах или концентрациях, которые опасны для здоровья человека и окружающей среды. Такие рефрижераторные системы должны отвечать требованиям Администрации.

2) Хладагенты, применяемые в рефрижераторных системах, должны отвечать требованиям Администрации. Однако не допускается применение в качестве хладагентов хлористого метила или ХФУ, озоноразрушающая способность которых превышает 5% ХФУ-11.

3) а) Рефрижераторные установки должны быть надлежащим образом защищены от вибрации, толчков, расширения, сжатия и т.д. и должны быть снабжены автоматическими контрольно-предохранительными устройствами для предупреждения опасного повышения температуры и давления.

- b) Рефрижераторные системы, в которых применяются токсичные или воспламеняющиеся хладагенты, должны быть снабжены дренажными устройствами, ведущими в места, где хладагент не представляет опасности для судна или находящихся на борту людей.
- 4)
- a) Любые помещения, в которых размещено использующее токсичные хладагенты рефрижераторное оборудование, в том числе конденсаторы и цистерны с газом, должны быть отделены от любого смежного помещения газонепроницаемыми переборками. Любые помещения, в которых размещено рефрижераторное оборудование, в том числе конденсаторы и цистерны с газом, должны быть снабжены системой обнаружения утечки с индикатором, находящимся вне этих помещений вблизи входа в них, и должны быть обеспечены независимой вентиляционной системой и системой водораспыления.
 - b) Если подобное размещение невозможно ввиду размеров судна, допускается установка рефрижераторной системы в машинном помещении, при условии что количество применяемого хладагента не будет создавать опасности для людей, находящихся в машинном помещении, в случае утечки всего газа и при условии установки тревожной сигнализации для оповещения об опасной концентрации газа в случае какой-либо утечки в этом отсеке.
- 5) В помещениях рефрижераторных установок и в холодильных камерах устройства тревожной сигнализации должны быть соединены с рулевой рубкой, или постом управления, или аварийными выходами, с тем чтобы обеспечить людям возможность выхода из этих помещений. По меньшей мере один из выходов из такого помещения должен открываться изнутри. Если возможно, выходы из помещений, где находятся рефрижераторные установки, которые используют токсичные или воспламеняющиеся газы, не должны вести непосредственно в какие-либо жилые помещения.
- 6) В случае применения в рефрижераторной системе какого-либо вредного для людей хладагента должны быть предусмотрены по меньшей мере два комплекта дыхательных аппаратов, один из которых должен находиться в таком месте, доступ к которому не будет перекрыт в случае утечки хладагента. Дыхательные аппараты, входящие в состав судового противопожарного снаряжения, могут считаться удовлетворяющими полностью или частично этому требованию, при условии что их местонахождение отвечает обоим целям. В случае применения автономных дыхательных аппаратов должны быть предусмотрены запасные баллоны.
- 7) Соответствующие инструкции по безопасной эксплуатации и действиям при аварии рефрижераторных систем должны быть размещены на видных и подходящих для этого местах на борту судна.

ЧАСТЬ С
ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ УСТАНОВКИ
(см. также правило 3)

Правило 16
Основной источник электроэнергии

- 1)
 - a) В тех случаях, когда работа вспомогательных систем, необходимых для движения и безопасности судна, обеспечивается только электроэнергией, должен быть предусмотрен основной источник энергии, состоящий по меньшей мере из двух генераторов, привод одного из которых может осуществляться главным двигателем. Администрация может одобрить другие установки, имеющие аналогичные электрические характеристики.
 - b) Мощность этих генераторов должна быть достаточной, чтобы в случае остановки какого-либо из них обеспечивать функционирование систем, упомянутых в правиле 3 б) а), за исключением мощности, необходимой для промысловых операций, обработки и сохранения улова.
 - c) Конструкция и расположение основного источника электроэнергии на судне должны обеспечивать возможность эксплуатации систем, упомянутых в правиле 3 б) а), независимо от числа оборотов и направления вращения главных гребных установок или валопроводов.
 - d) Если трансформаторы являются существенной частью системы электроснабжения, требуемой настоящим пунктом, эта система должна быть устроена так, чтобы обеспечивалась непрерывность подачи электроэнергии.
- 2)
 - a) Главная осветительная система должна быть такой, чтобы при возникновении пожара или иной аварийной ситуации в помещении или помещениях, где размещен основной источник электроэнергии, включая трансформаторы, если они имеются, не могла быть выведена из строя система аварийного освещения.
 - b) Система аварийного освещения должна быть такой, чтобы при возникновении пожара или иной аварийной ситуации в помещении или помещениях, где размещен аварийный источник электроэнергии, включая трансформаторы, если они имеются, не могла быть выведена из строя главная осветительная система.

Правило 17
Аварийный источник электроэнергии

- 1) За пределами машинных помещений, в соответствии с требованиями Администрации, должен быть предусмотрен автономный аварийный источник электроэнергии, он должен быть расположен таким образом, чтобы обеспечить его функционирование в случае пожара или других причин, вызвавших выход из строя основной электроэнергетической установки.
- 2) С учетом силы пускового тока и переходного характера некоторых видов нагрузки аварийный источник электроэнергии должен обеспечивать одновременное снабжение электроэнергией в течение по меньшей мере трех часов:

- a) УКВ радиостановки, требуемой правилами IX/6 1) a) и b) и, если применимо:
 - i) ПВ радиостановки, требуемой правилом IX/8 1) a) и b) и правилом IX/9 1) b) и c);
 - ii) судовой земной радиостанции, требуемой правилом IX/9 1) a); и
 - iii) ПВ/КВ радиостановки, требуемой правилом IX/9 2) a) и b) и правилом IX/10 1);
 - b) оборудования внутрисудовой связи, систем обнаружения пожара и систем сигнализации, которые могут потребоваться в аварийной ситуации;
 - c) ходовых огней, если в них используются только электрические светильники, и аварийного освещения:
 - i) мест спуска спасательных средств и пространства за бортом судна;
 - ii) всех проходов, сходных трапов и выходов;
 - iii) помещений, в которых находятся механизмы или аварийный источник электроэнергии;
 - iv) постов управления; и
 - v) помещений для обработки и переработки рыбы; и
 - d) аварийного пожарного насоса, если он имеется.
- 3) В качестве аварийного источника электроэнергии может быть использован генератор либо аккумуляторная батарея.
- 4) a) Если аварийным источником электроэнергии является генератор, он должен иметь независимое снабжение топливом и эффективные пусковые устройства, отвечающие требованиям Администрации. В случае, если для пуска аварийного генератора не предусмотрен второй независимый источник энергии, имеющийся единственный источник накопленной энергии должен быть снабжен защитным устройством, исключающим возможность полного истощения запасов энергии при срабатывании системы автоматического пуска.
- b) Если аварийным источником электроэнергии является аккумуляторная батарея, последняя должна выдерживать без перезарядки аварийную нагрузку, причем в течение периода разряда напряжение батареи должно оставаться в пределах плюс или минус 12% от номинального значения. В случае выхода из строя основного источника электроэнергии упомянутая аккумуляторная батарея должна автоматически подключиться к аварийному распределительному щиту и немедленно обеспечить питание электроэнергией по меньшей мере тех потребителей, которые перечислены в пунктах 2 b) и c). Аварийный распределительный щит должен быть снабжен дополнительным выключателем, обеспечивающим возможность подключения батареи вручную в случае выхода из строя автоматической системы.

5) Аварийный распределительный щит должен устанавливаться как можно ближе к аварийному источнику электроэнергии, а местоположение его должно соответствовать пункту 1). Если аварийным источником электроэнергии является генератор, аварийный распределительный щит должен находиться в том же помещении, если это не будет препятствовать нормальной эксплуатации аварийного распределительного щита.

6) Аккумуляторная батарея, установленная в соответствии с настоящим правилом, должна устанавливаться в хорошо вентилируемом помещении, в котором не допускается установка аварийного распределительного щита. В подходящем месте на главном распределительном щите или в помещении поста управления механизмами должен быть установлен индикатор для указания, когда разряжается батарея, являющаяся аварийным источником электроэнергии. Подача электроэнергии к аварийному распределительному щиту в нормальных условиях эксплуатации должна осуществляться от главного распределительного щита посредством соединительного фидера, снабженного на стороне главного распределительного щита защитой от перегрузок и короткого замыкания. Устройство на аварийном распределительном щите должно обеспечивать автоматическое подключение к аварийному источнику электроэнергии в случае выхода из строя основного источника электроэнергии. Если система предназначена для работы с обратным питанием, соединительный фидер также должен быть снабжен защитой на стороне аварийного распределительного щита по меньшей мере от короткого замыкания.

7) Конструкция и расположение аварийного генератора и приводящего его в действие первичного двигателя, а также любой аккумуляторной батареи должны обеспечивать их функционирование в режиме полной номинальной мощности как при отсутствии крена судна, так и при накренивании последнего на любой борт до $22,5^\circ$ и одновременной килевой качке до 10° или при любых сочетаниях наклонов в пределах указанных углов.

8) Конструкция и расположение аварийного источника электроэнергии и автоматического пускового оборудования должны обеспечивать возможность их надлежащей проверки силами экипажа в условиях эксплуатации судна.

Правило 18

Меры предосторожности против поражения током, пожара и других опасностей, связанных с электричеством

- 1) а) Открытые, стационарно закрепленные металлические части электрических машин или оборудования, которые обычно не находятся под напряжением, но могут оказаться под напряжением вследствие неисправности, должны быть заземлены (замкнуты на корпус), за исключением случаев, когда:
 - i) они питаются постоянным током, напряжение которого не выше 55 В, или переменным током, среднеквадратичное напряжение которого между проводниками 55 В; для получения этого напряжения переменного тока не должны применяться автотрансформаторы; или
 - ii) они питаются током, напряжение которого не превышает 250 В при наличии изолирующих трансформаторов безопасности, каждый из которых обеспечивает питание только одного потребителя; или
 - iii) они изготовлены в соответствии с принципом двойной изоляции.

- b) Переносное электрооборудование должно работать от безопасного напряжения, причем открытые металлические части такого оборудования, которые обычно не находятся под напряжением, но которые могут оказаться под напряжением вследствие неисправности, должны быть заземлены. Администрация может потребовать принятия дополнительных мер предосторожности в отношении переносных электрических светильников, инструментов или подобной аппаратуры, предназначенных для применения в тесных или исключительно сырых помещениях, где возникновение проводимости может обусловить особую опасность.
 - c) Электроаппаратура должна быть изготовлена и установлена таким образом, чтобы при нормальном обращении с ней или прикосновении к ней она не наносила травм.
- 2) Расположение главного и аварийного распределительных щитов должно обеспечивать беспрепятственный доступ, необходимый для обслуживания аппаратуры и оборудования, без опасности для персонала. Боковые и задние стороны и, если необходимо, также и передние панели распределительных щитов должны иметь надлежащие защитные ограждения. Открытые части, находящиеся под напряжением, величина которого относительно земли превышает величину, установленную Администрацией, не должны находиться на передней панели таких распределительных щитов. Если необходимо, с лицевой и тыльной сторон щитов должны находиться незлектропроводящие маты или решетки.
- 3) a) На судах длиной 75 м и более не допускается использование корпуса судна в качестве обратного провода силовых, отопительных или осветительных сетей.
- b) Требование подпункта а) не исключает применения в условиях, одобренных Администрацией, нижеследующего:
- i) системы катодной защиты с наложенным током;
 - ii) систем с ограниченным или местным заземлением; или
 - iii) систем контроля уровня изоляции, при условии что сила циркулирующего тока не превышает 30 мА при наиболее неблагоприятных условиях.
- c) В случае использования корпуса судна в качестве обратного провода все конечные ответвления (все цепи, подключенные за оконечным защитным устройством) должны быть двухпроводными, причем должны быть приняты особые меры предосторожности, удовлетворяющие требованиям Администрации.
- 4) a) В случае применения первичной или вторичной системы распределения тока для силовых установок, отопления или освещения, не использующей заземления, должно быть предусмотрено устройство для непрерывного контроля уровня изоляции относительно земли.
- b) В случае применения в соответствии с подпунктом а) системы распределения и напряжения, превышающего 55 В постоянного тока или 55 В среднеквадратичного напряжения между проводниками, должно быть предусмотрено устройство для непрерывного контроля уровня изоляции относительно земли, которое, в случае ненормально низкого

уровня изоляции, обеспечивало бы срабатывание звуковой или визуальной тревожной сигнализации.

- c) Системы распределения, которые питаются постоянным током, напряжение которого не выше 250 В, или переменным током, средне-квадратичное напряжение которого между проводниками 250 В, и протяженность которых ограничена, могут соответствовать подпункту а), если это удовлетворяет требованиям Администрации.
- 5)
- a) Все металлические защитные покрытия и броня кабелей должны быть электрически непрерывны и заземлены, кроме случаев, допускаемых Администрацией при наличии исключительных обстоятельств.
 - b) Все электрические кабели должны иметь оболочку, по меньшей мере задерживающую распространение пламени, и должны быть проложены таким образом, чтобы не ухудшались их первоначальные свойства задерживать распространение пламени. В случае необходимости Администрация может разрешить использование кабелей специальных типов для определенных целей, например радиочастотных кабелей, которые не удовлетворяют вышеупомянутому требованию.
 - c) Кабели и провода, обслуживающие особо важные или аварийные силовые установки, осветительные сети, внутрисудовую связь или сигнализацию, должны быть, по мере возможности, проложены в обход камбузов, машинных помещений категории А и прочих районов с высокой пожароопасностью, а также прачечных, помещений для разделки и обработки рыбы и прочих помещений повышенной влажности. Кабели, соединяющие пожарные насосы с аварийным распределительным щитом, должны быть огнестойкого типа, если они проходят через районы повышенной пожароопасности. Все такие кабели должны быть, по возможности, проложены таким образом, чтобы они не могли прийти в негодность вследствие нагрева переборок, который может быть вызван пожаром в смежном помещении.
 - d) Если кабели проложены в помещениях, в которых электрическое замыкание может вызвать опасность пожара или взрыва, должны быть приняты специальные меры предосторожности, предотвращающие такую опасность, удовлетворяющие требованиям Администрации.
 - e) Провода должны быть закреплены таким образом, чтобы исключить возможность их перетираания или другого повреждения.
 - f) Концевые и промежуточные соединения всех проводников должны быть выполнены таким образом, чтобы сохранились первоначальные электрические и механические свойства кабеля, а также его свойства в отношении нераспространения пламени и, в случае необходимости, огнестойкие свойства.
 - g) Кабели, прокладываемые в рефрижераторных помещениях, должны быть устойчивы к низким температурам и высокой влажности.
- 6)
- a) Цепи должны быть снабжены защитой от короткого замыкания. Цепи также должны быть защищены от перегрузок, за исключением случаев, предусмотренных в правиле 13, или случаев, в отношении которых Администрация может допустить исключение.

- b) Допустимая перегрузка или та величина перегрузки, на которую рассчитано защитное устройство, для каждой цепи должна быть постоянно указана в месте установки этого защитного устройства.
- 7) Монтаж осветительной аппаратуры должен быть выполнен таким образом, чтобы исключать возможность такого повышения температуры, которое могло бы привести к повреждению проводов, а также предотвратить чрезмерное повышение температуры окружающих материалов.
- 8) Осветительные или силовые цепи, заканчивающиеся в пожароопасных или взрывоопасных помещениях, должны быть снабжены разъединяющими выключателями, установленными вне этих помещений.
- 9) a) Конструкция и вентиляция кожуха аккумуляторных батарей должны удовлетворять требованиям Администрации.
- b) За исключением случаев, разрешенных в пункте 10), запрещается устанавливать в этих помещениях электрическое и другое оборудование, которое может явиться источником воспламенения горючих паров.
- c) Аккумуляторные батареи могут размещаться в жилых помещениях только в том случае, если они установлены в герметически закрытых кожухах.
- 10) В помещениях, в которых возможно скопление воспламеняющихся смесей, а также в любом помещении, предназначенном главным образом для размещения аккумуляторных батарей, установка электрооборудования не допускается, если только Администрация не будет убеждена в том, что:
- a) оборудование существенно необходимо для целей эксплуатации судна;
- b) тип устанавливаемого оборудования исключает возможность воспламенения упомянутой смеси;
- c) оборудование рассчитано на установку в таком помещении; и
- d) оборудование имеет соответствующее свидетельство, удовлетворяющее возможность безопасной его эксплуатации в местах вероятного скопления пыли, паров или газов.
- 11) Все деревянные мачты или стеньги должны иметь молниеотводы. На судах, построенных из материалов, не проводящих электричество, молниеотводы должны присоединяться посредством соответствующих проводников к медной пластине, прикрепленной к корпусу судна значительно ниже ватерлинии.

ЧАСТЬ D
МАШИННЫЕ ПОМЕЩЕНИЯ С ПЕРИОДИЧЕСКИ БЕЗВАХТЕННЫМ
ОБСЛУЖИВАНИЕМ
(см. также правило 3)

Правило 19
Пожарная безопасность

Противопожарные меры

- 1) Особое внимание должно уделяться трубопроводам для подачи топлива под высоким давлением. Если возможно, топливо, вытекшее из таких трубопроводов, должно собираться в надлежащую сточную цистерну, которая должна быть обеспечена тревожной сигнализацией на случай переполнения.
- 2) Если заполнение расходных топливных цистерн осуществляется автоматически или с помощью дистанционного управления, должны быть предусмотрены меры для предотвращения утечки топлива в результате их переполнения. Такие же меры должны быть предусмотрены для другого оборудования, автоматически обрабатывающего воспламеняющиеся жидкости, например, для сепараторов топлива, которые, если это возможно, должны быть установлены в особых помещениях, отведенных для сепараторов и их подогревателей.
- 3) Если расходные или отстойные топливные цистерны оборудованы подогревательными устройствами, то должна быть предусмотрена система тревожной сигнализации, срабатывающая в случае возможного превышения температуры вспышки топлива.

Обнаружение пожара

- 4) В машинных помещениях должна устанавливаться одобренного типа система обнаружения пожара, основанная на принципе самоконтроля и включающая устройства для периодической проверки.
- 5) Система обнаружения пожара должна приводить в действие как звуковую, так и визуальную системы тревожной сигнализации в рулевой рубке и в достаточном количестве других помещений для того, чтобы сигналы были замечены находящимися на борту людьми во время стоянки судна в порту.
- 6) Система обнаружения пожара должна автоматически переходить на питание от аварийного источника энергии в случае выхода из строя основного источника.
- 7) Двигатели внутреннего сгорания мощностью 2 500 кВт и выше должны быть снабжены датчиками концентрации масляных паров в картере, или датчиками температуры подшипников двигателя, или другими равноценными устройствами.

Пожаротушение

- 8) Должна быть предусмотрена стационарная система пожаротушения, удовлетворяющая требованиям Администрации и соответствующая требованиям правил V/22 и V/40.

- 9) На судах длиной 75 м и более должна быть обеспечена немедленная подача воды от пожарной магистрали:
- a) путем дистанционного запуска одного из главных пожарных насосов из рулевой рубки и с поста управления системой пожаротушения, если таковой имеется; или
 - b) путем постоянного поддержания давления в пожарной магистрали, причем следует обращать должное внимание на возможность замерзания¹⁶.

10) Требования Администрации должны быть удовлетворены в отношении огнестойкости машинных помещений, расположения и централизации органов управления системой пожаротушения, перекрывающих и отключающих устройств, упомянутых в правиле 24, например, для вентиляции, топливных насосов и т.п.; и Администрация может потребовать наличие противопожарных средств и другого противопожарного оборудования, а также дыхательных аппаратов помимо тех, которые должны находиться на судне согласно соответствующим требованиям главы V.

Правило 20 Защита от затопления

- 1) Льяла машинных помещений должны быть снабжены сигнализацией о превышении допустимого уровня, срабатывающей в случае обнаружения скопления жидкости при нормальных углах дифферента и крена. Система обнаружения должна приводить в действие звуковую и визуальную сигнализацию в помещениях с постоянной вахтой.
- 2) Органы управления любым клапаном, обслуживающим приемные патрубки забортной воды, спускные трубы, расположенные ниже ватерлинии, или осушительную систему в льялах, должны быть установлены таким образом, чтобы обеспечить достаточное время для их использования в случае, если в помещение начала поступать вода.

Правило 21 Связь

На судах длиной 75 м и более одно из двух отдельных средств связи, упомянутых в правиле 7, должно представлять собой надежное устройство переговорной связи. Дополнительное надежное устройство переговорной связи должно быть предусмотрено между рулевой рубкой и жилыми помещениями механиков.

Правило 22 Система тревожной сигнализации

- 1) Должна быть предусмотрена система тревожной сигнализации, указывающая на любую неисправность, требующую устранения.
- 2) a) Система тревожной сигнализации должна обеспечивать подачу звукового сигнала в машинное помещение и визуальную индикацию каждого отдельного сигнала в соответствующем месте.

¹⁶ См. Руководство по предотвращению замерзания пожарных магистралей, содержащееся в рекомендации 6 приложения 3 к Заключительному акту Международной конференции по безопасности рыболовных судов 1993 года, как оно воспроизведено в приложении 3 к настоящему сводному тексту.

- b) Система тревожной сигнализации должна быть связана с каютами механиков селекторным переключателем для обеспечения соединения с одной из этих кают и с общественными помещениями механиков, если они имеются. Администрация может разрешить использование других устройств, которые обеспечивают равноценные меры безопасности.
 - c) Сигнализация вызова механиков и сигнализация для вахтенных в рулевой рубке должна срабатывать, если тревожный сигнал не привлечет внимания в течение определенного периода времени, установленного Администрацией.
 - d) Звуковая и визуальная тревожная сигнализация должна срабатывать в рулевой рубке в любом случае, требующем действий или внимания ответственного лица, несущего вахту.
 - e) Система тревожной сигнализации должна быть, насколько это возможно, спроектирована по принципу безотказности.
- 3) Система тревожной сигнализации должна:
- a) непрерывно обеспечиваться питанием с автоматическим переключением на резервный источник питания в случае отказа обычного источника энергии; и
 - b) срабатывать при неисправности обычного источника питания.
- 4) a) Система тревожной сигнализации должна быть в состоянии одновременно указывать более чем одну неисправность, причем принятие одного сигнала тревоги не должно препятствовать принятию другого.
- b) Принятие любого тревожного сигнала на посту, указанном в пункте 2 а), должно быть обозначено в местах, куда поступил сигнал. Тревожные сигналы должны подаваться до тех пор, пока они не будут приняты, а визуальная индикация должна оставаться включенной до устранения неисправности. Вся тревожная сигнализация после устранения неисправности должна автоматически сбрасываться в исходное состояние.

Правило 23

Специальные требования, предъявляемые к механизмам, котлам и электрическим установкам

- 1) На судах длиной 75 м и более снабжение электроэнергией от основного источника должно осуществляться следующим образом:
- a) если подача электроэнергии обычно может обеспечиваться одним генератором, то должны предусматриваться надлежащие устройства для отключения потребителей в целях обеспечения непрерывности подачи электроэнергии к системам, необходимым для приведения судна в движение и управления им. На случай выхода из строя работающего генератора должны предусматриваться надлежащие устройства для автоматического пуска и подключения к главному распределительному щиту резервного генератора мощностью, достаточной для обеспечения движения судна и управления им, также устройства для автоматического повторного пуска наиболее важных вспомога-

тельных механизмов, соблюдая, если это требуется, последовательность операций. Могут быть предусмотрены удовлетворяющие требованиям Администрации устройства для дистанционного (ручного) пуска и подключения резервного генератора к главному распределительному щиту, а также устройства для повторного дистанционного пуска наиболее важных вспомогательных механизмов; и

- b) если подача электроэнергии обычно обеспечивается более чем одним генератором одновременно, должны быть приняты меры, например отключение потребителей, гарантирующие, в случае выхода из строя одного из этих генераторов, обеспечение оставшимися генераторами, без их перегрузки, питания систем движения судна и управления им.

2) В случае необходимости дублирования другие вспомогательные механизмы, имеющие существенно важное значение для обеспечения движения судна, должны быть оборудованы автоматическими переключающими устройствами, позволяющими осуществлять включение резервного механизма. При автоматическом переключении должна срабатывать сигнализация.

3) Системы автоматического управления и тревожной сигнализации должны отвечать следующим требованиям:

- a) система управления должна обеспечивать с помощью необходимых автоматических устройств функционирование механизмов и систем, необходимых для работы главного двигателя и его вспомогательных механизмов;
- b) должны быть предусмотрены средства, обеспечивающие поддержание давления пускового воздуха на требуемом уровне, если главными двигателями являются двигатели внутреннего сгорания;
- c) должна быть предусмотрена удовлетворяющая требованиям правила 22 система тревожной сигнализации для всех имеющих важное значение параметров: давления, температуры, уровня жидкости и т.д.; и
- d) в надлежащих случаях должен быть предусмотрен соответствующий центральный пост, оборудованный необходимыми панелями тревожной сигнализации и контрольно-измерительными приборами, указывающими все неисправности, о возникновении которых подан тревожный сигнал.

Правило 24 **Системы обеспечения безопасности**

Должна быть предусмотрена система обеспечения безопасности с тем, чтобы серьезная неисправность в работе механизмов или котла, которая представляет непосредственную опасность, вызвала автоматическое отключение этой части установки и включение тревожной сигнализации. Автоматическое отключение пропульсивной установки должно производиться только в тех случаях, которые могут привести к серьезному повреждению, полному выходу из строя пропульсивной установки или взрыву. При наличии устройств блокировки отключения главной пропульсивной установки они должны быть такими, чтобы исключить их случайное срабатывание. Должны быть предусмотрены средства, обеспечивающие визуальную индикацию срабатывания устройств блокировки.

ГЛАВА V
ПРОТИВОПОЖАРНАЯ ЗАЩИТА, ОБНАРУЖЕНИЕ И ТУШЕНИЕ ПОЖАРА
(см. также правило IV/19)

ЧАСТЬ A
ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Правило 1
Общие положения

- 1) Настоящая глава, если специально не предусмотрено иное, применяется к новым судам длиной 45 м и более.
- 2) В жилых и служебных помещениях должен быть принят один из следующих способов защиты:
 - a) Способ IF. Изготовление всех внутренних разделительных переборок из негорючих перекрытий класса «В» или «С», как правило, без установки системы обнаружения пожара или спринклерной системы в жилых и служебных помещениях; или
 - b) Способ IIF. Установка системы пожарной сигнализации и автоматической спринклерной системы для обнаружения и тушения пожара во всех помещениях, в которых можно ожидать его возникновения, как правило, без ограничения типа внутренних разделительных переборок; или
 - c) Способ IIIF. Установка автоматической системы обнаружения пожара и пожарной сигнализации во всех помещениях, в которых можно ожидать возникновения пожара, как правило, без ограничения типа внутренних разделительных переборок, за исключением того, что площадь любого жилого помещения или помещений, выгороженных перекрытиями класса «А» или «В», ни в коем случае не должна превышать 50 м². Однако Администрация может увеличить такую площадь для общественных помещений.
- 3) Требования к использованию негорючих материалов для изготовления и изоляции переборок машинных помещений, постов управления и т.д., а также для защиты выгородок трапов и коридоров должны быть общими для всех трех способов.

Правило 2
Определения

- 1) *Негорючий материал* есть материал, который при нагревании до температур приблизительно 750°С не горит и не выделяет легковоспламеняющихся паров в количестве, достаточном для их самовоспламенения, что определяется по удовлетворяющей Администрацию установленной методике. Любой другой материал является горючим материалом¹⁷.
- 2) *Стандартное испытание на огнестойкость* есть такое испытание, при котором образцы соответствующих переборок или палуб подвергаются нагреву в испытательной печи при температурах, приблизительно соответствующих стандартной кри-

¹⁷ См. часть 1 «Испытания на негорючесть», содержащуюся в приложении 1 к Международному кодексу по применению методик испытаний на огнестойкость 2010 года, одобренному Комитетом по безопасности на море Организации резолюцией MSC.307(88).

вой «время-температура». Образец должен иметь площадь поверхности, подвергающейся нагреву, не менее 4,65 м² и высоту (или длину палубы) 2,44 м, как можно точнее соответствовать запроектированной конструкции и иметь, где это уместно, по меньшей мере одно соединение. Стандартная кривая «время-температура» есть плавная кривая, проходящая через следующие точки температуры, откладываемые от первоначальной температуры печи:

в конце первых 5 мин	556°C
в конце первых 10 мин	659°C
в конце первых 15 мин	718°C
в конце первых 30 мин	821°C
в конце первых 60 мин	925°C

3) *Перекрытия класса «А»* есть перекрытия, образуемые переборками и палубами, которые отвечают следующим требованиям:

- a) они должны быть изготовлены из стали или другого равноценного материала;
- b) они должны иметь соответствующие элементы жесткости;
- c) их конструкция должна обеспечивать предотвращение прохождения дыма и пламени до конца одночасового стандартного испытания на огнестойкость; и
- d) они должны быть изолированы одобренными негорючими материалами так, чтобы средняя температура на стороне, противоположной огневому воздействию, не повышалась более чем на 139°C по сравнению с первоначальной температурой и чтобы ни в одной точке, включая соединения, температура не повышалась более чем на 180°C по сравнению с первоначальной температурой в течение указанного ниже времени:

класс «А-60»	60 мин
класс «А-30»	30 мин
класс «А-15»	15 мин
класс «А-0»	0 мин

Администрация может потребовать испытания прототипа переборки или палубы, чтобы убедиться, что они отвечают указанным выше требованиям в отношении огнестойкости и повышения температуры¹⁸.

4) *Перекрытия класса «В»* есть перекрытия, образуемые переборками, палубами, подволоками или зашивками, которые отвечают следующим требованиям:

- a) их конструкция должна обеспечивать предотвращение прохождения через них пламени до конца получасового стандартного испытания на огнестойкость;
- b) они должны иметь такую изоляцию, чтобы средняя температура на стороне, противоположной огневому воздействию, не повышалась более чем на 139°C по сравнению с первоначальной температурой и

¹⁸ См. часть 3 «Испытания перекрытий классов «А», «В» и «F», содержащаяся в приложении 1 к Международному кодексу по применению методик испытаний на огнестойкость 2010 года, одобренному Комитетом по безопасности на море Организации резолюцией MSC.307(88).

чтобы ни в одной точке, включая соединения, температура не повышалась более чем на 225°C по сравнению с первоначальной температурой в течение указанного ниже времени:

класс «B-15»	15 мин
класс «B-0»	0 мин; и

- с) они должны быть изготовлены из одобренных негорючих материалов, и все материалы, используемые для изготовления и установки перекрытий класса «B», должны быть негорючими, за исключением горючей облицовки, применение которой может быть разрешено при условии, что она отвечает другим требованиям настоящей главы.

Администрация может потребовать испытания прототипа перекрытия, чтобы убедиться, что оно отвечает указанным выше требованиям в отношении огнестойкости и повышения температуры¹⁹.

5) *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 другим требованиям настоящей главы.

6) *Перекрытия класса «F»* есть перекрытия, образуемые переборками, палубами, подволоками или зашивками, которые отвечают следующим требованиям:

- а) их конструкция должна обеспечивать предотвращение прохождения через них пламени до конца получасового стандартного испытания на огнестойкость; и
- б) они должны иметь такую изоляцию, чтобы средняя температура на стороне, противоположной огневому воздействию, не повышалась более чем на 139°C по сравнению с первоначальной температурой и чтобы ни в одной точке, включая соединения, температура не повышалась более чем на 225°C по сравнению с первоначальной температурой до конца первых 30 мин стандартного огневого испытания.

Администрация может потребовать испытания прототипа перекрытия, чтобы убедиться, что оно отвечает указанным выше требованиям в отношении огнестойкости и повышения температуры¹⁸.

7) *Непрерывные подволоки или зашивки класса «B»* есть такие подволоки или зашивки класса «B», которые заканчиваются только у перекрытий класса «A» или «B».

8) *Сталь или другой равноценный материал* означает сталь или любой материал, который сам по себе или благодаря покрывающей его изоляции обладает в конце применимого огневого воздействия при стандартном испытании на огнестойкость конструктивными свойствами и огнестойкостью, равноценными стали (например, алюминиевый сплав с соответствующей изоляцией).

9) *Медленное распространение пламени* означает, что поверхность, характеризующая подобным образом, в достаточной степени ограничивает распространение

¹⁹ См. часть 3 «Испытания перекрытий классов «A», «B» и «F», содержащуюся в приложении 1 к Международному кодексу по применению методик испытаний на огнестойкость 2010 года, одобренному Комитетом по безопасности на море Организации резолюцией MSC.307(88).

пламени, что определяется по удовлетворяющей Администрацию установленной методике испытаний.

10) *Жилые помещения* есть помещения, используемые как общественные помещения, коридоры, туалеты, каюты, кабинеты, госпитали, кинозалы, комнаты для игр и развлечений, буфетные, не содержащие оборудования для приготовления горячей пищи, и другие подобные помещения.

11) *Общественные помещения* есть те из жилых помещений, которые используются как залы, столовые, салоны и подобные постоянно выгороженные помещения.

12) *Служебные помещения* есть помещения, используемые как камбузы, буфетные, содержащие оборудование для приготовления горячей пищи, шкафы, и кладовые, мастерские, не являющиеся частью машинных помещений, и другие подобные помещения, а также шахты, ведущие в такие помещения.

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

14) *Машинные помещения категории А* – это те помещения, в которых расположены двигатели внутреннего сгорания, используемые:

- a) как главные механизмы; или
- b) для других целей, если суммарная мощность таких двигателей составляет не менее 750 кВт,

либо в которых расположен любой котел, работающий на жидком топливе, или установка жидкого топлива.

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

ЧАСТЬ В ПРОТИВОПОЖАРНАЯ ЗАЩИТА СУДОВ ДЛИНОЙ 60 МЕТРОВ И БОЛЕЕ

Правило 3 Конструкция

1) Корпус, надстройка, конструктивные переборки, палубы и рубки должны быть построены из стали или другого равноценного материала, за исключением случаев, особо оговоренных в пункте 4).

2) Изоляция элементов перекрытий класса «А» и «В», выполненных из алюминиевого сплава, за исключением конструкций, которые, по мнению Администрации, не несут нагрузку, должна быть такой, чтобы температура основы конструкции не поднималась выше, чем на 200°С по сравнению с температурой окружающей среды в любой момент во время стандартного испытания на огнестойкость.

3) Необходимо обратить особое внимание на изоляцию стоек, пиллерсов и других конструктивных элементов, изготовленных из алюминиевого сплава, необходимых для поддержания площадок для размещения и спуска на воду спасательных средств и посадки в них людей, а также перекрытий класса «А» и «В» с тем, чтобы обеспечить, чтобы:

- a) для таких элементов, необходимых для поддержания площадок со спасательными средствами и перекрытий класса «А», требование об ограничении повышения температуры, указанное в пункте 2), относилось к концу одночасового периода; и
- b) для таких элементов, необходимых для поддержания перекрытий класса «В», требование об ограничении повышения температуры, указанное в пункте 2), относилось к концу получасового периода.

4) Верхние перекрытия и шахты машинных помещений категории «А» должны изготавливаться из стали с соответствующей изоляцией, а все отверстия в них должны быть надлежащим образом расположены и защищены с тем, чтобы препятствовать распространению пламени.

Правило 4 **Переборки внутри жилых и служебных помещений**

1) Внутри жилых и служебных помещений все переборки, в отношении которых требуется, чтобы они были перекрытиями класса «В», должны простирались от палубы до палубы и до наружной обшивки или других ограничивающих конструкций, если только по обе стороны переборок не установлены непрерывные подволоки или зашивки класса «В» или то и другое вместе, в этом случае переборка может заканчиваться у непрерывного подволока или зашивки.

2) Способ IF. Все переборки, в отношении которых настоящим правилом или другими правилами настоящей части не требуется, чтобы они были перекрытиями класса «А» или «В», должны быть по меньшей мере перекрытиями класса «С».

3) Способ IIF. Не должно иметься каких-либо ограничений по конструкции переборок, в отношении которых настоящим правилом или другими правилами настоящей части не требуется, чтобы они были перекрытиями класса «А» или «В», кроме отдельных случаев, когда согласно таблице 1 правила 7 требуются переборки класса «С».

4) Способ IIIF. Не должно иметься каких-либо ограничений по конструкции переборок, в отношении которых настоящим правилом или другими правилами настоящей части не требуется, чтобы они были перекрытиями класса «А» или «В». Площадь любого жилого помещения или помещений, ограниченных непрерывным перекрытием класса «А» или «В», ни в коем случае не должна превышать 50 м², кроме отдельных случаев, когда согласно таблице 1 правила 7 требуются переборки класса «С». Однако Администрация может разрешить увеличить такую площадь для общественных помещений.

Правило 5 **Защита трапов и шахт лифтов в жилых и служебных помещениях и постах управления**

1) Трапы, проходящие только через одну палубу, должны быть защищены по меньшей мере на одном уровне как минимум перекрытиями класса «В-0» и дверями

самозакрывающегося типа. Лифты, проходящие только через одну палубу, должны быть выгорожены перекрытиями класса «А-0» со стальными дверями на обоих уровнях. Трапы и шахты лифтов, проходящие более чем через одну палубу, должны быть выгорожены по меньшей мере перекрытиями класса «А-0» и защищены дверями самозакрывающегося типа на всех уровнях.

2) Все трапы должны иметь стальную рамную конструкцию, за исключением случаев, когда Администрация разрешает использование другого равноценного материала.

Правило 6 Двери в огнестойких перекрытиях

1) Двери должны обладать огнестойкостью, насколько это практически осуществимо, эквивалентной огнестойкости перекрытий, в которых они установлены. Двери и дверные рамы, установленные в перекрытиях класса «А», должны быть стальными. Двери, установленные в перекрытиях класса «В», должны быть из негорючего материала. Двери, установленные в ограничивающих переборках машинных помещений категории «А», должны быть самозакрывающегося типа и в достаточной мере газонепроницаемыми. Администрация может разрешить использование горючих материалов для дверей, отделяющих каюты от индивидуальных внутренних санитарных помещений, как, например, душевые, если они выполнены в соответствии со способом IF.

2) Двери, в отношении которых требуется, чтобы они были дверями самозакрывающегося типа, не должны иметь откидных крюков. Однако допускается применение удерживающих устройств с дистанционным открывающим механизмом надежного типа.

3) В дверях и под дверями в переборках коридоров могут допускаться вентиляционные отверстия, но такие отверстия не разрешаются в дверях и под дверями в выгородках трапов. Отверстия должны быть расположены только в нижней половине двери. Если такое отверстие расположено в двери или под ней, общая полезная площадь любого такого отверстия или отверстий не должна превышать 0,05 м². Когда такое отверстие прорезано в двери, оно должно иметь закрывающуюся решетку из негорючего материала.

4) Водонепроницаемые двери могут быть неизолированными.

Правило 7 Огнестойкость переборок и палуб

1) В дополнение к требованиям о выполнении специальных положений об огнестойкости переборок и палуб, изложенных в других разделах настоящей части, минимальная огнестойкость переборок и палуб должна соответствовать огнестойкости, указанной в таблице 1 и таблице 2 настоящего правила.

2) Для применения таблиц следует руководствоваться следующими требованиями:

- a) таблицы 1 и 2 должны применяться соответственно к переборкам и палубам, разделяющим смежные помещения; и
- b) в целях определения надлежащих норм огнестойкости перекрытий между смежными помещениями такие помещения подразделяются в зависимости от их пожарной опасности на:

i) Посты управления 1)

Помещения, в которых расположены аварийные источники электроэнергии и освещения.

Рулевая и штурманская рубка.

Помещения, в которых расположено судовое радиооборудование.

Станции тушения пожара, посты управления пожаротушением и приемные станции пожарных сигналов.

Пост управления пропульсивной установкой, если он находится вне машинного отделения.

Помещения, в которых размещены устройства централизованной пожарной сигнализации.

ii) Коридоры 2)

Коридоры и вестибюли

iii) Жилые помещения 3

Помещения, определение которых дано в правиле 2 10) и 11), за исключением коридоров.

iv) Трапы

Внутренние трапы, лифты и подъемники, кроме тех, которые полностью находятся в машинных помещениях, и их выгородки. В связи с этим трап, выгороженный только на одном уровне, должен рассматриваться как часть помещения, от которого он не отделен противопожарной дверью.

v) Служебные помещения низкой пожароопасности 5)

Шкафы и кладовые площадью менее 2 м², сушильные комнаты и прачечные.

vi) Машинные помещения категории А 6)

Помещения, определение которых дано в правиле 2 14).

vii) Прочие машинные помещения 7)

Помещения, определение которых дано в правиле 2 15), включая помещения для рыбомучных установок, кроме машинных помещений категории А.

viii) Грузовые помещения 8)

Все помещения, используемые для перевозки груза, включая грузовые танки для нефтепродуктов, а также шахты и люки, ведущие в такие помещения.

ix) Служебные помещения высокой пожароопасности 9)

Камбузы, буфетные, с устройствами для приготовления пищи, малярные и фонарные, шкафы и кладовые площа-

дью 2 м² и более и мастерские, не являющиеся частью машинных помещений.

х) Открытые палубы 10)

Открытые участки палуб и закрытые участки, предназначенные для отдыха, помещения для разделки рыбы в сыром виде, помещения для мойки рыбы и подобные им помещения, не представляющие пожарной опасности.

Воздушные пространства за пределами надстроек и рубок.

Название каждой категории носит скорее обобщенный, нежели ограничительный характер. Цифра в скобках, следующая за каждой категорией, относится к соответствующему столбцу или ряду в таблицах.

Таблица 1. Огнестойкость переборок, разделяющих смежные помещения

Помещения	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
Посты управления 1)	A-0 ^e	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 ^c	B-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*
Жилые помещения 3)			C ^{a,b}	B-0 A-0 ^c	B-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*
Трапы 4)				B-0 A-0 ^c	B-0 A-0 ^c	A-60	A-0	A-0	A-0	*
Служебные помещения низкой пожароопасности 5)					C	A-60	A-0	A-0	A-0	*
Машинные помещения категории А 6)						*	A-0	A-0	A-60	*
Прочие машинные помещения 7)							A-0 ^d	A-0	A-0	*
Грузовые помещения 8)								*	A-0	*
Служебные помещения высокой пожароопасности 9)									A-0 ^d	*
Открытые палубы 10)										-

Таблица 2. Огнестойкость палуб, разделяющих смежные помещения

Помещение сверху ↓	Помещение снизу→	1)	2)	3)	4)	5)	6)	7)	8)	9)	10)
Посты управления 1)		A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*

Коридоры 2)	A-0	*	*	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*
Жилые помещения 3)	A-60	A-0	*	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*
Трапы 4)	A-0	A-0	A-0	*	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*
Служебные помещения низкой пожароопасности 5)	A-15	A-0	A-0	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*
Машинные помещения категории А 6)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-60	*	A-60	A-30	A-60	*
Прочие машинные помещения 7)	A-15	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	*
Служебные помещения высокой пожароопасности 9)	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0 ^d	*
Открытые палубы 10)	*	*	*	*	*	*	*	*	*	—

Примечания: Относятся к таблицам 1 и 2, соответственно

- a) При способах IIF и IIIF противопожарной защиты к этим переборкам особых требований не предъявляется.
 - b) При способе IIIF между помещениями или группами помещений площадью 50 м² и более должны предусматриваться переборки класса «В» с огнестойкостью класса «В-0».
 - c) Для уточнения, переборку какого класса следует установить, см. правила 4 и 5.
 - d) Если помещения относятся к категории, обозначенной одинаковой цифрой и индексом ^d, переборки или палубы класса, указанного в таблицах, требуются только в тех случаях, когда смежные помещения используются для различных целей, как, например, в категории 9). Если камбуз примыкает к камбузу, то переборка не требуется; если же камбуз примыкает к малярной, то требуется переборка класса «А-0».
 - e) Переборки, отделяющие друг от друга рулевую рубку, штурманскую рубку и радиорубку, могут быть класса «В-0».
 - f) Огнестойкая изоляции может не устанавливаться, если в машинном помещении категории 7), по мнению Администрации, вероятность возникновения пожара невелика или отсутствует.
 - *
- В случаях, отмеченных в таблицах звездочкой, требуемое перекрытие должно быть из стали или равноценного материала, но необязательно должно соответствовать нормам класса «А».

3) Непрерывные подволоки или зашивки класса «В» в сочетании с соответствующими палубами или переборками могут рассматриваться как частично или целиком способствующие удовлетворению требований, предъявляемых к изоляции и огнестойкости перекрытий.

4) Окна и световые люки в машинных помещениях должны удовлетворять следующим требованиям:

- a) для открывающихся световых люков должна быть предусмотрена возможность их закрытия снаружи помещения. Световые люки, имеющие стеклянные панели, должны быть снабжены постоянно закрепленными снаружи щитками, изготовленными из стали или другого равноценного материала;
- b) стекло или подобные ему материалы не должны устанавливаться в переборках машинных помещений. Это не исключает возможности использования армированного стекла для световых люков и стекла на постах управления внутри машинных помещений; и
- c) в световых люках, упомянутых в подпункте а), должно использоваться армированное стекло.

5) Наружные ограничивающие конструкции, которые согласно правилу 3 1) должны быть изготовлены из стали или другого равноценного материала, могут быть прорезаны для установки окон или иллюминаторов, при условии что ни в каких других требованиях настоящей части не предусматривается, чтобы такие конструкции имели огнестойкость класса «А». Аналогичным образом, в таких ограничивающих конструкциях, для которых не требуется огнестойкость класса «А», двери могут быть изготовлены из материалов, удовлетворяющих требованиям Администрации.

Правило 8 Детали конструкции

1) Способ IF. В жилых и служебных помещениях и на постах управления все зашивки, предотвращающие тягу заделки, подволоки и их обрешетники должны быть выполнены из негорючего материала.

2) Способы IIF и IIIF. В коридорах и в выгородках трапов жилых и служебных помещений и постов управления подволоки, зашивки, предотвращающие тягу заделки и их обрешетники должны быть выполнены из негорючего материала.

3) Способы IF, IIF и IIIF

- a) Во всех судовых помещениях, за исключением грузовых помещений или рефрижераторных кладовых служебных помещений, должны использоваться изоляционные материалы негорючего типа. Парозащитные покрытия и клеи, применяемые совместно с изоляционным материалом, а также изоляция арматуры систем подачи холода обязательно должны быть негорючими, но их количество, насколько это практически осуществимо, должно быть минимальным, а их открытые поверхности, в соответствии с требованиями Администрации, должны обладать характеристиками медленного распространения пламени. В местах возможного попадания нефтепродуктов поверхность изоляции должна быть непроницаемой для нефтепродуктов и их паров.

- b) Если в жилых и служебных помещениях переборки, зашивки и подволоки установлены из негорючих материалов, они могут быть облицованы горючим материалом толщиной не более 2 мм внутри любого такого помещения, а в коридорах, выгородках трапов и постах управления толщина горючего материала не должна превышать 1,5 мм.
- c) Воздушные пространства за подволоками, панелями или зашивками должны быть разделены плотно пригнанными заделками, предотвращающими тягу и расположенными на расстоянии не более 14 м друг от друга. В вертикальном направлении такие пространства, включая пространства, находящиеся за внутренней зашивкой выгородок трапов, шахт и т.д., должны быть перекрыты на каждой палубе.

Правило 9 Вентиляционные системы

- 1) a) Вентиляционные каналы должны быть выполнены из негорючего материала. Однако нет необходимости изготавливать из негорючего материала короткие каналы, не превышающие, как правило, 2 м в длину, с площадью поперечного сечения не более 0,02 м², при соблюдении следующих условий:
 - i) эти каналы должны быть выполнены из материала, который, по мнению Администрации, представляет низкую пожароопасность;
 - ii) они могут применяться только на концевом участке вентиляционного устройства; и
 - iii) они должны находиться на расстоянии не менее 600 мм, измеренном вдоль канала, от отверстия в перекрытии класса «А» или «В», включая непрерывные подволоки класса «В».
- b) Там, где вентиляционные каналы с площадью поперечного сечения в свету, превышающей 0,02 м², проходят через переборки или палубы класса «А», стенки отверстия должны быть облицованы стальным листом, исключая те случаи, когда каналы, проходящие через переборки или палубы, в месте прохода через палубу или переборку изготовлены из стали и соответствуют в этой части канала следующим требованиям:
 - i) для каналов с площадью поперечного сечения в свету более 0,02 м² толщина облицовки должна быть по меньшей мере 3 мм, а длина минимум 900 мм. В районе прохода через переборки эту облицовку желательно равномерно разделить по обе стороны переборки. Каналы с площадью поперечного сечения в свету более 0,02 м² должны иметь противопожарную изоляцию. Изоляция должна обладать по меньшей мере той же огнестойкостью, что и переборка или палуба, через которую проходит канал. В соответствии с требованиями Администрации может быть предусмотрена равноценная защита прорезанного отверстия; и
 - ii) каналы с площадью поперечного сечения в свету более 0,075 м² должны не только удовлетворять требованиям подпункта b) i), но и быть снабжены противопожарными заслон-

ками. Противопожарная заслонка должна действовать автоматически, однако необходимо предусмотреть, чтобы она могла закрываться вручную с обеих сторон переборки или палубы. Заслонка должна быть снабжена индикатором, показывающим, закрыта она или открыта. Однако противопожарные заслонки не требуются, если каналы проходят через помещения, выгороженные перекрытиями класса «А», не обслуживая их, при условии что эти каналы обладают такой же огнестойкостью, что и переборки, через которые они проходят.

- c) Каналы для вентиляции машинных помещений категории А или камбузов, как правило, не должны проходить через жилые и служебные помещения или посты управления. Если Администрация разрешает такое расположение каналов, они должны быть выполнены из стали или равноценного материала и расположены таким образом, чтобы сохранить огнестойкость перекрытий.
- d) Вентиляционные каналы жилых и служебных помещений или постов управления не должны, как правило, проходить через машинные помещения категории А или через камбузы. Если Администрация разрешает такое расположение каналов, они должны быть выполнены из стали или равноценного материала и расположены таким образом, чтобы сохранить огнестойкость перекрытий.
- e) В тех случаях, когда вентиляционные каналы с площадью поперечного сечения в свету, превышающей 0,02 м², проходят через переборки класса «В», стенки отверстия должны иметь облицовку из стального листа на протяжении не менее 900 мм, кроме случаев, когда в местах прохода через переборки на всю длину этого участка каналы выполнены из стали. В районе прохода через переборки класса «В» эту облицовку желательно равномерно разделить по обе стороны переборки.
- f) В расположенных вне машинных помещений постах управления должны быть, по возможности, приняты меры, обеспечивающие там вентиляцию, видимость и отсутствие дыма, так, чтобы в случае пожара находящиеся в них механизмы и оборудование могли быть под контролем и продолжать эффективно функционировать. Необходимо предусмотреть запасные и отдельные средства подачи воздуха; воздухозаборные отверстия двух источников снабжения должны быть расположены таким образом, чтобы свести к минимуму опасность засасывания дыма одновременно в оба отверстия. По усмотрению Администрации эти требования могут не применяться к постам управления, расположенным на открытой палубе и имеющим выход на нее, или там, где местные закрывающие устройства будут такими же эффективными.
- g) Вытяжные каналы от камбузных плит в местах прохода через жилые помещения или помещения, содержащие горючие материалы, должны быть выполнены из перекрытий класса «А». Каждый вытяжной канал должен быть снабжен:
 - i) жиролоуловителем, легко снимаемым для очистки;
 - ii) противопожарной заслонкой, расположенной в нижнем конце канала;

- iii) устройствами для выключения вытяжного вентилятора, управляемыми из камбуза; и
- iv) стационарными устройствами для тушения пожара внутри канала, за исключением случаев, когда Администрация считает такие установки нецелесообразными на судах длиной менее 75 м.

2) Главные приемные и выпускные отверстия всех вентиляционных систем должны иметь средства для закрывания, расположенные вне вентилируемых помещений. Механическая вентиляция жилых и служебных помещений, постов управления и машинных помещений должна иметь устройства для их выключения с легкодоступного места, находящегося вне обслуживаемого помещения. В случае возникновения пожара в обслуживаемых помещениях доступ к этому месту не должен оказаться быстро отрезанным. Устройства, предусмотренные для выключения механической вентиляции машинных помещений, должны быть совершенно отделены от устройств, предназначенных для выключения вентиляции других помещений.

3) Должны быть предусмотрены средства для закрытия, с безопасного места, кольцевых пространств вокруг дымовых труб.

4) Вентиляционные системы, обслуживающие машинные помещения, должны быть независимы от систем, обслуживающих другие помещения.

5) Кладовые, в которых хранится значительное количество легковоспламеняющихся материалов, должны быть оборудованы вентиляционными установками, отделенными от других вентиляционных систем. Вентиляция должна быть обеспечена на верхнем и нижнем уровнях, а приемные и выпускные отверстия вентиляторов должны быть расположены в безопасных местах и снабжены искроуловителями.

Правило 10 **Нагревательные устройства**

1) Электрические грелки должны быть закреплены в таком положении и изготовлены так, чтобы свести к минимуму опасность возникновения пожара. Элементы этих грелок должны располагаться таким образом, чтобы выделяемое ими тепло не могло подпалить или воспламенить одежду, занавеси и другие подобные материалы.

2) Отопление посредством открытого огня должно быть запрещено. Отопительные печи и другие подобные устройства должны быть надежно закреплены; под ними, вокруг них и в районе их дымоходов должна быть предусмотрена надлежащая противопожарная защита и изоляция. Дымоходы печей, работающих на твердом топливе, должны иметь такое расположение и конструкцию, чтобы свести к минимуму возможность их засорения продуктами сгорания; должны быть предусмотрены средства для быстрой очистки дымоходов. Заслонки, ограничивающие тягу в дымоходах, даже в закрытом положении должны оставлять достаточную часть дымохода открытой. Помещения, в которых установлены печи, должны быть снабжены вентиляторами с достаточной площадью поперечного сечения для обеспечения надлежащего поступления воздуха к печи. Такие вентиляторы не должны иметь закрывающих устройств, а их расположение должно исключать необходимость наличия закрывающих устройств, требуемых согласно правилу II/9.

3) Газовые горелки с открытым пламенем, за исключением камбузных плит и водоподогревателей, должны быть запрещены. Помещения, в которых установлены такие плиты или водоподогреватели, должны иметь надлежащую вентиляцию для удаления продуктов сгорания и возможных утечек газа в безопасное место. Все трубо-

провода, по которым газ из баллона подается к печи или водоподогревателю, должны быть выполнены из стали или другого одобренного материала. Должны быть установлены автоматические предохранительные устройства, отключающие подачу газа в случае падения давления в газовой магистрали или обрыва факела в каком-либо приборе.

4) В случае использования газообразного топлива для бытовых целей такие устройства, а также хранение, распределение и использование топлива должны удовлетворять требованиям Администрации и правила 12.

Правило 11 – Разное²⁰

1) Все открытые поверхности в коридорах и выгородках трапов, а также поверхности, включая обрешетки в скрытых или недоступных местах в жилых и служебных помещениях и постах управления, должны иметь характеристики медленного распространения пламени²¹. Открытые поверхности подволоков в жилых и служебных помещениях и на постах управления должны иметь характеристики медленного распространения пламени.

2) Краски, лаки и другие отделочные материалы, используемые для покрытия открытых внутренних поверхностей, не должны обладать способностью выделять чрезмерное количество дыма, токсичных газов или паров. Администрация должна удостовериться в том, что они не создают слишком большую пожароопасность.

3) Первичные палубные покрытия в жилых и служебных помещениях и на постах управления должны изготавливаться из одобренного материала, который не должен легко воспламеняться или создавать опасность взрыва либо выделения токсичных веществ при высоких температурах²².

4) Если в перекрытиях класса «А» или «В» прорезаются отверстия для прокладки электрических кабелей, трубопроводов, шахт, каналов и т.д. или для установки вентиляционных головок, осветительной арматуры и подобных им устройств, необходимо принять меры, исключающие нарушение огнестойкости перекрытий.

5) а) В жилых и служебных помещениях и на постах управления трубы, проходящие через перекрытия класса «А» и «В», должны быть выполнены из одобренного материала с учетом температуры, которую эти перекрытия должны выдерживать. В тех случаях, когда Администрация разрешает прокладку трубопроводов для нефтепродуктов и горючих жидкостей через жилые и служебные помещения, трубопроводы для нефтепродуктов и горючих жидкостей должны быть выполнены из одобренного материала с учетом пожарной опасности.

б) Материалы, которые быстро становятся непригодными при нагреве, не должны применяться для изготовления забортных шпигатов, фановых сливов и других сливных труб, расположенных вблизи ватерли-

²⁰ См. Руководство относительно использования определенных пластмассовых материалов, содержащееся в рекомендации 7 приложения 3 к Заключительному акту Международной конференции по безопасности рыболовных судов 1993 года, как оно воспроизведено в приложении 3 к настоящему сводному тексту.

²¹ См. *Руководящие указания по оценке огнеопасности материалов, принятые Организацией резолюцией А.166(ES.IV)*, и часть 5 «Испытание для определения поверхностной воспламеняемости (Испытание материалов поверхности и первичных палубных покрытий)», содержащуюся в приложении 1 к Международному кодексу по применению методик испытаний на огнестойкость 2010 года, одобренному Комитетом по безопасности на море Организации резолюцией MSC.307(88).

²² См. Рекомендацию о *методике огневых испытаний для определения воспламеняемости основных палубных покрытий*, принятую Организацией резолюцией А.687(17).

нии, и там, где разрушение материала в случае пожара может создать опасность затопления.

- 6) В киноустановках не должны применяться киноленты на нитроцеллюлозной основе.
- 7) Все емкости для отходов, кроме тех, которые используются при разделке рыбы, должны быть изготовлены из негорючих материалов и не должны иметь отверстий в стенках или днище.
- 8) Механизмы, используемые для приводов топливоперекачивающих насосов, топливных расходных насосов и других подобных им топливных насосов, должны быть снабжены устройствами дистанционного управления, расположенными вне помещения, где установлены механизмы, таким образом, чтобы можно было остановить насосы в случае пожара в помещении, в котором расположены механизмы.
- 9) Там, где это необходимо, должны быть установлены поддоны для предотвращения попадания утечек топлива в льяла.
- 10) В отсеках, используемых для хранения рыбы, горючая изоляция должна быть защищена плотно прилегающим покрытием.

Правило 12

Хранение газовых баллонов и опасных материалов

- 1) Баллоны для сжатых, сжиженных или растворенных газов должны иметь отчетливую маркировку предписанного опознавательного цвета и четкую надпись с названием и химической формулой содержащихся в них веществ; баллоны должны быть надежно закреплены.
- 2) Баллоны, содержащие воспламеняющиеся или другие опасные газы, и использованные баллоны должны храниться на открытых палубах в надежно закрепленном положении, а все клапаны, регуляторы давления и трубки, отходящие от таких баллонов, должны быть защищены от повреждения. Баллоны должны быть защищены от резких колебаний температуры, прямых солнечных лучей и скопления снега. Однако Администрация может допустить хранение таких баллонов в помещениях, отвечающих требованиям пунктов 3-5.
- 3) Помещения, в которых хранятся легковоспламеняющиеся жидкости, например легкоиспаряющиеся краски, керосин, бензол и т.д. и, где разрешается, сжиженный газ, должны иметь непосредственный доступ только с открытых палуб. Устройства для регулирования давления и предохранительные клапаны должны производить выпуск паров или газов внутри помещения. Если ограничивающие переборки таких отсеков примыкают к другим закрытым помещениям, они должны быть газонепроницаемыми.
- 4) В помещениях, используемых для хранения легковоспламеняющихся жидкостей или сжиженных газов, не должна допускаться прокладка электрических кабелей и установка электроарматуры, кроме тех, которые необходимы для обслуживания этих помещений. Если такая электроарматура установлена, она должна отвечать требованиям Администрации в отношении арматуры, применяемой в легковоспламеняющейся среде. Источники тепла должны находиться вне таких помещений, и на видном месте должны помещаться таблички с надписями «Не курить» и «Не пользоваться открытым огнем».
- 5) Для хранения каждого вида сжатого газа должно быть предусмотрено отдельное помещение. Отсеки, используемые для хранения таких газов, не должны исполь-

зоваться для хранения других воспламеняющихся веществ, инструментов или предметов, не имеющих отношения к системе распределения газа. Однако Администрация может смягчить эти требования с учетом характеристик, объема и назначения таких сжатых газов.

Правило 13 Пути эвакуации

1) Наклонные и вертикальные трапы, ведущие во все жилые помещения и в помещения, где обычно работает экипаж, а также из них, за исключением машинных помещений, должны быть расположены таким образом, чтобы обеспечить быструю эвакуацию на открытую палубу и далее – к спасательным средствам. В частности, для всех этих помещений:

- a) на всех уровнях расположения жилых помещений необходимо предусмотреть не менее двух далеко отстоящих друг от друга путей эвакуации, которые могут включать обычные выходы из каждого ограниченного помещения или группы помещений;
- b)
 - i) главным путем эвакуации из помещений, расположенных ниже открытой палубы, должен быть трап, а вторым путем может быть шахта или трап; и
 - ii) путями эвакуации из помещений, расположенных выше открытой палубы, должны быть трапы или двери, ведущие на открытую палубу, или те и другие вместе;
- c) в исключительных случаях Администрация может разрешить наличие только одного пути эвакуации, должным образом учитывая характер и расположение помещений и количество людей, обычно живущих или работающих в этих помещениях;
- d) длина коридора или части коридора, из которых имеется только один путь эвакуации, не должна превышать 7 м; и
- e) ширина и протяженность путей эвакуации должны соответствовать требованиям Администрации.

2) Необходимо предусмотреть два пути эвакуации из каждого машинного помещения категории А, используя один из следующих вариантов:

- a) два комплекта стальных трапов, удаленных как можно дальше друг от друга и ведущих к дверям в верхней части помещения, расположенным на таком же удалении друг от друга, которые обеспечивают выход на открытую палубу. Один из этих трапов, как правило, должен обеспечивать непрерывную защиту от огня, начиная с нижней части помещения до безопасного места за его пределами. Однако Администрация может не требовать такой защиты, если из-за особенностей устройства или размеров машинного помещения обеспечен безопасный путь эвакуации из нижней части этого помещения. Такое укрытие должно быть выполнено из стали, в необходимых местах иметь изоляцию в соответствии с требованиями Администрации и должно быть снабжено на нижнем уровне стальной самозакрывающейся дверью; или

- b) один стальной трап, ведущий к двери в верхней части помещения, которая обеспечивает выход на открытую палубу, и, кроме этого, стальная дверь, открываемая с обеих сторон, расположенная в нижней части помещения на достаточном удалении от указанного трапа и обеспечивающая доступ к безопасному пути эвакуации из нижней части помещения на открытую палубу.
- 3) Пути эвакуации из машинных помещений, за исключением помещений категории А, должны обеспечиваться в соответствии с требованиями Администрации, учитывая характер и расположение помещения, а также в зависимости от того, находятся ли в нем обычно люди.
- 4) Лифты не должны рассматриваться как один из требуемых путей эвакуации.

Правило 14

Автоматические спринклерные системы и системы сигнализации обнаружения пожара (способ IIF)

- 1) На судах, на которых принят способ IIF, должны быть установлены автоматические спринклерные системы пожаротушения и сигнализации обнаружения пожара одобренного типа, отвечающие требованиям настоящего правила, установленные и устроенные так, чтобы защищать жилые и служебные помещения, за исключением помещений, не представляющих значительной опасности в пожарном отношении, например, пустые пространства и санитарные помещения.
- 2) a) Система должна находиться в состоянии постоянной готовности, и для приведения ее в действие не должно требоваться вмешательство экипажа. Трубы системы должны быть заполнены водой, лишь небольшие наружные секции могут быть заполнены воздухом, если, по мнению Администрации, эта мера предосторожности является необходимой. Любые участки системы, которые в процессе эксплуатации могут подвергаться воздействию минусовых температур, должны быть надлежащим образом защищены от замерзания²³. В системе должно поддерживаться необходимое давление и должна быть предусмотрена непрерывная подача воды в соответствии с требованиями пункта б).
- b) В состав каждой секции спринклеров должны входить устройства для автоматической подачи световых и звуковых сигналов тревоги на одну или несколько приемных станций обнаружения пожара при срабатывании любого из спринклеров. Такие станции должны указывать, на каком участке, обслуживаемом системой, возник пожар; они должны быть сосредоточены в рулевой рубке, кроме того, световые и звуковые сигналы от приемных станций должны подаваться и в другое место, кроме рулевой рубки, чтобы обеспечить немедленный прием сигнала о пожаре экипажем судна. Эта система пожарной сигнализации должна быть устроена таким образом, чтобы указывать на любую неисправность в системе, если таковая возникнет.

²³ См. Руководство по предотвращению замерзания пожарных магистралей, содержащееся в рекомендации 6 приложения 3 к Заключительному акту Международной конференции по безопасности рыболовных судов 1993 года, как оно воспроизведено в приложении 3 к настоящему сводному тексту.

- 3)
 - a) Спринклеры должны быть сгруппированы в отдельные секции, каждая из которых должна содержать не более 200 спринклеров.
 - b) Должна быть обеспечена возможность отключения любой секции спринклеров с помощью только одного запорного клапана. Запорный клапан любой секции должен располагаться в легкодоступном месте, его местонахождение должно быть постоянно и четко обозначено. Необходимо предусмотреть устройства, исключающие возможность приведения в действие запорных клапанов не уполномоченным на то лицом.
 - c) Около запорного клапана каждой секции и на центральном посту должен быть установлен манометр, показывающий давление в системе.
 - d) Спринклеры должны быть коррозионностойкими. В жилых и служебных помещениях спринклеры должны срабатывать в интервале температур от 68°C до 79°C, за исключением того, что в таких помещениях, как сушильные камеры, где возможны высокие температуры воздуха, температура срабатывания спринклеров может быть повышена, но не более чем на 30°C по сравнению с максимальной температурой у подволока.
 - e) У каждой приемной станции обнаружения пожара должен быть вывешен перечень или план защищаемых помещений с указанием местонахождения зоны относительно каждой секции. Должны иметься надлежащие инструкции по проверке и обслуживанию системы.
- 4) Спринклеры устанавливаются в верхней части помещения и в таком порядке, чтобы обеспечить среднюю скорость подачи не менее 5 л/м²/мин в пределах номинальной защищаемой спринклерами площади. Однако Администрация может разрешить применение спринклеров, обеспечивающих подачу такого количества воды, которое при надлежащем ее распределении будет, по мнению Администрации, не менее эффективным.
- 5)
 - a) Для подачи воды под давлением должна быть предусмотрена цистерна емкостью, равной по меньшей мере двукратному количеству воды, указанному в данном подпункте. Эта цистерна должна содержать постоянный запас пресной воды, равный количеству воды, подаваемой в одну минуту насосом, упомянутым в пункте 6 б). Должны быть предусмотрены средства для поддержания такого давления воздуха в цистерне, которое в случае израсходования постоянного запаса пресной воды обеспечивало бы давление, равное по меньшей мере рабочему давлению в спринклере плюс давление водяного столба, измеренного от днища цистерны до самого высокорасположенного спринклера в системе. Должны быть предусмотрены надлежащие средства для подкачки воздуха под давлением и для пополнения запаса пресной воды в цистерне. Для контроля за уровнем воды в цистерне должно быть предусмотрено водомерное стекло.
 - b) Должны быть предусмотрены средства, предотвращающие попадание забортной воды в цистерну.

- 6) a) Должен быть предусмотрен независимый насос с механическим приводом, предназначенный исключительно для постоянной автоматической подачи воды к спринклерам. Насос должен включаться автоматически при падении давления в системе до того, как будет полностью израсходован постоянный запас пресной воды в цистерне.
- b) Насос и система трубопроводов должны поддерживать необходимое давление на уровне наиболее высокорасположенного спринклера для обеспечения непрерывной подачи воды в количестве, достаточном для одновременного орошения максимальной площади, отделенной противопожарными переборками класса «А» и «В», или площади 280 м², в зависимости от того, какое из указанных значений меньше, при указанной в пункте 4) скорости подачи воды.
- c) На напорной стороне насоса должен быть установлен контрольный клапан с короткой выпускной трубой, имеющей открытый конец. Эффективная площадь сечения клапана и трубы должна быть достаточной для пропуска воды в количестве, равном требуемой производительности насоса при поддержании в системе давления, указанного в пункте 5 а).
- d) Приемный патрубок для подачи забортной воды к насосу должен, по возможности, находиться в том же помещении, где установлен насос, и расположен таким образом, чтобы при нахождении судна на плаву не было необходимости перекрывать подачу забортной воды к насосу, за исключением случаев его осмотра или ремонта.
- 7) Насос и цистерна спринклерной системы должны размещаться в месте, достаточно удаленном от любого машинного помещения категории А, и не должны находиться в каком-либо помещении, защищаемом спринклерной системой.
- 8) a) Для насоса забортной воды и автоматических систем пожарной сигнализации и обнаружения пожара должно предусматриваться не менее двух источников питания. Если насос имеет электрический привод, он должен быть подключен к главному источнику электроэнергии, ток к которому должен подаваться по меньшей мере от двух генераторов.
- b) Кабели должны быть проложены таким образом, чтобы они не проходили через камбузы, машинные помещения и другие закрытые помещения с высокой пожароопасностью, за исключением тех случаев, когда это необходимо, чтобы подвести их к соответствующему распределительному щиту. Одним из источников питания для системы пожарной сигнализации и обнаружения пожара должен быть аварийный источник энергии. Если одним из источников питания насоса является двигатель внутреннего сгорания, то, кроме его соответствия положениям пункта 7), он должен размещаться таким образом, чтобы пожар, возникший в любом защищаемом помещении, не нарушил бы подачу воздуха к этому двигателю.
- 9) Спринклерная система должна быть соединена с судовой пожарной магистралью с помощью невозвратного запорного клапана, установленного на соединительной трубе, который предотвращает обратный поток воды из спринклерной системы в пожарную магистраль.

- 10) a) Необходимо предусмотреть контрольный клапан на каждой секции спринклеров для проверки автоматической пожарной сигнализации путем выпуска воды в количестве, равном объему воды, выпускаемой при срабатывании одного спринклера. Контрольный клапан каждой секции должен находиться рядом с запорным клапаном этой секции.
- b) Должны быть предусмотрены средства для проверки автоматического включения насоса при понижении давления в системе.
- c) На одной из приемных станций обнаружения пожара, указанных в пункте 2 б), должны быть установлены переключатели, которые позволят проводить проверку работы сигнальных и показывающих устройств каждой секции спринклеров.
- 11) Для каждой секции спринклеров должны предусматриваться запасные спринклерные головки, в соответствии с требованиями Администрации.

Правило 15
Автоматические системы пожарной сигнализации и обнаружения пожара
(способ III F)

- 1) На судах, на которых принят способ III F, должны устанавливаться автоматические системы пожарной сигнализации и обнаружения пожара одобренного типа, отвечающие требованиям настоящего правила, установленные и устроенные так, чтобы обнаруживать пожар во всех жилых и служебных помещениях, за исключением помещений, не представляющих значительной опасности в пожарном отношении, например, пустые пространства и санитарные помещения.
- 2) a) Система должна находиться в состоянии постоянной готовности, и для приведения ее в действие не должно требоваться вмешательство экипажа.
- b) В состав каждой секции датчиков должны входить устройства для автоматической подачи светового и звукового сигнала тревоги на одну или несколько приемных станций обнаружения пожара при срабатывании любого из датчиков. Такие станции обнаружения пожара должны указывать, на каком участке, обслуживаемом системой, возник пожар; они должны быть сосредоточены в рулевой рубке и в таких местах, которые обеспечивали бы немедленный прием сигнала экипажем. Помимо этого должны предусматриваться средства для обеспечения подачи звукового сигнала на палубу, на которой обнаружен пожар. Такая система пожарной сигнализации и обнаружения пожара должна быть устроена таким образом, чтобы указывать на любую неисправность в системе, если таковая возникнет.
- 3) Датчики должны быть сгруппированы в отдельные секции, каждая из которых обслуживает не более 50 помещений и объединяет не более 100 датчиков. Датчики должны иметь зональную группировку, чтобы указывать, на какой палубе возник пожар.
- 4) Система должна срабатывать при повышенной температуре воздуха, при повышенной концентрации дыма или при других явлениях, указывающих на возникновение пожара в любом из защищаемых помещений. Системы, чувствительные к температуре воздуха, не должны срабатывать при температуре ниже 54°C и должны срабатывать при температуре не выше 78°C при скорости повышения температуры до этих

уровней не более 1°С в минуту. Допустимая температура срабатывания, по усмотрению Администрации, может быть повышена на 30°С выше максимальной температуры у подволока в сушильных камерах и аналогичных помещениях, в которых обычно поддерживается более высокая температура воздуха. Системы, чувствительные к концентрации дыма, должны срабатывать при снижении интенсивности посылаемого светового луча на величину, устанавливаемую Администрацией. По усмотрению Администрации, могут быть приняты другие равноценные по эффективности принципы срабатывания. Система обнаружения не должна использоваться для каких-либо других целей, кроме обнаружения пожара.

5) Датчики могут быть устроены таким образом, чтобы включать сигнализацию путем размыкания или замыкания контактов или другими надлежащими способами. Они должны устанавливаться вверху и быть надлежащим образом защищены от ударов и механических повреждений. Они должны быть пригодны для применения в морских условиях. Их необходимо устанавливать на открытом месте в стороне от бимсов и других конструкций, которые могут помешать притоку горячих газов или дыма к чувствительному элементу. Датчики, срабатывающие путем замыкания контактов, должны быть герметически закрытого контактного типа, а цепь должна постоянно контролироваться с целью обнаружения неисправностей.

6) В каждом помещении, где требуется наличие устройств для обнаружения пожара, должен быть установлен по меньшей мере один датчик, и приблизительно на каждые 37 м² палубной площади должно быть не менее одного датчика. В больших помещениях датчики должны размещаться равномерно, так чтобы ни один из них не находился на расстоянии более 9 м от другого или более 4,5 м от переборки.

7) Для электрооборудования, применяемого в системах пожарной сигнализации и обнаружения пожара, должно быть предусмотрено не менее двух источников питания, один из которых должен быть аварийным. Питание должно осуществляться по отдельным фидерам, предназначенным исключительно для этой цели. Такие фидеры должны идти к переключателю, расположенному на посту управления системой обнаружения пожара. Необходимо предусмотреть, чтобы электропроводка не проходила через камбузы, машинные помещения и другие закрытые помещения с высокой пожароопасностью, за исключением тех случаев, когда это необходимо для обнаружения пожара в таких помещениях или для подвода ее к соответствующему распределительному щиту.

8) а) У каждой станции обнаружения пожара должен быть вывешен перечень или план защищаемых помещений с указанием расположения зоны для каждой секции. Должны иметься соответствующие инструкции по проверке и обслуживанию.

б) Должны быть предусмотрены средства для проверки работы датчиков и станций обнаружения пожара путем подачи нагретого воздуха или дыма к местам расположения датчиков.

9) Для каждой секции датчиков должны предусматриваться запасные головки в соответствии с требованиями Администрации.

Правило 16

Стационарные средства пожаротушения в грузовых помещениях с высокой пожароопасностью

Грузовые помещения с высокой пожароопасностью должны быть защищены стационарной системой тушения пожара газом или системой пожаротушения, обеспечивающей эквивалентную защиту, в соответствии с требованиями Администрации.

Правило 17 Пожарные насосы

- 1) Должно быть предусмотрено не менее двух пожарных насосов.
- 2) Если пожар, возникший в любом из отсеков, может вывести из строя все насосы, необходимо предусмотреть другие средства подачи воды для тушения пожара. На судах длиной 75 м и более в качестве такого средства должен быть стационарный аварийный пожарный насос с независимым приводом. Такой аварийный пожарный насос должен обеспечивать подачу двух струй воды в соответствии с требованиями Администрации.
- 3) а) Пожарные насосы, кроме аварийного, должны обеспечивать подачу воды для тушения пожара под давлением не менее 0,25 Н/мм², причем общая производительность (Q) должна быть по меньшей мере:

$$Q = (0,15 \sqrt{L(B + D)} + 2,25)^2 \text{ м}^3/\text{ч},$$

где величины L, B и D выражены в метрах.

Нет необходимости, чтобы общая производительность пожарных насосов превышала 180 м³/ч.

- б) Любой из требуемых пожарных насосов, кроме аварийного, должен иметь производительность не менее 40% от общей производительности пожарных насосов, требуемых подпунктом а), и должен быть в любом случае в состоянии подавать по меньшей мере две струи воды в соответствии с правилом 19 2) а). Эти пожарные насосы должны обеспечивать подачу воды в пожарные магистрали при требуемых условиях. Если установлено больше двух насосов, то производительность таких дополнительных насосов должна соответствовать требованиям Администрации.
- 4) а) Пожарные насосы должны быть насосами с самостоятельными приводами. Санитарные, балластные, осушительные насосы или насосы общего назначения могут быть одобрены как пожарные насосы при условии, что они обычно не используются для перекачки топлива, а если иногда их используют для передачи или перекачки топлива, то они должны быть оборудованы надлежащими переключающими устройствами.
 - б) В случае, если пожарные насосы могут развивать давление, превышающее расчетное давление для нагнетательных трубопроводов, пожарных кранов и рукавов, то в местах присоединения трубопроводов ко всем насосам должны быть предусмотрены предохранительные клапаны. Эти клапаны должны быть установлены и отрегулированы таким образом, чтобы предотвратить возникновение чрезмерного давления в любой из систем пожарной магистрали.
 - в) Аварийные пожарные насосы с механическим приводом должны быть автономными насосами с независимым приводом либо от собственного первичного дизельного двигателя и самостоятельной системой питания, которые устанавливаются в доступном месте вне помещения главных пожарных насосов; либо от автономного генератора, в каче-

стве которого может использоваться аварийный генератор достаточной мощности, упомянутый в правиле IV/17 и расположенный в безопасном месте вне машинного отделения и предпочтительно выше рабочей палубы. Аварийный пожарный насос должен быть в состоянии работать в течение по меньшей мере 3 ч.

- d) Аварийные пожарные насосы, кингстоны и прочие необходимые клапаны должны приводиться в действие вне помещений, где расположены главные пожарные насосы, с места, которое не может быть легко отрезано в случае возникновения пожара в этих помещениях.

Правило 18 Пожарные магистрали

- 1) a) Если для обеспечения числа струй, указанного в правиле 19 2) а), требуется более одного пожарного крана, должна быть предусмотрена пожарная магистраль.
 - b) Пожарные магистрали не должны иметь никаких других соединений, кроме тех, которые требуются для тушения пожара, за исключением случаев, когда они нужны для мытья палуб и якорных цепей или для работы эжектора осушения цепного ящика, при условии поддержания эффективности системы пожаротушения.
 - c) Если пожарные магистрали не самоосушающегося типа, необходимо предусмотреть соответствующие спускные краны, когда предполагается опасность повреждения в результате замерзания²⁴.
- 2) a) Диаметр труб пожарной магистрали и водопровода должен быть достаточным для эффективного распределения наибольшего требуемого количества воды при двух работающих одновременно пожарных насосах или 140 м³/ч, в зависимости оттого, какой из этих показателей меньше.
 - b) В случае, если два насоса одновременно подают через любые смежные краны и стволы, указанные в правиле 19 5), такое количество воды, которое требуется согласно подпункту а), во всех кранах должно поддерживаться минимальное давление 0,25 Н/мм².

Правило 19 Пожарные краны, рукава и стволы

- 1) a) Количество пожарных рукавов должно соответствовать количеству пожарных кранов, расположенных согласно пункту 2). Кроме того, должен быть предусмотрен один запасной рукав. В это количество не входят пожарные рукава, требуемые в любом машинном и котельном отделениях. Учитывая размер судна, Администрация может увеличить число требуемых пожарных рукавов с тем, чтобы в любое время было обеспечено достаточное количество рукавов и доступ к ним.

²⁴ См. Руководство по предотвращению замерзания пожарных магистралей, содержащееся в рекомендации 6 приложения 3 к Заключительному акту Международной конференции по безопасности рыболовных судов 1993 года, как оно воспроизведено в приложении 3 к настоящему сводному тексту.

- b) Пожарные рукава должны быть изготовлены из одобренного материала и иметь достаточную длину для того, чтобы направить струю воды в любое из помещений, в котором может потребоваться их применение. Их максимальная длина должна быть 20 м. Каждый пожарный рукав должен быть снабжен стволом и необходимыми соединениями. Пожарные рукава вместе с необходимыми принадлежностями и инструментами должны храниться в полной готовности к применению на видных местах вблизи водопожарных кранов или соединений.
- 2) a) Количество и расположение пожарных кранов должно быть таким, чтобы по меньшей мере две струи воды из разных кранов, одна из которых подается по цельному рукаву, доставали до любой части судна, обычно доступной для экипажа во время плавания.
 - b) Все требуемые краны должны быть снабжены пожарными рукавами, имеющими стволы комбинированного типа, согласно требованиям пункта 5). Один кран должен быть расположен у входа в защищаемое помещение.
- 3) Для пожарных магистралей и кранов не должны использоваться материалы, легко теряющие свою прочность при нагревании, если не обеспечена надлежащая защита. Трубопроводы и краны должны располагаться так, чтобы к ним можно было легко присоединить пожарные рукава. На судах, на которых возможна перевозка палубного груза, расположение кранов должно быть таким, чтобы они были всегда легкодоступны, а трубопроводы должны быть расположены таким образом, чтобы по мере возможности избежать их повреждения таким грузом. Если для каждого крана не предусматривается своего пожарного рукава и ствола, необходимо обеспечить полную взаимозаменяемость соединений пожарных рукавов и стволов.
- 4) Для каждого пожарного рукава должен быть установлен кран или клапан, с тем чтобы любой пожарный рукав можно было снять во время работы пожарных насосов.
- 5) a) Стандартные диаметры стволов должны быть 12, 16 и 19 мм или быть как можно ближе к этим размерам. По усмотрению Администрации могут допускаться стволы большего диаметра.
 - b) Для жилых и служебных помещений нет необходимости применять стволы диаметром более 12 мм.
 - c) Для машинных помещений и открытых участков судна диаметр ствола должен быть таким, чтобы обеспечивалась подача максимально возможного количества воды двумя струями от насоса наименьшей производительности под давлением, указанным в правиле 18 2) b); при условии что нет необходимости применять стволы диаметром более 19 мм.

Правило 20 Огнетушители²⁵

- 1) Огнетушители должны быть одобренных типов. Емкость требуемых переносных жидкостных огнетушителей должна составлять не более 13,5 л и не менее 9 л. Прочие огнетушители должны быть не менее портативными, чем 13,5-литровые жид-

²⁵ См. Усовершенствованное руководство по морским переносным огнетушителям, принятое Организацией резолюцией А.951(23).

костные огнетушители, и не менее эффективными, чем 9-литровые жидкостные огнетушители. Эквивалентность огнетушителей должна устанавливать Администрация.

- 2) В соответствии с требованиями Администрации должны быть предусмотрены запасные заряды.
- 3) Не должны допускаться огнетушители с огнетушащим веществом, которое, по мнению Администрации, либо само по себе, либо при предполагаемых условиях использования выделяет токсичные газы в таких количествах, которые опасны для человека.
- 4) Огнетушители должны периодически проверяться и подвергаться таким испытаниям, которые может потребовать Администрация.
- 5) Один из переносных огнетушителей, предназначенных для применения в каком-либо помещении, обычно должен находиться у входа в это помещение.

Правило 21

Переносные огнетушители на постах управления, в жилых и служебных помещениях

- 1) Не менее пяти одобренных переносных огнетушителей должно быть предусмотрено на постах управления и в жилых и служебных помещениях, в соответствии с требованиями Администрации.
- 2) В соответствии с требованиями Администрации должны быть предусмотрены запасные заряды.

Правило 22

Средства пожаротушения в машинных помещениях

- 1) а) В помещениях, в которых находятся котлы или установки, работающие на жидком топливе, должна предусматриваться одна из следующих стационарных систем пожаротушения, отвечающая требованиям Администрации:
 - i) система водораспыления под давлением;
 - ii) система газового пожаротушения;
 - iii) система пожаротушения с использованием паров низкотоксичных легкоиспаряющихся жидкостей; или
 - iv) система пожаротушения пеной высокой кратности.

Если машинное и котельное отделения не отделены полностью друг от друга или если имеется возможность утечки жидкого топлива из котельного отделения в машинное, такое комбинированное машинное и котельное отделение должно рассматриваться как один отсек.
- б) На всех новых и существующих судах запрещается вновь устанавливать оборудование систем галоидированных углеводородов в качестве огнетушащих веществ.

- c) В каждом котельном отделении должен предусматриваться по меньшей мере один комплект переносного воздушно-пенного оборудования, отвечающего требованиям Администрации.
 - d) В каждом котельном отделении у каждого топочного фронта котлов и в каждом помещении, в котором находится какая-либо часть установки жидкого топлива, должно иметься по меньшей мере два одобренных переносных огнетушителя, подающих пену или другое равноценное вещество. В каждом котельном отделении должен предусматриваться по меньшей мере один одобренный пенный огнетушитель емкостью не менее 135 л или равноценный ему. Эти огнетушители должны быть снабжены рукавами, намотанными на вьюшки и позволяющими доставать до любого места котельного отделения. Учитывая размер и характер защищаемого помещения, Администрация может смягчить рекомендации настоящего подпункта.
 - e) У каждого топочного фронта должен находиться ящик с песком, с пропитанными содой опилками или с другим одобренным сухим материалом в количестве, удовлетворяющем требованиям Администрации. В качестве альтернативы может быть предусмотрен одобренный переносной огнетушитель.
- 2) Помещения, в которых находятся двигатели внутреннего сгорания, используемые как главные двигатели или для других целей, общей мощностью не менее 750 кВт, должны оборудоваться следующими средствами пожаротушения:
- a) одной из систем пожаротушения согласно пункту 1) а);
 - b) по меньшей мере одним комплектом переносного воздушно-пенного оборудования в соответствии с требованиями Администрации; и
 - c) каждое такое помещение – одобренными пенными огнетушителями емкостью не менее 45 л каждый или равноценными им в количестве, достаточном для того, чтобы подавать пену или равноценное 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. Администрация может смягчить эти требования для помещений меньшего размера.
- 3) В помещениях, в которых расположены паровые турбины или паровые машины закрытого типа, используемые как главные двигатели или для других целей, имеющие общую мощность не менее 750 кВт, должны иметься следующие устройства:
- a) пенные огнетушители емкостью не менее 45 л каждый или равноценные им в количестве, достаточном для того, чтобы подавать пену или равноценное вещество на любую часть системы смазки под давлением, любую часть кожухов, закрывающих смазываемые под давлением детали турбин, двигателей или связанных с ними зубчатых передач, и на другие пожароопасные объекты. При условии что такие огнетушители не потребуются, если в этих помещениях стационарной системой пожаротушения, установленной согласно пункту 1 а), обеспечивается

защита, по меньшей мере равноценная предусмотренной требованиями, указанными в настоящем подпункте; и

- b) 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. Такие огнетушители не должны требоваться в дополнение к тем, которые установлены в соответствии с пунктом 2 с); и
- 4) Если, по мнению Администрации, существует опасность пожара в каком-либо машинном помещении, для которого в пунктах 1), 2) и 3) не содержится конкретных положений в отношении средств пожаротушения, то в таком помещении или рядом с ним должно быть предусмотрено такое количество одобренных переносных огнетушителей или других средств пожаротушения, которое будет соответствовать требованиям Администрации.
- 5) Если установлены стационарные системы пожаротушения, не требуемые настоящей частью, то такие системы должны соответствовать требованиям Администрации.
- 6) В любом машинном помещении категории А, доступ в которое обеспечивается на нижнем уровне из примыкающего к нему туннеля гребного вала, помимо любой водонепроницаемой двери должна быть предусмотрена легкая стальная противопожарная дверь-экран, расположенная на стороне, противоположной этому машинному помещению, и открывающаяся с любой стороны.

Правило 23 **Международное береговое соединение**

- 1) Должно быть предусмотрено по меньшей мере одно международное береговое соединение, соответствующее требованиям пункта 2).
- 2) Стандартные размеры фланцев международного берегового соединения должны соответствовать указанным в следующей таблице:

Наименование	Размеры
Наружный диаметр	178 мм
Внутренний диаметр	64 мм
Диаметр окружности центров отверстий для болтов	132 мм
Прорези во фланце	4 отверстия диаметром 19 мм, расположенные на равном расстоянии друг от друга по окружности центров отверстий для болтов указанного выше диаметра и прорезанные до наружной окружности фланца
Толщина фланца	минимум 14,5 мм
Болты и гайки	по 4 штуки, каждый диаметром 16 мм и длиной 50 мм

- 3) Такое соединение должно быть выполнено из материала, выдерживающего рабочее давление 1 Н/мм².
- 4) Фланец с одной стороны должен иметь плоскую поверхность, а с другой – постоянно прикрепленное соединение, соответствующее судовым кранам и рукавам. Соединение должно храниться на борту судна в комплекте с прокладкой из любого материала, выдерживающего рабочее давление 1 Н/мм², с четырьмя болтами диаметром 16 мм и длиной 50 мм и восемью шайбами.
- 5) Должны быть предусмотрены устройства, обеспечивающие возможность подключения такого соединения с любого борта судна.

Правило 24 Снаряжение пожарного

- 1) На судне должно иметься как минимум два комплекта снаряжения пожарного в соответствии с требованиями Администрации.
- 2) Комплекты снаряжения должны храниться в легкодоступном месте, быть готовыми к немедленному использованию и находиться как можно дальше друг от друга.

Правило 25 Схема противопожарной защиты

Должна иметься постоянно вывешенная схема противопожарной защиты в соответствии с требованиями Администрации.

Правило 26 Готовность противопожарных средств к использованию

Противопожарные средства должны содержаться в исправном состоянии и быть всегда готовыми к применению.

Правило 27 Допустимые замены

В тех случаях, когда в настоящей части указывается какой-либо особый тип устройства, аппаратуры, огнетушащего вещества или оборудования, может быть допущен любой другой тип устройства и т.д., если Администрация удостоверится, что он будет не менее эффективным.

ЧАСТЬ С МЕРЫ ПРОТИВОПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ДЛЯ СУДОВ ДЛИНОЙ 45 М И БОЛЕЕ, НО МЕНЕЕ 60 М

Правило 28 Конструктивная противопожарная защита

- 1) Корпус, надстройки, конструктивные переборки, палубы и рубки должны быть выполнены из негорючих материалов. Администрация может разрешить применение горючих материалов при условии соблюдения требований настоящего правила и дополнительных требований к средствам пожаротушения, изложенных в правиле 40 3).

- 2) a) На судах, корпус которых построен из негорючих материалов, палубы и переборки, отделяющие машинные помещения категории А от жилых, служебных помещений или постов управления, должны быть класса «А-60» в тех случаях, когда в машинном помещении категории А не предусмотрена стационарная система пожаротушения, и класса «А-30» – в тех случаях, когда такая система установлена. Палубы и переборки, отделяющие другие машинные помещения от жилых и служебных помещений и постов управления, должны быть класса «А-0». Палубы и переборки, отделяющие посты управления от жилых и служебных помещений, должны быть класса «А» и иметь изоляцию, отвечающую требованиям Администрации, за исключением случаев, когда Администрация может разрешить установку перекрытий класса «В-15» для отделения таких помещений, как, например, каюта капитана, от рулевой рубки.
- b) На судах, корпус которых построен из горючих материалов, палубы и переборки, отделяющие машинные помещения от жилых, служебных помещений или постов управления, должны быть класса «F» или класса «В-15». Кроме того, ограничивающие переборки машинного помещения должны, насколько это возможно, препятствовать проникновению дыма. Палубы и переборки, отделяющие посты управления от жилых и служебных помещений, должны быть класса «F».
- 3) a) На судах, корпус которых построен из негорючего материала, переборки коридоров, обслуживающих жилые, служебные помещения и посты управления, должны быть перекрытиями класса «В-15».
- b) На судах, корпус которых построен из горючих материалов, переборки коридоров, обслуживающих жилые и служебные помещения и посты управления, должны быть перекрытиями класса «F».
- c) Любые переборки, требуемые в подпунктах а) или b), должны простирались от палубы до палубы, если только с обеих сторон переборки не установлен непрерывный подволока того же класса, что и переборка; в этом случае переборка может заканчиваться у непрерывного подволока.
- 4) Внутренние трапы, обслуживающие жилые, служебные помещения или посты управления, должны быть выполнены из стали или другого равноценного материала. Такие трапы должны быть выгорожены перекрытиями класса «F» на судах, корпуса которых построены из горючего материала, или перекрытиями класса «В-15» – на судах, корпус которых построен из негорючих материалов, при этом, если трап проходит только через одну палубу, его необходимо выгораживать лишь на одном уровне.
- 5) Двери и другие закрытия отверстий в переборках и палубах, которые указаны в пунктах 2) и 3), двери, установленные в выгородках трапов, которые упомянуты в пункте 4), и двери, установленные в шахтах машинных и котельных отделений, должны быть, насколько это возможно, равноценны по огнестойкости конструкциям, в которых они установлены. Двери, ведущие в машинные помещения категории А, должны быть samozакрывающимися.
- 6) Шахты лифтов, проходящие через жилые и служебные помещения, должны быть изготовлены из стали или равноценного материала и снабжены средствами закрытия, ограничивающими тягу и распространение дыма.

- 7) а) На судах, корпус которых построен из горючих материалов, ограничивающие переборки и палубы помещений, содержащих какой-либо аварийный источник энергии, переборки и палубы между камбузами, малярными, фонарными или любыми кладовыми, в которых находится значительное количество легковоспламеняющихся материалов, а также жилыми, служебными помещениями или постами управления, должны быть перекрытиями класса «F» или «B-15».
- б) На судах, корпус которых построен из негорючих материалов, палубы и переборки, упомянутые в подпункте а), должны быть перекрытиями класса «А» с изоляцией, отвечающей требованиям Администрации, с учетом пожароопасности, за исключением тех случаев, когда Администрация может допустить перекрытия класса «B-15» между камбузом и жилыми, служебными помещениями и постами управления, если в камбузе имеются только электропечи, электрические водоподогреватели или другие электронагревательные приборы.
- с) Легковоспламеняющиеся вещества должны находиться в герметически закрытых контейнерах.
- 8) Если в переборках или палубах, которые согласно требованиям пунктов 2), 3), 5) или 7) должны быть перекрытиями классов «А», «В» или «F», прорезаются отверстия для прокладки электрических кабелей, труб, шахт, каналов и т.д., должны быть приняты меры для того, чтобы не нарушать огнестойкость перекрытий.
- 9) Воздушные пространства за подволоками, панелями или зашивками в жилых, служебных помещениях и на постах управления должны быть разделены плотно пригнанными заделками, предотвращающими тягу и расположенными на расстоянии не более 7 м друг от друга.
- 10) Окна и световые люки в машинных помещениях должны удовлетворять следующим требованиям:
- а) для открывающихся световых люков должна быть предусмотрена возможность их закрытия снаружи помещения. Световые люки, имеющие стеклянные панели, должны быть снабжены постоянно закрепленными наружными щитками, изготовленными из стали или другого равноценного материала;
- б) стекло или подобные ему материалы не должны устанавливаться в переборках машинных помещений. Это не исключает возможности использования армированного стекла для световых люков и стекла на постах управления внутри машинных помещений; и
- с) в световых люках, упоминаемых в подпункте а), должно использоваться армированное стекло.
- 11) Изоляционные материалы в жилых и служебных помещениях, за исключением провизионных холодильных камер, на постах управления и в машинных помещениях должны быть негорючими. Поверхность изоляции, установленной на внутренних переборках машинных помещений категории А, должна быть непроницаемой для нефтепродуктов и их паров.
- 12) В отсеках, используемых для хранения рыбы, горючая изоляция должна быть защищена плотно прилегающим покрытием.

13) Несмотря на требования настоящего правила, Администрация может принять перекрытия класса «А-0» вместо перекрытий класса «В-15» или перекрытий класса «F» с учетом массы горючего материала, используемого в смежных помещениях.

Правило 29 Вентиляционные системы

1) За исключением случаев, предусмотренных в правиле 30 2), должны быть обеспечены средства остановки вентиляторов и закрытия основных отверстий вентиляционных систем снаружи обслуживаемых помещений.

2) Должны быть предусмотрены устройства для закрытия кольцевых пространств вокруг дымовых труб из безопасного места.

3) Вентиляционные отверстия могут допускаться в дверях и под ними в переборках коридоров, но такие отверстия не допускаются в дверях и под дверями в выгородках трапов. Отверстия должны быть расположены только в нижней половине двери. Если такое отверстие расположено в двери и под дверью, общая полезная площадь любого такого отверстия или отверстий не должна превышать 0,05 м². Когда такое отверстие прорезано в двери, оно должно иметь закрывающуюся решетку из негорючего материала.

4) Вентиляционные каналы машинных помещений категории А или камбузов не должны, как правило, проходить через жилые и служебные и помещения или посты управления. Если Администрация разрешает такое расположение каналов, каналы должны быть изготовлены из стали или равноценного материала и расположены таким образом, чтобы сохранить огнестойкость перекрытий.

5) Вентиляционные каналы жилых и служебных помещений или постов управления, как правило, не должны проходить через машинные помещения категории А или через камбузы. Если Администрация разрешает такое расположение, каналы должны быть изготовлены из стали или равноценного материала и располагаться таким образом, чтобы сохранить огнестойкость перекрытия.

6) Кладовые, в которых находится значительное количество легковоспламеняющихся веществ, должны быть оборудованы вентиляционными установками, отделенными от других вентиляционных систем. Вентиляция должна быть предусмотрена на верхнем и нижнем уровнях, а приемные и выпускные отверстия вентиляторов должны быть расположены в безопасных местах. Над приемными и выпускными отверстиями вентиляторов должны быть установлены соответствующие проволочные сетчатые искроуловители.

7) Вентиляционные системы, обслуживающие машинные помещения, должны быть независимы от систем, обслуживающих другие помещения.

8) Если шахты или каналы обслуживают помещения по обе стороны переборок или палуб класса «А», то, чтобы предотвратить распространение огня и дыма из одного отсека в другой, должны быть установлены заслонки. Заслонки с ручным управлением должны открываться и закрываться с обеих сторон переборки или палубы. Если шахты или каналы с площадью поперечного сечения в свету, превышающей 0,02 м², проходят через переборки или палубы класса «А», должны быть установлены автоматические самозакрывающиеся заслонки. Шахты, обслуживающие отсеки, расположенные только по одну сторону таких переборок, должны удовлетворять требованиям правила 9 1) b).

Правило 30 Нагревательные устройства

- 1) Электрические грелки должны быть закреплены в таком положении и изготовлены так, чтобы свести к минимуму опасность возникновения пожара. Элементы этих грелок должны располагаться таким образом, чтобы выделяемое ими тепло не могло подпалить или воспламенить одежду, занавеси и другие подобные материалы.
- 2) Отопление посредством открытого огня должно быть запрещено. Отопительные печи и другие подобные устройства должны быть надежно закреплены; под ними, вокруг них и в районе их дымоходов должна быть предусмотрена надлежащая противопожарная защита и изоляция. Дымоходы печей, работающих на твердом топливе, должны иметь такое расположение и конструкцию, чтобы свести к минимуму возможность их засорения продуктами сгорания; должны быть предусмотрены средства для быстрой очистки дымоходов. Заслонки, ограничивающие тягу в дымоходах, даже в закрытом положении должны оставлять достаточную часть дымохода открытой. Помещения, в которых установлены печи, должны иметь вентиляторы с достаточной площадью поперечного сечения для обеспечения надлежащего поступления воздуха к печи. Такие вентиляторы не должны иметь закрывающих устройств, а их расположение должно исключать необходимость наличия закрывающих устройств, требуемых согласно правилу II/9.
- 3) Газовые горелки с открытым пламенем, за исключением камбузных плит и водоподогревателей, должны быть запрещены. Помещения, в которых установлены такие плиты или водоподогреватели, должны иметь надлежащую вентиляцию для удаления продуктов сгорания и возможных утечек газа в безопасное место. Все трубопроводы, по которым газ из баллона подается к плите или водоподогревателю, должны быть изготовлены из стали или другого одобренного материала. Должны быть установлены автоматические предохранительные устройства, отключающие подачу газа в случае падения давления в газовой магистрали или обрыва факела в каком-либо приборе.

Правило 31 Разное²⁶

- 1) Открытые поверхности в жилых помещениях, служебных помещениях, постах управления, коридорах и выгородках трапов, а также поверхности в скрытых местах за переборками, подволоками, панелями и зашивками в жилых помещениях, служебных помещениях и на постах управления должны иметь характеристики медленного распространения пламени²⁷.
- 2) Все открытые поверхности конструкции из стеклопластика в пределах жилых и служебных помещений, постов управления, машинных помещений категории А и других машинных помещений, имеющих аналогичную пожароопасность, должны иметь внешний слой из смолы одобренного типа, обладающей естественными характери-

²⁶ См. Руководство относительно использования определенных пластмассовых материалов, содержащееся в рекомендации 7 приложения 3 к Заключительному акту Международной конференции по безопасности рыболовных судов 1993 года, как оно воспроизведено в приложении 3 к настоящему сводному тексту.

²⁷ См. *Руководящие указания по оценке огнеопасности материалов*, принятые Организацией резолюцией А.166(ES.IV), и резолюцию А.653(16), в зависимости от случая, а также часть 5 «Испытание для определения поверхностной воспламеняемости (Испытание материалов поверхности и первичных палубных покрытий)», содержащуюся в приложении 1 к Международному кодексу по применению методик испытаний на огнестойкость 2010 года, одобренному Комитетом по безопасности на море Организации резолюцией MSC.307(88).

ками медленного распространения пламени, или быть покрыты одобренной огнезадерживающей краской либо быть защищены негорючими материалами.

3) Краски, лаки и другие отделочные материалы, применяемые на открытых поверхностях внутри помещений, не должны выделять при горении чрезмерное количество дыма, токсичных газов или паров. Администрация должна удостовериться в том, что они не представляют собой слишком большую пожароопасность.

4) Первичные палубные покрытия в жилых и служебных помещениях и на постах управления должны быть из одобренного материала, который не должен легко воспламеняться или создавать опасность взрыва или выделения токсичных веществ при повышенных температурах²⁸.

5) а) В жилых и служебных помещениях и на постах управления трубы, проходящие через перекрытия класса «А» и «В», должны быть выполнены из одобренного материала с учетом температуры, которую эти перекрытия должны выдерживать. В тех случаях, когда Администрация разрешает прокладку трубопроводов для нефтепродуктов и горючих жидкостей через жилые и служебные помещения, трубопроводы для нефтепродуктов и горючих жидкостей должны быть выполнены из одобренного материала с учетом пожарной опасности.

б) Материалы, которые быстро выходят из строя при нагревании, не должны применяться для забортных шпигатов, фановых и других сливных труб, расположенных вблизи ватерлинии и там, где разрушение материала в случае пожара может создать опасность затопления.

6) Все емкости для отходов, кроме тех, которые используются при разделке рыбы, должны быть изготовлены из негорючих материалов и не должны иметь отверстий в стенках и днище.

7) Механизмы, используемые для приводов топливоперекачивающих насосов, топливных расходных насосов и других подобных им топливных насосов, должны быть снабжены устройствами дистанционного управления, расположенными вне помещения, где установлены механизмы, таким образом, чтобы можно было остановить насосы в случае пожара в помещении, в котором они установлены.

8) Там, где это необходимо, должны быть установлены поддоны для предотвращения попадания утечек топлива в льяла.

Правило 32

Хранение газовых баллонов и опасных материалов

1) Баллоны для сжатых, сжиженных или растворенных газов должны иметь отчетливую маркировку предписанного опознавательного цвета и четкую надпись с названием и химической формулой содержащихся в них веществ; баллоны должны быть надежно закреплены.

2) Баллоны, содержащие воспламеняющиеся или другие опасные газы, и использованные баллоны должны храниться на открытых палубах в надежно закрепленном положении, а все клапаны, регуляторы давления и трубки, отходящие от таких баллонов, должны быть защищены от повреждения. Баллоны должны быть защищены

²⁸ Для судов, палубы которых изготовлены из стали, см. Рекомендацию о методике огневых испытаний для определения воспламеняемости основных палубных покрытий, принятую Организацией резолюцией А.687(17).

от значительных колебаний температуры, прямых солнечных лучей и скопления снега. Однако Администрация может допустить хранение таких баллонов в помещениях, отвечающих требованиям пунктов 3 - 5.

3) Помещения, в которых хранятся легковоспламеняющиеся жидкости, например легкоиспаряющиеся краски, керосин, бензол и т.д. и, где разрешается, сжиженный газ, должны иметь непосредственный доступ только с открытых палуб. Устройства для регулирования давления и предохранительные клапаны должны производить выпуск паров или газов внутри помещения. Если ограничивающие переборки таких отсеков примыкают к другим закрытым помещениям, они должны быть газонепроницаемыми.

4) В помещениях, используемых для хранения легковоспламеняющихся жидкостей или сжиженных газов, не должна допускаться прокладка электрических кабелей и установка электроарматуры, кроме тех, которые необходимы для обслуживания этих помещений. Если такая электроарматура установлена, она должна отвечать требованиям Администрации в отношении арматуры, применяемой в легковоспламеняющейся среде. Источники тепла должны находиться на достаточном удалении от таких помещений, и на видном месте должны размещаться таблички с надписями «Не курить» и «Не пользоваться открытым огнем».

5) Для хранения каждого вида сжатого газа должно быть предусмотрено отдельное помещение. Отсеки, используемые для хранения таких газов, не должны использоваться для хранения других воспламеняющихся веществ, инструментов или предметов, не имеющих отношения к системе распределения газа. Однако Администрация может смягчить эти требования с учетом характеристик, объема и назначения таких сжатых газов.

Правило 33 Пути эвакуации

1) Наклонные и вертикальные трапы, ведущие во все жилые помещения и в помещения, где обычно работает экипаж, а также из них, за исключением машинных помещений, должны быть расположены таким образом, чтобы обеспечить легкодоступные пути эвакуации на открытую палубу и далее – к спасательным средствам. В частности, для всех этих помещений:

- a) на всех уровнях расположения жилых помещений необходимо предусмотреть не менее двух далеко отстоящих друг от друга путей эвакуации, которые могут включать обычные выходы из каждого ограниченного помещения или группы помещений;
- b) i) путем эвакуации из помещений ниже открытой палубы должен быть трап, а вторым путем может быть шахта или трап; и
ii) путями эвакуации из помещений выше открытой палубы должны быть трапы или двери, ведущие на открытую палубу, или те и другие вместе. Если установка трапов или дверей практически невозможна, одним из этих путей эвакуации могут быть лацпорты соответствующих размеров или люки, защищенные, где необходимо, от обледенения;
- c) в исключительных случаях Администрация может разрешить наличие только одного пути эвакуации, должным образом учитывая характер и расположение помещений и количество людей, обычно живущих или работающих в этих помещениях;

- d) длина коридора или части коридора, из которых имеется только один путь эвакуации, предпочтительно не должна превышать 2,5 м, но ни в коем случае не должна быть более 5 м; и
- e) ширина и протяженность путей эвакуации должны соответствовать требованиям Администрации.

2) Необходимо предусмотреть два пути эвакуации из каждого машинного помещения категории А, максимально удаленные друг от друга. Вертикальные пути эвакуации должны быть обеспечены вертикальными стальными трапами. Если из-за размеров машинного помещения это практически неосуществимо, один из этих путей эвакуации может быть исключен. В таких случаях необходимо уделить особое внимание оставшемуся выходу.

3) Лифты не должны рассматриваться как один из требуемых путей эвакуации.

Правило 34

Автоматические системы пожарной сигнализации и обнаружения пожара

Если на основании правила 28 1) Администрация разрешает наличие конструкций из горючего материала или если при постройке жилых, служебных помещений и постов управления использовано значительное количество горючих материалов, необходимо уделить особое внимание установке в таких помещениях автоматической системы пожарной сигнализации и обнаружения пожара, надлежащим образом учитывая размер этих помещений, их устройство и расположение относительно постов управления, а также, где это применимо, характеристики распространения пламени установленной там мебели.

Правило 35

Пожарные насосы

1) Минимальное число и тип установленных пожарных насосов должны быть следующими:

- a) один насос с механическим приводом, независимым от главного двигателя как источника энергии; или
- b) один насос с приводом от главного двигателя при условии, что гребной вал может быть легко отсоединен или что установлен винт регулируемого шага.

2) Санитарные, осушительные, балластные насосы, насосы общесудового назначения или любые другие насосы могут использоваться как пожарные насосы, если они отвечают требованиям настоящей главы и не влияют на процесс осушения пьал. Пожарные насосы должны быть соединены таким образом, чтобы их нельзя было использовать для перекачки жидкого топлива или других воспламеняющихся жидкостей.

3) Центробежные насосы или другие насосы, подсоединенные к пожарной магистрали, в которой может возникнуть обратный поток, должны снабжаться невозвратными клапанами.

4) Суда, не имеющие аварийного пожарного насоса с механическим приводом, и без стационарной системы пожаротушения в машинных помещениях должны обеспечиваться дополнительными средствами пожаротушения, отвечающими требованиям Администрации.

5) Аварийные пожарные насосы с механическим приводом, если они установлены, должны быть автономными насосами с независимым приводом либо от собственного первичного двигателя и самостоятельной системой питания, которые устанавливаются в доступном месте вне помещения главных пожарных насосов, либо от автономного генератора, который может быть аварийным генератором достаточной мощности, установленного в безопасном месте вне машинного отделения и предпочтительно выше рабочей палубы.

6) Любой аварийный пожарный насос, если он установлен, его кингстоны забортной воды и другие необходимые клапаны должны приводиться в действие за пределами отсеков, в которых расположены главные пожарные насосы, с места, которое не может быть легко отрезано в случае возникновения пожара в этих помещениях.

7) Общая производительность (Q) главных пожарных насосов с механическим приводом должна быть по меньшей мере:

$$Q = (0,15 \sqrt{L(B + D)} + 2,25)^2 \text{ м}^3/\text{ч},$$

где L, B и D выражены в метрах.

8) Если на судне установлены два автономных пожарных насоса с механическим приводом, производительность каждого должна составлять не менее 40% производительности, предусматриваемой пунктом 7).

9) Если главные пожарные насосы с механическим приводом подают воду в количестве, требуемом пунктом 7), через пожарную магистраль, пожарные рукава и стволы, давление у любого пожарного крана должно поддерживаться на уровне не менее 0,25 Н/мм².

10) Если аварийные пожарные насосы с механическим приводом обеспечивают максимальное количество воды путем подачи струи, требуемой правилом 37 1), то давление, поддерживаемое у каждого пожарного крана, должно отвечать требованиям Администрации.

Правило 36 Пожарные магистрали

1) Если для обеспечения числа струй, требуемого в правиле 37 1), требуется более одного пожарного крана, должна быть предусмотрена пожарная магистраль.

2) Для пожарных магистралей не должны использоваться материалы, быстро выходящие из строя при нагревании, если не обеспечена надлежащая защита.

3) В тех случаях, когда давление на стороне нагнетания пожарного насоса может превысить расчетное рабочее давление пожарных магистралей, должны быть установлены предохранительные клапаны.

4) Пожарные магистрали не должны иметь никаких других соединений, кроме тех, которые требуются для тушения пожара, за исключением случаев, когда они нужны для мытья палуб и якорных цепей или для работы эжектора осушения цепного ящика, при условии поддержания эффективности системы пожаротушения.

5) Если пожарные магистрали не самоосушающегося типа, необходимо предусмотреть соответствующие спускные краны, когда предполагается опасность повреждения в результате замерзания²⁹.

Правило 37 Пожарные краны, рукава и стволы

1) Пожарные краны должны быть расположены таким образом, чтобы можно было легко и быстро присоединить к ним пожарные рукава и направить, по крайней мере, одну струю в любую часть судна, обычно доступную во время плавания.

2) Струя воды, предусматриваемая пунктом 1), должна подаваться из цельного пожарного рукава.

3) В дополнение к требованиям пункта 1) в машинных помещениях категории А должен быть предусмотрен по меньшей мере один пожарный кран в комплекте с пожарным рукавом и стволом комбинированного типа. Этот пожарный кран должен находиться вне помещения недалеко от входа.

4) Для каждого требуемого пожарного крана должен быть предусмотрен один пожарный рукав. В дополнение к этому требованию необходимо предусмотреть по меньшей мере один запасной пожарный рукав.

5) Стандартная длина пожарного рукава не должна превышать 20 м.

6) Пожарные рукава должны изготавливаться из одобренного материала. Каждый пожарный рукав должен быть снабжен соединениями и стволом комбинированного типа.

7) Соединения пожарных рукавов и стволы должны быть полностью взаимозаменяемыми, за исключением тех случаев, когда пожарные рукава постоянно присоединены к пожарной магистрали.

8) Стволы, требуемые согласно пункту 6), должны соответствовать производительности установленных пожарных насосов, но в любом случае их диаметр должен быть не менее 12 мм.

Правило 38 Огнетушители³⁰

1) Огнетушители должны быть одобренных типов. Емкость требуемых переносных жидкостных огнетушителей должна составлять не более 13,5 л и не менее 9 л. Прочие огнетушители должны быть не менее портативными, чем 13,5-литровые жидкостные огнетушители, и не менее эффективными, чем 9-литровые жидкостные огнетушители. Эквивалентность огнетушителей должна устанавливать Администрация.

2) В соответствии с требованиями Администрации должны быть предусмотрены запасные заряды.

²⁹ См. Руководство по предотвращению замерзания пожарных магистралей, содержащееся в рекомендации 6 приложения 3 к Заключительному акту Международной конференции по безопасности рыболовных судов 1993 года, как оно воспроизведено в приложении 3 к настоящему сводному тексту.

³⁰ См. Усовершенствованное руководство по морским переносным огнетушителям, принятое Организацией резолюцией А.951(23).

- 3) Не должны допускаться огнетушители с огнетушащим веществом, которое, по мнению Администрации, либо по своей природе, либо при предполагаемых условиях использования выделяет токсичные газы в таких количествах, которые опасны для человека.
- 4) Огнетушители должны периодически проверяться и подвергаться таким испытаниям, которые может потребовать Администрация.
- 5) Один из переносных огнетушителей, предназначенных для применения в каком-либо помещении, обычно должен находиться у входа в это помещение.

Правило 39
Переносные огнетушители на постах управления, в жилых и служебных помещениях

- 1) На постах управления, в жилых и служебных помещениях должно быть предусмотрено достаточное количество одобренных переносных огнетушителей для того, чтобы обеспечить готовность к использованию по меньшей мере одного огнетушителя надлежащего типа в любой части таких помещений; однако общее количество огнетушителей в этих помещениях должно быть не менее трех.
- 2) В соответствии с требованиями Администрации должны быть предусмотрены запасные заряды.

Правило 40
Средства пожаротушения в машинных помещениях

- 1)
 - a) В помещениях, в которых находятся котлы, установки, работающие на жидком топливе или двигатели внутреннего сгорания общей мощностью не менее 750 кВт, должна предусматриваться одна из следующих стационарных систем пожаротушения, отвечающая требованиям Администрации:
 - i) система водораспыления под давлением;
 - ii) система газового пожаротушения;
 - iii) система пожаротушения с использованием паров низкотоксичных легкоиспаряющихся жидкостей; или
 - iv) система пожаротушения пеной высокой кратности.
 - b) На всех новых и существующих судах запрещается вновь устанавливать оборудование систем галоидированных углеводородов в качестве огнетушащих веществ.
 - c) Если машинное и котельное отделения не отделены полностью друг от друга или если имеется возможность утечки жидкого топлива из котельного отделения в машинное, такое комбинированное машинное и котельное отделение должно рассматриваться как один отсек.
- 2) Управление установками, перечисленными в пункте 1 а), должно осуществляться из расположенных вне таких помещений легкодоступных мест, которые не могут быть легко отрезаны в случаях возникновения пожара в защищаемом помещении. Должны быть предусмотрены меры, обеспечивающие подачу энергии и воды, необходимых для работы системы в случае пожара в защищаемом помещении.

3) Суда, построенные в основном или полностью из дерева или стеклопластика, на которых установлены котлы, работающие на жидком топливе, или двигатели внутреннего сгорания и которые имеют в районе машинного помещения палубу с настилом из указанного материала, должны быть оборудованы одной из систем пожаротушения, указанных в пункте 1).

4) Во всех машинных помещениях категории А должны быть предусмотрены по меньшей мере два переносных огнетушителя такого типа, который пригоден для тушения горящего жидкого топлива. Если в таких помещениях установлены механизмы общей мощностью не менее 250 кВт, должны быть предусмотрены по меньшей мере три таких огнетушителя. Один из огнетушителей должен находиться у входа в помещение.

5) Суда, не имеющие стационарной системы пожаротушения в машинных помещениях, должны быть снабжены по меньшей мере пенным огнетушителем емкостью 45 л или равноценным огнетушителем, пригодным для тушения горящего топлива. Если это требование невыполнимо из-за размеров машинного помещения, то Администрация может допустить установку дополнительных переносных огнетушителей.

Правило 41 Снаряжение пожарного

Количество комплектов снаряжения и их местонахождение должны соответствовать требованиям Администрации.

Правило 42 Схема противопожарной защиты

Должна иметься постоянно вывешенная схема противопожарной защиты в соответствии с требованиями Администрации. На малых судах Администрация может отказаться от выполнения настоящего требования.

Правило 43 Постоянная готовность к использованию средств пожаротушения

Средства пожаротушения должны содержаться в исправности и быть постоянно готовыми к немедленному использованию.

Правило 44 Допустимые замены

В тех случаях, когда в настоящей части указывается какой-либо особый тип устройства, аппаратуры, огнетушащего вещества или оборудования, может быть допущен любой другой тип устройства и т.д., если Администрация удостоверится, что он будет не менее эффективным.

ГЛАВА VI ЗАЩИТА ЭКИПАЖА

Правило 1 Общие меры защиты

- 1) Система спасательных лееров должна быть спроектирована таким образом, чтобы она была эффективной для любых нужд и обеспечена необходимыми тросами, канатами, соединительными скобами, рым-болтами и крепежными планками.
- 2) Палубные отверстия, снабженные комингсами или порогами высотой менее 600 мм, должны быть снабжены ограждением, например подвесными или съемными леерными ограждениями или сетками. Администрация может отменить эти требования применительно к малым отверстиям, таким как рыбные портики.
- 3) Световые люки или другие подобные отверстия должны быть снабжены защитными прутками, расположенными на расстоянии не более 350 мм друг от друга. Администрация может отменить это требование применительно к малым отверстиям.
- 4) Поверхность всех палуб должна быть сконструирована или обработана таким образом, чтобы свести к минимуму возможность поскользнуться на ней. В частности, палубы рабочих площадок в машинных помещениях, на камбузах, в районе лебедок и в местах расположения рыбообрабатывающего оборудования, а также у начала и конца трапов и перед дверьми должны иметь поверхность, предотвращающую скольжение.

Правило 2 Палубные отверстия

- 1) Навесные крышки люков, лазов и других отверстий должны быть снабжены предохранительными устройствами, предотвращающими их случайное закрытие. В частности, тяжелые крышки аварийных люков должны быть оборудованы противовесями и сконструированы таким образом, чтобы их можно было открыть с любой стороны крышки.
- 2) Входные люки должны иметь размеры не менее 600 на 600 мм или диаметр не менее 600 мм.
- 3) Над аварийными люками, там где это представляется возможным, должны быть предусмотрены поручни, расположенные выше уровня палубы.

Правило 3 Фальшборты, леера и ограждения

- 1) На всех открытых частях рабочей палубы и на палубах надстроек, если они являются рабочими площадками, должны быть установлены надежные фальшборты или леерные ограждения. Высота фальшбортов или леерных ограждений над палубой должна быть не менее 1 м. Если такая высота отрицательно сказывается на нормальной эксплуатации судна, Администрация может одобрить ограждение меньшей высоты.
- 2) Минимальное расстояние по вертикали от ватерлинии при максимальной эксплуатационной осадке до самой нижней точки верхней кромки фальшборта или до кромки рабочей палубы, если установлены леерные ограждения, должно обеспечивать достаточную защиту экипажа от попадающих на палубу волн, с учетом состояния моря и метеорологических условий, при которых может эксплуатироваться судно, рай-

онов эксплуатации, типа судна и способа лова, а также должно соответствовать требованиям Администрации³¹.

3) Просвет под самым нижним леером леерного ограждения не должен превышать 230 мм. Расстояние между другими леерами не должно превышать 380 мм, а расстояние между стойками леерного ограждения должно быть не более 1,5 м. На судне, имеющем закругленное соединение палубного стрингера с ширстреком, леерные стойки должны устанавливаться на плоской части палубы. Леера должны иметь гладкую поверхность без острых выступов, кромок и углов и обладать достаточной прочностью.

4) Для обеспечения безопасного передвижения членов экипажа между жилыми помещениями, машинными помещениями и другими рабочими помещениями должны быть предусмотрены средства в виде леерных ограждений, спасательных лееров, переходных мостиков или подпалубных проходов, удовлетворяющие требованиям Администрации. Штормовые леера должны устанавливаться в случаях необходимости с наружной стороны всех рубок и шахт в целях обеспечения безопасности прохода или работы экипажа.

5) На кормовом траулере по верхней кромке слипа должны быть предусмотрены надлежащие защитные устройства, такие как двери, ворота или сетки такой же высоты, что и смежный фальшборт или леерные ограждения. Когда такие предохранительные устройства не установлены в рабочее положение, поперек слипа должны быть предусмотрены цепи или иные средства ограждения.

Правило 4 Наклонные и вертикальные трапы

Для обеспечения безопасности экипажа в соответствии с требованиями Администрации должны быть предусмотрены наклонные и вертикальные трапы достаточного размера и прочности с поручнями и ступенями с поверхностью, предотвращающей скольжение.

ГЛАВА VII СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА И УСТРОЙСТВА

ЧАСТЬ А ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Правило 1 Применение

1) Если специально не предусмотрено иное, настоящая глава применяется к новым судам длиной 45 метров и более.

2) Правила 13 и 14 также применяются к существующим судам длиной 45 м и более, при условии что Администрация может отложить выполнение требований этих правил до 1 февраля 1999 года или до даты вступления в силу настоящего Протокола, в зависимости оттого, какая дата наступит позднее.

³¹ См. Руководство по определению минимального расстояния между ватерлинией, соответствующей максимальной эксплуатационной осадке, и самой низкой точкой фальшборта или кромкой рабочей палубы, содержащееся в рекомендации 8 приложения 3 к Заключительному акту Международной конференции по безопасности рыболовных судов 1993 года, как оно воспроизведено в приложении 3 к настоящему сводному тексту.

Правило 2 Определения

- 1) *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.
- 2) *Спуск методом свободного падения* есть такой метод спуска спасательной шлюпки или спасательного плота, при котором они с их комплектом людей и снабжения на борту разобщаются с судном и сбрасываются на воду без каких-либо удерживающих их приспособлений.
- 3) *Надувное средство* есть средство, плавучесть которого обеспечивается не жесткими заполненными газом камерами и которое обычно хранится ненадутым до момента подготовки его к использованию.
- 4) *Надутое средство* есть средство, плавучесть которого обеспечивается не жесткими заполненными газом камерами и которое хранится надутым и находится в постоянной готовности к использованию.
- 5) *Спуское устройство или приспособление* есть средство для безопасного перемещения спасательной шлюпки или спасательного плота либо дежурной шлюпки с места их установки на воду.
- 6) *Спасательное средство или устройство нового типа* есть спасательное средство или устройство, обладающее новыми характеристиками, которые не полностью охвачены требованиями настоящей главы, но обеспечивающее равный или более высокий уровень безопасности.
- 7) *Дежурная шлюпка* есть шлюпка, предназначенная для спасения терпящих бедствие людей и сбора спасательных шлюпок и плотов на воде.
- 8) *Светоотражающий материал* есть материал, отражающий в противоположном направлении луч света, направленный на него.
- 9) *Спасательная шлюпка или спасательный плот* есть шлюпка или плот, способные обеспечить сохранение жизни людей, терпящих бедствие, с момента оставления ими судна.

Правило 3

Оценка, испытание и одобрение спасательных средств и устройств

- 1) За исключением случаев, предусмотренных в пунктах 5) и 6), спасательные средства и устройства, требуемые настоящей главой, должны быть одобрены Администрацией.
- 2) Перед тем как одобрить спасательные средства и устройства, Администрация должна убедиться, что такие спасательные средства и устройства:
 - a) были испытаны в соответствии с рекомендациями Организации³² с целью подтверждения того, что они отвечают рекомендациям настоящей главы; или

³² См. Пересмотренную рекомендацию по испытанию спасательных средств, принятую Комитетом по безопасности на море Организации резолюцией MSC.89(70), с поправками.

- b) успешно прошли, к удовлетворению Администрации, испытания, которые по существу равноценны испытаниям, указанным в этих рекомендациях.
- 3) Перед тем как одобрить спасательные средства или устройства нового типа, Администрация должна убедиться, что такие средства или устройства:
- a) обеспечивают уровень безопасности, по меньшей мере равный требуемому настоящей главой, и были оценены и испытаны в соответствии с рекомендациями Организации³³; или
 - b) успешно прошли, к удовлетворению Администрации, оценку и испытания, которые по существу равноценны оценке и испытаниям, указанным в этих рекомендациях.
- 4) Принятая Администрацией процедура одобрения должна также включать условия, при которых одобрение будет оставаться действительным или его действие будет прекращено.
- 5) Перед допущением спасательных средств и устройств, не получивших предварительного одобрения Администрации, Администрация должна быть убеждена, что спасательные средства и устройства отвечают требованиям настоящей главы.
- 6) Требуемые настоящей главой спасательные средства, подробные спецификации которых не включены в часть С, должны отвечать требованиям Администрации.

Правило 4 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 В ТРЕБОВАНИЯ К СУДНУ

Правило 5 Количество и типы спасательных шлюпок и плотов и дежурных шлюпок

- 1) Каждое судно должно быть снабжено по меньшей мере двумя спасательными шлюпками.
- 2) Количество, вместимость и типы спасательных шлюпок и плотов и дежурных шлюпок на судах длиной 75 м и более должны соответствовать следующим требованиям:
 - a) должны быть предусмотрены спасательные шлюпки и плоты общей вместимостью, достаточной для размещения с каждого борта судна по крайней мере всего количества людей, находящихся на судне. Однако при условии, что судно удовлетворяет требованиям, предъявля-

³³ См. Кодекс практики оценки, испытания и допущения прототипов спасательных средств и устройств нового типа, принятый Организацией резолюцией А.520(13).

емым к делению на отсеки, критерию остойчивости в поврежденном состоянии и критерию усиленной конструктивной противопожарной защиты в дополнение к требованиям, обусловленным правилом III/14 и главой V, и если Администрация считает, что сокращение количества спасательных шлюпок и плотов, а также их вместимости не будет влиять на безопасность, Администрация может разрешить это сокращение при условии, что общая вместимость спасательных шлюпок и плотов, расположенных по каждому борту судна, достаточна для размещения по крайней мере 50% людей, находящихся на судне. Кроме того, на судне должны быть предусмотрены спасательные плоты, рассчитанные на размещение по крайней мере 50% всего количества людей, находящихся на судне; и

- b) должна быть предусмотрена дежурная шлюпка, если на судне не имеется соответствующей спасательной шлюпки, отвечающей требованиям, предъявляемым к дежурной шлюпке, которую можно поднять после спасательной операции.
- 3) Суда длиной менее 75 м должны отвечать следующим требованиям:
- a) спасательные шлюпки и плоты общей вместимостью, достаточной для размещения с каждого борта судна по меньшей мере всего количества людей, находящихся на судне; и
 - b) дежурную шлюпку, если на судне не предусмотрены соответствующие спасательные шлюпки и плоты, которые можно поднять после спасательной операции.
- 4) Вместо соответствия требованиям пункта 2 а) или 3 а) суда могут иметь одну или более спасательных шлюпок, которые могут спускаться методом свободного падения с кормы судна и вместимость которых достаточна для размещения всего количества людей, находящихся на судне, а также спасательные плоты вместимостью, достаточной для размещения всего количества людей, находящихся на судне.
- 5) Если устройство, требуемое в пункте 3 а), будет мешать нормальной эксплуатации судна, Администрация может решить, что вместо соответствия этим требованиям на судне должны иметься спасательные шлюпки и плоты, которые могут быть спущены только с одного борта судна. Такие спасательные шлюпки и плоты должны быть общей вместимостью, достаточной для размещения количества людей, по меньшей мере в два раза превышающего общее количество людей, находящихся на судне, при условии что спасательные шлюпки и плоты вместимостью, достаточной для размещения общего количества людей, находящихся на судне, могут быть легко перемещены на другой борт судна, где они могут быть быстро и безопасно спущены.
- 6) В случае если какая-либо одна спасательная шлюпка или какой-либо один спасательный плот будут утеряны или окажутся непригодными к использованию, на каждом борту судна должно иметься достаточное количество спасательных шлюпок и плотов, пригодных к использованию, включая те из них, которые размещены в месте, обеспечивающем их перемещение на другой борт, для размещения общего количества людей, находящихся на судне. Перемещение должно быть незатрудненным, на уровне данной открытой палубы, и на пути всех спасательных шлюпок и плотов не должно быть препятствий для избежания их блокировки при перемещении и облегчения их дальнейшего использования.
- 7) Если устройство, требуемое в пункте 3 б), будет мешать нормальной эксплуатации судна, Администрация может решить, что вместо соответствия этим требовани-

ям на судне должны иметься другие равноценные средства для спасания людей из воды с учетом района плавания и условий эксплуатации судна.

8) Количество спасательных шлюпок и дежурных шлюпок, которые находятся на судах, должно быть достаточным для обеспечения того, чтобы при оставлении судна всеми находящимися на нем людьми каждая спасательная шлюпка или дежурная шлюпка собирала не более девяти спасательных плотов.

9) Спасательные шлюпки и плоты и дежурные шлюпки должны соответствовать применимым требованиям правил 17-23 включительно.

Правило 6

Готовность и размещение спасательных шлюпок и плотов и дежурных шлюпок

1) Спасательные шлюпки и плоты должны:

- a)
 - i) находиться в постоянной готовности для использования в случае аварии;
 - ii) быть в таком состоянии, чтобы их можно было безопасно и быстро спустить на воду при условиях, предусмотренных правилом 32 1) а); и
 - iii) быть в таком состоянии, чтобы их можно было быстро поднять на борт, если они также используются и как дежурные шлюпки;
- b) быть размещены таким образом, чтобы:
 - i) не препятствовать сбору людей на посадочной палубе;
 - ii) не препятствовать их быстрому спуску;
 - iii) можно было обеспечить быструю и организованную посадку людей; и
 - iv) не препятствовать использованию других спасательных средств.

2) Если расстояние от посадочной палубы до ватерлинии судна в наименьшем грузу превышает 4,5 м, спасательные шлюпки и плоты, за исключением свободно всплывающих спасательных плотов, должны быть в состоянии спускаться с помощью шлюпбалок и плотбалок с полным экипажем либо должны быть оснащены равнозначным одобренным средством посадки.

3) Спасательные шлюпки и плоты и спусковые устройства должны быть в рабочем состоянии и готовы к немедленному использованию до выхода судна из порта и в течение всего рейса.

- 4)
 - a) Спасательные шлюпки и плоты должны быть размещены в соответствии с требованиями Администрации.
 - b) Каждая спасательная шлюпка должна быть прикреплена к отдельному комплекту шлюпбалок или одобренному спусковому устройству.

- c) Спасательные шлюпки и плоты должны быть размещены как можно ближе к жилым и служебным помещениям в положении, удобном для их безопасного спуска на воду, уделяя особое внимание их удаленности от гребного винта. Спасательные шлюпки, предназначенные для приспускания по борту судна, должны быть размещены с учетом свеса кормы, чтобы обеспечить, насколько это выполнимо, спуск с прямого борта судна. Если они размещены в носовой части судна, то должны находиться в корму от таранной переборки в защищенном месте, и в таких случаях Администрация должна уделить особое внимание прочности шлюпбалок и плотбалок.
- d) Способ спуска и подъема дежурных шлюпок должен быть одобрен с учетом веса дежурной шлюпки, включая ее снабжение и 50% количества людей, разрешенного для размещения в ней согласно правилам 23 1) b) ii) и 23 1) c), конструкции и размеров дежурной шлюпки и ее места хранения над ватерлинией судна при наименьшей эксплуатационной загрузке. Однако каждая дежурная шлюпка, расположенная на высоте более 4,5 м над ватерлинией судна при наименьшей эксплуатационной загрузке, должна иметь одобренные устройства для спуска и подъема.
- e) Устройства спуска и посадки должны соответствовать требованиям правила 32.
- f)
 - i) Спасательные плоты должны быть размещены таким образом, чтобы они были легкодоступны в случае аварии и чтобы они могли свободно раскрыться, всплыть с места их размещения и оторваться от судна в случае его затопления. Однако спасательные плоты, спускаемые с помощью плотбалок, не обязательно должны быть свободно всплывающими;
 - ii) найтовы, если таковые используются, должны быть снабжены автоматической (гидростатической) системой разобщения одобренного типа.
- g) Администрация, если она убедилась в том, что конструктивные характеристики судна и методы лова рыбы могут сделать применение конкретного положения настоящего пункта нецелесообразным и практически невыполнимым, может допускать отступление от таких положений, если судно оснащено альтернативными средствами спуска и подъема, соответствующими сфере деятельности, для которой оно предназначено. Администрация, которая разрешила альтернативные средства спуска и подъема согласно настоящему подпункту, передает в Организацию информацию о таких средствах для рассылки другим Участникам.

Правило 7

Посадка в спасательные шлюпки и плоты

Должны быть предусмотрены надлежащие устройства для посадки в спасательные шлюпки и плоты, которые должны включать:

- a) по меньшей мере один трап или другие одобренные устройства с каждого борта судна, предназначенные для доступа в спасательные шлюпки и плоты, когда они спущены на воду, за исключением случаев, когда Администрация удостоверится, что расстояние от места по-

садки до спущенных на воду спасательных шлюпок и плотов не вызывает необходимости в наличии трапа;

- b) устройства для освещения мест хранения спасательных шлюпок и плотов и их спусковых устройств во время подготовки и в процессе их спуска на воду, а также для освещения воды в районах спуска на воду спасательных шлюпок и плотов до окончания спуска, причем подача электроэнергии должна осуществляться от аварийного источника питания, предусмотренного правилом IV/17;
- c) устройства для предупреждения всех лиц, находящихся на борту, о предстоящем оставлении судна; и
- d) устройства, предотвращающие попадание воды с судна в спасательные шлюпки или плоты.

Правило 8 Спасательные жилеты

- 1) Для каждого человека, находящегося на борту, должен быть предусмотрен спасательный жилет одобренного типа, отвечающий требованиям правила 24.
- 2) Спасательные жилеты должны храниться в легкодоступных местах, и их местонахождение должно быть ясно обозначено.

Правило 9 Гидрокостюмы и термозащитные средства

- 1) Для каждого лица, расписанного в команду дежурной шлюпки, должен быть предусмотрен одобренный гидрокостюм соответствующего размера, отвечающий требованиям правила 25.
- 2) На судах, отвечающих требованиям правила 5 2) и 3), должны иметься гидрокостюмы, отвечающие требованиям правила 25, для каждого лица на борту, не размещенного на:
 - a) спасательных шлюпках; или
 - b) спасательных плотках, спускаемых с помощью плотбалок; или
 - c) спасательных плотках, обслуживаемых равноценными одобренными средствами, не требующими захода в воду для посадки на спасательный плот.
- 3) В дополнение к пункту 2 а) на судах должны иметься, по меньшей мере, три гидрокостюма на каждую спасательную шлюпку, отвечающих требованиям правила 25. В дополнение к теплозащитным средствам, требуемых правилом 17 8) xxxi), для лиц, размещаемых на спасательных шлюпках и не обеспеченных гидрокостюмами, на судне должны быть в наличии термозащитные средства, отвечающие требованиям правила 26. Эти гидрокостюмы и теплозащитные средства могут не требоваться, если судно имеет либо полностью закрытые спасательные шлюпки общей вместимостью, достаточной для размещения на каждом борту судна, по меньшей мере, всего количества людей на судне, либо спасательную шлюпку, спускаемую методом свободного падения, достаточной вместимости для размещения всего количества людей, находящихся на судне.

4) Требования пунктов 2) и 3) не применяются к судам, постоянно эксплуатирующимся в условиях теплого климата, если, по мнению Администрации, в гидрокостюмах и термозащитных средствах нет необходимости.

5) Гидрокостюмы, требуемые пунктами 2) и 3), могут использоваться для выполнения требований пункта 1).

Правило 10 Спасательные круги

1) Должно быть обеспечено по меньшей мере следующее количество спасательных кругов, отвечающих требованиям правила 27 1):

- a) восемь спасательных кругов на судах длиной 75 м и более; и
- b) шесть спасательных кругов на судах длиной менее 75 м.

2) По меньшей мере половина общего количества спасательных кругов, упомянутых в пункте 1), должны быть снабжены самозажигающимися огнями, отвечающими требованиям правила 27 2).

3) По меньшей мере два спасательных круга, оборудованные самозажигающимися огнями в соответствии с пунктом 2), должны быть снабжены автоматически действующими дымовыми шашками, отвечающими требованиям правила 27 3), и быть способны, если это практически осуществимо, быстро высвободиться с мест установки на ходовом мостике.

4) По меньшей мере один спасательный круг на каждом борту судна должен быть снабжен плавучим спасательным линем, отвечающим требованиям правила 27 4). Длина линя должна не менее чем в два раза превышать высоту места его установки над ватерлинией при наименьшей эксплуатационной осадке судна, или 30 м, смотря по тому, что больше. Такие спасательные круги не должны быть снабжены самозажигающимися огнями.

5) Все спасательные круги должны быть размещены таким образом, чтобы они были легкодоступны для людей, находящихся на судне; они не должны прикрепляться наглухо, чтобы была обеспечена возможность быстрого сбрасывания их в воду.

Правило 11 Линеметательные устройства

Каждое судно должно иметь линеметательное устройство одобренного типа, отвечающее требованиям правила 28.

Правило 12 Сигналы бедствия

1) В соответствии с требованиями Администрации каждое судно должно быть снабжено средствами подачи эффективных сигналов бедствия днем и ночью, включая по меньшей мере 12 парашютных ракет, отвечающих требованиям правила 29.

2) Средства подачи сигналов бедствия должны быть одобренного типа. Они должны размещаться в легкодоступных местах, и их местонахождение должно быть ясно обозначено.

Правило 13 **Радиооборудование для спасательных средств**

1) На каждом судне должно быть предусмотрено по меньшей мере три комплекта УКВ аппаратуры двусторонней радиотелефонной связи. Такая аппаратура должна отвечать эксплуатационным требованиям не ниже принятых Организацией. Если УКВ аппаратура двусторонней радиотелефонной связи установлена стационарно на спасательных шлюпках и плотках, то она должна отвечать эксплуатационным требованиям не ниже принятых Организацией³⁴.

2) УКВ аппаратура двусторонней радиотелефонной связи, установленная на существующих судах и не отвечающая эксплуатационным требованиям, принятым Организацией, может быть принята Администрацией до 1 февраля 1999 года или до даты вступления в силу настоящего Протокола, в зависимости оттого, какая дата наступит позднее, при условии что Администрация удовлетворена ее совместимостью с одобренной УКВ аппаратурой двусторонней радиотелефонной связи.

Правило 14 **Радиолокационные ответчики**

На каждом борту каждого судна должен иметься по меньшей мере один радиолокационный ответчик. Такие радиолокационные ответчики должны соответствовать эксплуатационным требованиям не ниже одобренных Организацией³⁵. Радиолокационные ответчики³⁶ должны быть установлены в таких местах, откуда они могут быть быстро перенесены на любую спасательную шлюпку или плот, либо на каждой спасательной шлюпке или плоту должен быть установлен один радиолокационный ответчик.

Правило 15 **Светоотражательные полосы на спасательных средствах**

Все спасательные шлюпки и плоты, дежурные шлюпки, спасательные жилеты и спасательные круги должны иметь светоотражательные полосы в соответствии с рекомендациями Организации³⁷.

Правило 16 **Рабочая готовность, техническое обслуживание и проверки**

1) Рабочая готовность

Перед выходом судна из порта, а также в течение всего рейса все спасательные средства должны быть в рабочем состоянии и готовности к немедленному использованию.

2) Техническое обслуживание

³⁴ См. Рекомендацию по эксплуатационным требованиям к переносной ОБЧ аппаратуре двусторонней радиотелефонной связи спасательных шлюпок и плотов, принятую Организацией резолюцией А.809(19), приложение 1 или приложение 2, в зависимости от случая, и пересмотренные эксплуатационные требования к переносной ОБЧ аппаратуре двусторонней радиотелефонной связи спасательных шлюпок и плотов, одобренные резолюцией MSC.149(77).

³⁵ См. Рекомендацию по эксплуатационным требованиям к радиолокационным ответчикам спасательных шлюпок и плотов, используемым в поисково-спасательных операциях, принятую Организацией резолюцией А.802(19), с поправками.

³⁶ Одним из них может быть радиолокационный ответчик, требуемый правилом IX/6 1) с).

³⁷ См. Рекомендацию об использовании и установке световозвращающих материалов на спасательных средствах, принятую Организацией резолюцией А.658(16).

- a) Должно быть предусмотрено одобренное Администрацией руководство по техническому обслуживанию спасательных средств на судне, в соответствии с которым должно производиться техническое обслуживание.
- b) Вместо руководства, требуемого подпунктом а), Администрация может допустить использование программы планового технического обслуживания спасательных средств на судне.

3) Обслуживание лопарей

Лопари, используемые в спусковых устройствах, должны переворачиваться так, чтобы их коренной конец становился ходовым и наоборот, через промежутки времени, не превышающие 30 месяцев, и заменяться в необходимых случаях по мере их износа или с интервалами не более 5 лет, смотря по тому, что наступит раньше.

4) Запасные части и ремонтные принадлежности

Должны быть предусмотрены запасные части и ремонтные принадлежности для спасательных средств и отдельных их компонентов, подверженных быстрому износу или расходованию и требующих регулярной замены.

5) Еженедельная проверка

Еженедельно должны проводиться следующие испытания и проверки:

- a) должен быть проведен визуальный осмотр всех спасательных шлюпок, спасательных плотов, дежурных шлюпок и спусковых устройств, с тем чтобы убедиться, что они находятся в готовности к использованию;
- b) двигатели всех спасательных шлюпок должны работать на передний и задний ход в общей сложности в течение не менее 3 мин, при условии что температура окружающей среды превышает минимальную температуру, требуемую для пуска двигателя; и
- c) должна быть испытана общесудовая авральная сигнализация.

6) Ежемесячные проверки

Ежемесячно по контрольному списку должна проводиться 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 должны заноситься в судовой журнал.

7) Обслуживание надувных спасательных плотов, надувных спасательных жилетов и надутых дежурных шлюпок

- a) Каждый надувной спасательный плот и надувной спасательный жилет должен проходить обслуживание:
 - i) через промежутки времени, не превышающие 12 месяцев. Однако в случаях, когда это представляется надлежащим и целесообразным, Администрация может продлить этот период времени до 17 месяцев;

- ii) на одобренной станции обслуживания, которая компетентна проводить их обслуживание, обладает соответствующим оборудованием и использует лишь надлежащим образом обученный персонал³⁸.
 - b) Всякий ремонт и техническое обслуживание надутых дежурных шлюпок должны проводиться в соответствии с инструкциями изготовителя. Аварийный ремонт может быть проведен на борту судна, однако окончательный ремонт должен проводиться на одобренной станции обслуживания.
- 8) Периодическое обслуживание гидростатических разобзающих устройств

Заменяемые гидростатические разобзающие устройства должны быть заменены по истечении срока их годности. В том случае, если они не являются заменяемыми, гидростатические разобзающие устройства должны проходить обслуживание:

- a) через промежутки времени, не превышающие 12 месяцев. Однако в случаях, когда это представляется надлежащим и целесообразным, Администрация может продлить этот период времени до 17 месяцев;
 - b) на станции обслуживания, которая компетентна проводить их обслуживание, обладает соответствующим оборудованием и использует лишь надлежащим образом обученный персонал.
- 9) В случаях, когда характер рыболовных операций судов может вызвать затруднение в выполнении требований пунктов 7) и 8), Администрация может разрешить продлить промежуток времени между обслуживанием до 24 месяцев, при условии что Администрация убеждена в том, что такие устройства изготовлены и установлены таким образом, чтобы оставаться в удовлетворительном состоянии до следующего срока обслуживания.

ЧАСТЬ С ТРЕБОВАНИЯ К СПАСАТЕЛЬНЫМ СРЕДСТВАМ

Правило 17 Общие требования к спасательным шлюпкам

- 1) Конструкция спасательных шлюпок
- a) Все спасательные шлюпки должны иметь надлежащую конструкцию и такую форму и соотношение главных размерений, чтобы они имели достаточную остойчивость на волнении и достаточный надводный борт, когда они нагружены их полным комплектом людей и снабжения. Все спасательные шлюпки должны иметь жесткий корпус и сохранять положительную остойчивость в прямом положении на тихой воде, когда они нагружены их полным комплектом людей и снабжения и имеют пробоину в любом одном месте ниже ватерлинии, предполагая, что при этом не произошло потери плавучего материала и отсутствия другие повреждения.

³⁸ См. Рекомендацию о технических условиях для одобрения станций обслуживания надувных спасательных плотов, принятую Организацией резолюцией А.761(18).

- b) Все спасательные шлюпки должны обладать достаточной прочностью, чтобы их можно было безопасно спускать на воду, когда они нагружены их полным комплектом людей и снабжения.
 - c) Корпуса и жесткие покрытия должны быть огнестойкие или негорючие.
 - d) Места для сидения должны быть оборудованы на поперечных и продольных банках или закрепленных сиденьях, установленных в спасательной шлюпке как можно ниже и имеющих такую конструкцию, чтобы поддерживать число людей весом 100 кг каждый, для которых оборудованы места для сидения в соответствии с требованиями пункта 2) b) ii).
 - e) Каждая спасательная шлюпка должна обладать достаточной прочностью, чтобы выдержать нагрузку без остаточной деформации после ее снятия:
 - i) для шлюпок с металлическим корпусом – нагрузку, в 1,25 раза превышающую общую массу спасательной шлюпки, когда она нагружена ее полным комплектом людей и снабжения; или
 - ii) для других шлюпок – нагрузку, в два раза превышающую общую массу спасательной шлюпки, когда она нагружена ее полным комплектом людей и снабжения.
 - f) Каждая спасательная шлюпка, когда она нагружена ее полным комплектом людей и снабжения и оборудована в применимых случаях салазками или наружными привальными брусьями, должна обладать достаточной прочностью, чтобы выдерживать удар о борт судна при скорости спасательной шлюпки в направлении перпендикулярно борту судна не менее 3,5 м/с, а также сбрасывание на воду с высоты не менее 3 м.
 - g) Вертикальное расстояние между настилом днища и внутренней поверхностью закрытия или тента, простирающегося над 50% площади днища, должно быть:
 - i) не менее 1,3 м – для спасательных шлюпок вместимостью 9 человек или менее;
 - ii) не менее 1,7 м – для спасательных шлюпок вместимостью 24 человека или более;
 - iii) не менее расстояния, рассчитанного линейной интерполяцией между 1,3 м и 1,7 м, – для спасательных шлюпок вместимостью от 9 до 24 человек.
- 2) Вместимость спасательных шлюпок
- a) Спасательные шлюпки вместимостью более 150 человек не должны допускаться.
 - b) Количество людей, допускаемое к размещению на спасательной шлюпке, должно равняться меньшему из следующих чисел:

- i) число людей средней массой 75 кг с надетыми спасательными жилетами, которые могут сидеть в нормальном положении, не создавая помех для средств приведения спасательной шлюпки в движение или оборудования, входящего в снабжение спасательной шлюпки; или
- ii) количество мест для сидения, которое может быть оборудовано на банках и сиденьях в соответствии с рис. 1. Фигуры могут перекрываться, как показано на рисунке, при условии что имеется достаточное пространство для ног и оборудованы подставки для них, а вертикальное расстояние между верхним и нижним сиденьями равно по меньшей мере 350 мм.
- c) Каждое место для сидения должно быть четко обозначено на спасательной шлюпке.

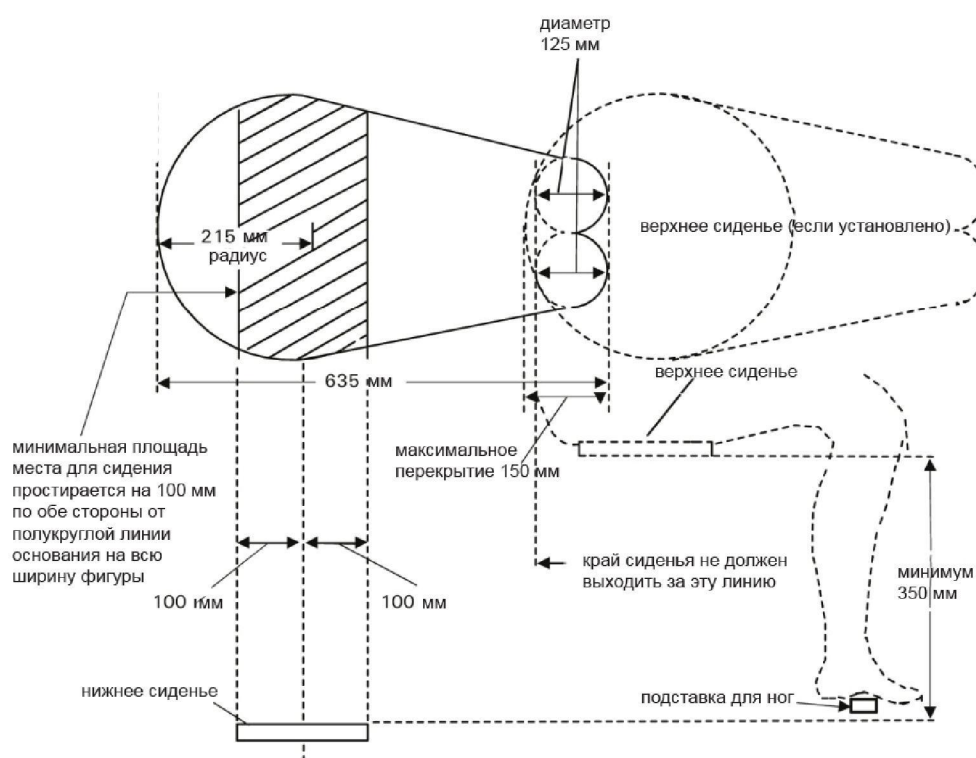


Рисунок 1

3) Доступ в спасательные шлюпки

- a) На судах каждая спасательная шлюпка должна быть устроена так, чтобы все расписанные на нее люди могли совершить быструю посадку в спасательную шлюпку в течение не более 3 мин после подачи команды к посадке. Должна также иметься возможность быстрой высадки людей из спасательной шлюпки.
- b) Спасательные шлюпки должны иметь посадочный трап, который может быть использован на любом борту и позволяет находящимся в воде людям занять места в шлюпке. Нижняя ступенька трапа должна

находиться по меньшей мере на 0,4 м ниже ватерлинии спасательной шлюпки порожнем.

- c) Спасательная шлюпка должна быть устроена так, чтобы на борт шлюпки можно было поднимать находящиеся в беспомощном состоянии люди либо из воды, либо на носилках.
- d) Все поверхности, по которым могут ходить люди, должны иметь нескользящее покрытие.

4) Плавуемость спасательной шлюпки

Все спасательные шлюпки должны иметь собственную плавуемость или быть оборудованы стойким к воздействию морской воды, нефти или нефтепродуктов плавающим материалом в количестве, достаточном для поддержания на плаву спасательной шлюпки со всем ее снабжением, когда она залита водой и открыта морю. Кроме того, должен быть предусмотрен дополнительный плавающий материал в количестве, обеспечивающем силу плавучести, равную 280 Н на каждого человека из числа людей, допускаемого к размещению на спасательной шлюпке. Плавающий материал не должен устанавливаться снаружи корпуса спасательной шлюпки, за исключением материала, предусмотренного сверх требуемого выше количества плавучего материала.

5) Надводный борт и остойчивость спасательной шлюпки

Все спасательные шлюпки, когда они нагружены 50% числа людей, допускаемого к размещению на спасательной шлюпке, сидящих в нормальном положении по одну сторону от ее диаметральной плоскости, должны иметь надводный борт, измеряемый от ватерлинии до самого нижнего отверстия, через которое может произойти затопление спасательной шлюпки, равный не менее 1,5% длины спасательной шлюпки или 100 мм, смотря по тому, что больше.

6) Средства приведения спасательной шлюпки в движение

- a) Каждая спасательная шлюпка должна приводиться в действие с помощью двигателя внутреннего сгорания с воспламенением от сжатия. Не допускается использование двигателей, работающих на топливе с температурой вспышки 43°C или ниже (при испытании в закрытом тигле).
- b) Двигатель должен быть оборудован либо ручным пусковым устройством, либо пусковым устройством с приводом от источника энергии, снабженным двумя независимыми, способными подзаряжаться источниками энергии. Должны быть предусмотрены также любые необходимые для пуска двигателя приспособления. Пусковые устройства и приспособления должны обеспечивать пуск двигателя при температуре окружающей среды -15°C в течение не более 2 мин с момента начала пуска, если Администрация, учитывая конкретные рейсы, постоянно совершаемые судном, на котором установлена спасательная шлюпка, не сочтет, что температура должна быть другой. Работе пусковых устройств не должны мешать кожух двигателя, танки или другие препятствия.
- c) После пуска из холодного состояния двигатель должен быть способен работать в течение не менее 5 мин, когда спасательная шлюпка находится вне воды.

- d) Двигатель должен быть способен работать при затоплении спасательной шлюпки по ось коленчатого вала.
- e) Валопровод гребного винта должен быть устроен так, чтобы гребной винт мог разобщаться с двигателем. Должна быть предусмотрена возможность движения спасательной шлюпки передним и задним ходом.
- f) Выхлопная труба должна быть устроена так, чтобы предотвращать попадание воды в двигатель при нормальной работе.
- g) Все спасательные шлюпки должны проектироваться с учетом обеспечения безопасности находящихся в воде людей и предотвращения возможности повреждения гребной установки плавающими обломками.
- h) Скорость переднего хода спасательной шлюпки на тихой воде, когда она нагружена ее полным комплектом людей и снабжения и когда работают ее вспомогательные механизмы, которые приводятся в действие от двигателя, должна быть не менее 6 узлов и не менее 2 узлов при буксировке спасательного плота вместимостью 25 человек, нагруженного полным комплектом людей и снабжения, или его равноценной замены. Должно быть предусмотрено достаточное количество топлива, пригодного для использования в условиях температур, предполагаемых в районе эксплуатации судна, чтобы обеспечить движение полностью нагруженной спасательной шлюпки со скоростью 6 узлов в течение не менее 24 ч.
- i) Двигатель спасательной шлюпки, передача и относящиеся к двигателю устройства должны быть защищены огнестойким кожухом или другим соответствующим способом, обеспечивающим аналогичную защиту. При этом должна обеспечиваться также защита людей от случайного прикосновения к горячим или движущимся частям и защита двигателя от непогоды и воздействия моря. Должны быть предусмотрены соответствующие средства для снижения шума двигателя. Батареи стартера должны быть снабжены кожухами, образующими водонепроницаемое закрытие вокруг основания и боков батарей. Кожухи батарей должны иметь плотно пригнанную крышку, обеспечивающую необходимый отвод газа.
- j) Двигатель спасательной шлюпки и относящиеся к нему устройства должны быть спроектированы так, чтобы ограничивать электромагнитное излучение, с тем чтобы работа двигателя не мешала работе используемого на спасательной шлюпке радиоборудования.
- k) Должны быть предусмотрены средства для подзарядки всех батарей стартера, радиоборудования и прожектора. Батареи радиоборудования не должны использоваться в качестве источника энергии для пуска двигателя. Должны быть предусмотрены средства для подзарядки установленных в спасательной шлюпке батарей от судовой электросети напряжени-

ем не свыше 55 В, которые могут отключаться с места посадки в спасательные шлюпки.

- l) Должна быть предусмотрена инструкция по пуску и эксплуатации двигателя в водостойком исполнении, которая должна находиться на хорошо заметном месте вблизи органов управления пуском двигателя.

7) Оборудование спасательных шлюпок

- a) Все спасательные шлюпки должны быть оборудованы по меньшей мере одним спускным клапаном, расположенным вблизи самой низкой точки корпуса, который должен автоматически открываться для спуска воды из спасательной шлюпки, когда она находится вне воды, и автоматически закрываться, предотвращая попадание в спасательную шлюпку воды, когда она находится на плаву. Каждый спускной клапан должен быть снабжен колпачком или пробкой для его закрывания, которые должны быть прикреплены к спасательной шлюпке штертом, цепочкой или другим соответствующим способом. Спускные клапаны должны быть легкодоступными изнутри шлюпки, а место их расположения должно быть четко обозначено.
- b) Все спасательные шлюпки должны иметь руль и румпель. Если предусматривается также штурвал или другое средство дистанционного управления рулем, то в случае выхода из строя такого средства должна иметься возможность управлять рулем с помощью румпеля. Руль должен быть постоянно прикреплен к спасательной шлюпке. Румпель должен быть постоянно установлен на баллере руля или соединен с ним, однако, если спасательная шлюпка оборудована средством дистанционного управления рулем, румпель может быть съемным и храниться закрепленным вблизи баллера руля. Руль и румпель должны быть устроены так, чтобы они не могли быть повреждены при работе разобщающего механизма или гребного винта.
- c) С наружной стороны вокруг спасательной шлюпки, за исключением района вблизи места расположения руля и гребного винта, должен быть закреплен с провесами плавучий спасательный леер.
- d) Спасательные шлюпки, которые не являются самовосстанавливающимися при опрокидывании, должны быть оборудованы соответствующими поручнями в нижней части корпуса, с тем чтобы люди могли держаться за спасательную шлюпку. Крепление этих поручней к спасательной шлюпке должно быть таким, чтобы в случае если под воздействием удара достаточной силы они будут оторваны от спасательной шлюпки, это не приводило к повреждению корпуса спасательной шлюпки.
- e) Все спасательные шлюпки должны быть оборудованы достаточным количеством водонепроницаемых ящиков или отсеков для хранения мелких предметов снабжения, воды и провизии, требуемых пунктом 8). Должны быть предусмотрены средства для хранения собранной дождевой воды.
- f) Каждая спасательная шлюпка, предназначенная для спуска с помощью талей, должна быть оборудована разобщающим механизмом, отвечающим следующим требованиям:

- i) механизм должен быть устроен так, чтобы все гаки отдавались одновременно;
 - ii) механизм должен обеспечивать разобшение следующими двумя способами:
 - 1) обычным, при котором разобшение происходит после спуска спасательной шлюпки на воду или при отсутствии нагрузки на гаках;
 - 2) под нагрузкой, при котором разобшение происходит при наличии нагрузки на гаках. Этот способ должен обеспечивать разобшение спасательной шлюпки при любых условиях нагрузки: от полного отсутствия ее, когда спасательная шлюпка находится на воде, до нагрузки, в 1,1 раза превышающей общую массу спасательной шлюпки, когда она нагружена ее полным комплектом людей и снабжения. Этот способ должен предусматривать надлежащую защиту от случайного или преждевременного разобшения;
 - iii) органы управления разобщающим механизмом должны быть четко обозначены цветом, контрастирующим с цветом окружающих предметов;
 - iv) механизм должен быть спроектирован с 6-кратным запасом прочности относительно предела прочности применяемых материалов, предполагая, что масса спасательной шлюпки равномерно распределена между таями.
- g) Каждая спасательная шлюпка должна быть оборудована разобщающим устройством, позволяющим отдавать носовой фалинь, когда он находится под натяжением.
- h) Каждая спасательная шлюпка, оборудованная стационарной УКВ радиотелефонной аппаратурой двусторонней связи с антенной, которая устанавливается отдельно, должна быть оборудована приспособлениями для установки и крепления антенны в рабочем положении.
- i) Спасательные шлюпки, предназначенные для спуска по борту судна, должны иметь салазки и наружные привальные брусья, необходимые для облегчения спуска и предотвращения повреждения спасательной шлюпки.
- j) Наверху закрытия спасательной шлюпки должна быть установлена лампочка с ручным выключателем, видимая темной ночью в ясную погоду на расстоянии не менее 2 миль в течение не менее 12 ч. Если огонь является проблесковым, он должен вспыхивать с частотой не менее 50 проблесков в минуту в течение первых 2 ч из 12 ч работы.
- k) Внутри спасательной шлюпки должна быть установлена лампочка или другой источник света, обеспечивающий освещение в течение не менее 12 ч, достаточное для чтения инструкции по сохранению жизни и информации, касающейся снабжения спасательной шлюпки; однако

использование для этих целей керосиновых ламп не должно допускаться.

- l) Если специально не предусмотрено иное, каждая спасательная шлюпка должна быть оборудована эффективными средствами для откачки или быть самоосушающейся.
- m) Каждая спасательная шлюпка должна иметь такую конструкцию, чтобы с места управления спасательной шлюпкой и с поста управления рулем имелся достаточный обзор по носу, по корме и по обоим ее бортам в целях обеспечения безопасного спуска и маневрирования спасательной шлюпки.

8) Снабжение спасательных шлюпок

Все предметы снабжения спасательной шлюпки, требуемые настоящим пунктом или на основании других положений настоящей главы, за исключением отпорных крюков, которые должны храниться незакрепленными для отталкивания спасательной шлюпки от борта судна, должны быть закреплены внутри спасательной шлюпки найтовыми, храниться в ящиках или отсеках, устанавливаться на кронштейнах и подобных им крепежных приспособлениях либо быть закреплены другим соответствующим способом. Снабжение должно быть закреплено так, чтобы оно не создавало помех при оставлении судна. Все предметы снабжения спасательной шлюпки должны быть, насколько это возможно, небольшими по размеру и легкими, а также в удобной и компактной упаковке. За исключением случаев, когда предусмотрено иное, обычное снабжение каждой спасательной шлюпки должно включать:

- i) достаточное количество плавучих весел для обеспечения движения шлюпки на тихой воде. Для каждого весла должна быть предусмотрена уключина типа кочет, поворотная уключина или другое равноценное приспособление. Уключины должны крепиться к шлюпке штертами или цепочками;
- ii) два отпорных крюка;
- iii) плавучий черпак и два ведра;
- iv) инструкцию по сохранению жизни³⁹;
- v) нактоуз с надежным компасом, светящимся или снабженным соответствующим средством освещения. На полностью закрытых спасательных шлюпках нактоуз должен быть стационарно установлен у поста управления рулем; на всех других спасательных шлюпках нактоуз должен быть снабжен соответствующими приспособлениями для его крепления;
- vi) плавучий якорь достаточного размера с дректовом, способным выдерживать ударные нагрузки, и ниралом, который обеспечивает возможность крепкого захвата его руками при намокании. Прочность плавучего якоря, дректова и нирала должна быть достаточной при любых состояниях моря;

³⁹ См. Инструкции по действиям в спасательных шлюпках и плотках, принятые Организацией резолюцией А.657(16).

- vii) два надежных фалиня длиной, не менее чем в два раза превышающей расстояние от места установки спасательной шлюпки до ватерлинии при наименьшей эксплуатационной осадке судна, или 15 м, смотря по тому, что больше. Один фалинь, прикрепленный к разоб-щающему устройству, требуемому пунктом 7 g), должен находиться в районе носовой оконечности спасательной шлюпки, а другой – прочно крепиться к форштевню спасательной шлюпки или вблизи него и быть готовым к использованию;
- viii) два топора, по одному в каждой оконечности спасательной шлюпки;
- ix) водонепроницаемые сосуды, содержащие общее количество пресной воды из расчета 3 л на каждого человека из числа людей, допускае-мого к размещению на спасательной шлюпке, из которых 1 л на чело-века может быть заменен опреснительным аппаратом, способным да-вать такое же количество пресной воды за два дня;
- x) нержавеющий ковш со штертом;
- xi) нержавеющий градуированный сосуд для питья;
- xii) пищевой рацион из расчета не менее 10 000 кДж на каждого человека из числа людей, допускаемого к размещению на спасательной шлюп-ке; этот пищевой рацион должен быть в воздухонепроницаемой упа-ковке и храниться в водонепроницаемом контейнере;
- xiii) четыре парашютные ракеты, отвечающие требованиям правила 29;
- xiv) шесть фальшфейеров, отвечающие требованиям правила 30;
- xv) две плавучие дымовые шашки, отвечающие требованиям правила 31;
- xvi) один водонепроницаемый электрический фонарь, пригодный для сиг-нализации по азбуке Морзе, с одним запасным комплектом батарей и одной запасной лампочкой в водонепроницаемой упаковке;
- xvii) одно сигнальное зеркало для дневной сигнализации с инструкцией по его использованию для подачи сигналов судам и летательным аппа-ратам;
- xviii) один экземпляр таблицы спасательных сигналов, предписанных пра-вилом V/8 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, в водозащищенном исполнении или в водонепро-ницаемой упаковке;
- xix) один свисток или другое равноценное звукосигнальное средство;
- xx) аптечку первой помощи в водонепроницаемой упаковке, которая по-сле использования может быть снова плотно закрыта;
- xxi) шесть доз медикамента от морской болезни и один гигиенический па-кет на каждого человека;
- xxii) складной нож, прикрепленный к шлюпке штертом;

- xxiii) три консервных ножа;
- xxiv) два плавучих спасательных кольца, прикрепленных к плавучему линю длиной не менее 30 м;
- xxv) ручной насос;
- xxvi) один комплект рыболовных принадлежностей;
- xxvii) достаточное количество инструментов для выполнения незначительных регулировок двигателя и относящихся к нему устройств;
- xxviii) переносное огнетушащее оборудование, пригодное для тушения горячей нефти;
- xxix) прожектор, способный обеспечивать эффективное освещение в ночное время светлоокрашенного объекта шириной 18 м на расстоянии 180 м в течение в общей сложности 6 ч и работать непрерывно в течение не менее 3 ч;
- xxx) эффективный радиолокационный отражатель, если радиолокационный ответчик не хранится на спасательной шлюпке;
- xxxi) теплозащитные средства, отвечающие требованиям правила 26, в количестве, достаточном для 10% числа людей, допускаемого к размещению на спасательной шлюпке, или двух человек, смотря по тому, что больше;
- xxxii) для судов, совершающих рейсы такого характера и продолжительности, что, по мнению Администрации, предметы, перечисленные в подпунктах xii) и xxvi), являются излишними, Администрация может не требовать наличия этих предметов.

9) Маркировка спасательных шлюпок

- a) Размерения спасательной шлюпки, а также число людей, допускаемое к размещению на ней, должны быть нанесены на спасательную шлюпку четким шрифтом несмываемой краской.
- b) Название и порт регистрации судна, которому принадлежит спасательная шлюпка, должны быть нанесены на каждом борту в носовой части спасательной шлюпки печатными буквами латинского алфавита.
- c) Маркировка, позволяющая установить судно, которому принадлежит спасательная шлюпка, и ее номер, должна наноситься таким образом, чтобы, насколько это практически возможно, она была видна сверху.

Правило 18

Самовосстанавливающиеся частично закрытые спасательные шлюпки

- 1) Самовосстанавливающиеся частично закрытые спасательные шлюпки должны отвечать требованиям правила 17 и, кроме того, требованиям настоящего правила.

2) Закрытие

- a) Должны быть предусмотрены стационарные жесткие закрытия, протирающиеся не менее чем на 20% длины спасательной шлюпки от ее форштевня и не менее чем на 20% длины спасательной шлюпки от ее кормовой оконечности.
- b) Жесткие закрытия должны образовывать два укрытия. Если укрытия снабжены переборками, то в них должны иметься отверстия достаточного размера, чтобы обеспечивать легкий доступ людей, одетых в гидрокостюмы или теплую одежду и спасательные жилеты. Внутренняя высота укрытий должна быть достаточной для обеспечения доступа людей к местам для сидения, расположенным в носу и корме спасательной шлюпки.
- c) Жесткие закрытия должны иметь окна или прозрачные панели, пропускающие внутрь спасательной шлюпки достаточное количество дневного света при закрытых отверстиях или тентах, с тем чтобы исключить необходимость искусственного освещения.
- d) Жесткие закрытия должны быть снабжены поручнями, за которые могут надежно держаться люди, передвигающиеся снаружи спасательной шлюпки.
- e) Открытые участки спасательной шлюпки должны быть оборудованы постоянно закрепленным складывающимся тентом, который должен быть устроен так, чтобы отвечать следующим положениям:
 - i) он должен легко устанавливаться не более чем двумя лицами в течение не более 2 мин; и
 - ii) он должен обеспечивать термоизоляцию подтентового пространства с целью защиты находящихся на спасательной шлюпке людей от холода с помощью по меньшей мере двух слоев материала, разделенных воздушной прослойкой, или с помощью других равноценно эффективных средств.
- f) Закрытие, состоящее из жестких закрытий и тента, должно быть устроено так, чтобы отвечать следующим положениям:
 - i) оно должно позволять производить спуск и подъем спасательной шлюпки, не прибегая при этом к удалению из нее людей;
 - ii) оно должно иметь входы у обеих оконечностей и на каждом борту спасательной шлюпки, оборудованные эффективными регулируемыми закрытиями, которые могут легко и быстро открываться и закрываться изнутри или снаружи, обеспечивая вентиляцию, но исключая проникновение в спасательную шлюпку морской воды, ветра и холода; должны быть предусмотрены надежные средства, позволяющие держать входы в открытом и закрытом положениях;
 - iii) при установленном тенте и закрытых входах оно должно постоянно пропускать достаточное количество воздуха для находящихся на спасательной шлюпке людей;

- iv) оно должно иметь приспособление для сбора дождевой воды;
 - v) наружная поверхность жестких закрытий и тента, а также внутренняя поверхность той части спасательной шлюпки, которая закрыта тентом, должны быть хорошо видимого цвета, который не вызывает дискомфорта у находящихся на спасательной шлюпке людей;
 - vi) оно должно обеспечивать возможность грести.
- 3) Опрокидывание спасательной шлюпки и возвращение ее в прямое положение
- a) Для каждого обозначенного места для сидения должен быть предусмотрен привязной ремень. Конструкция привязных ремней должна быть такой, чтобы они надежно удерживали на месте человека массой 100 кг, когда спасательная шлюпка находится в опрокинутом положении.
 - b) Остойчивость спасательной шлюпки должна быть такой, чтобы она сама по себе или автоматически возвращалась в прямое положение, когда она нагружена ее полным или частичным комплектом людей и снабжения и все люди пристегнуты привязными ремнями.
- 4) Приведение спасательной шлюпки в движение
- a) Управление двигателем и его передачей должно производиться с поста управления рулем.
 - b) Двигатель и относящиеся к нему устройства должны быть способны работать в любом положении во время опрокидывания спасательной шлюпки и продолжать работать после возвращения их в прямое положение или автоматически останавливаться при опрокидывании, а затем вновь легко запускаться после возвращения спасательной шлюпки в прямое положение и откачки из нее воды. Конструкция топливной системы и системы смазки должна предотвращать возможность утечки из двигателя топлива и утечки более 250 мл смазочного масла во время опрокидывания спасательной шлюпки.
 - c) Двигатели с воздушным охлаждением должны иметь систему воздухопроводов для забора и выброса за пределы спасательной шлюпки охлажденного воздуха. Должны быть предусмотрены заслонки с ручным управлением, позволяющие забирать охлаждающий воздух изнутри спасательной шлюпки и выбрасывать его также внутрь спасательной шлюпки.
- 5) Конструкция и наружные привальные брусья
- a) Несмотря на требования правила 17 1) f), самовосстанавливающаяся частично закрытая спасательная шлюпка должна иметь такую конструкцию и наружные привальные брусья, чтобы спасательная шлюпка обеспечивала защиту от опасных ускорений, возникающих при ударе нагруженной полным комплектом людей и снабжения спасательной шлюпки о борт судна со скоростью не менее 3,5 м/с.
 - b) Спасательная шлюпка должна быть автоматически самоосушающейся.

Правило 19 **Полностью закрытые спасательные шлюпки**

1) Полностью закрытые спасательные шлюпки должны отвечать требованиям правила 17 и, кроме того, требованиям настоящего правила.

2) Закрытие

Каждая полностью закрытая спасательная шлюпка должна быть оборудована жестким водонепроницаемым закрытием, полностью закрывающим спасательную шлюпку. Закрытие должно быть устроено так, чтобы отвечать следующим положениям:

- i) оно должно защищать находящихся на спасательной шлюпке людей от зноя и холода;
- ii) доступ в спасательную шлюпку обеспечивается с помощью люков, которые могут герметично закрываться;
- iii) люки должны располагаться так, чтобы можно было производить спуск и подъем спасательной шлюпки, не прибегая при этом к удалению из нее людей;
- iv) входные люки должны быть способны открываться и закрываться как снаружи, так и изнутри спасательной шлюпки и быть оборудованы надежными средствами, позволяющими держать их в открытом положении;
- v) оно должно обеспечивать возможность грести;
- vi) оно должно быть способно при закрытых люках и без значительных протечек поддерживать на плаву общую массу спасательной шлюпки с ее полным комплектом людей и снабжения, включая механизмы, когда шлюпка находится в опрокинутом положении;
- vii) на обоих бортах спасательной шлюпки оно должно иметь окна или прозрачные панели, пропускающие внутрь спасательной шлюпки достаточное количество дневного света при закрытых люках, с тем чтобы исключить необходимость искусственного освещения;
- viii) наружная поверхность закрытия должна быть хорошо видимого цвета, а внутренняя – такого цвета, который не вызывает дискомфорта у находящихся на спасательной шлюпке людей;
- ix) оно должно быть снабжено поручнями, за которые могут надежно держаться люди, передвигающиеся снаружи спасательной шлюпки, и которые могут быть использованы при посадке и высадке людей;
- x) люди должны иметь возможность проходить от входа к своим местам для сидения, не перелезая через поперечные банки или другие препятствия;
- xi) находящиеся на спасательной шлюпке люди должны быть защищены от воздействия разрежения воздуха в опасных для человека пределах, которое может возникнуть при работе двигателя спасательной шлюпки.

- 3) Опрокидывание спасательной шлюпки и возвращение ее в прямое положение
- a) Для каждого обозначенного места для сидения должен быть предусмотрен привязной ремень. Конструкция привязных ремней должна быть такой, чтобы они надежно удерживали на месте человека массой 100 кг, когда спасательная шлюпка находится в опрокинутом положении.
 - b) Остойчивость спасательной шлюпки должна быть такой, чтобы она сама по себе или автоматически возвращалась в прямое положение, когда она нагружена ее полным или частичным комплектом людей и снабжения, все ее входы и отверстия водонепроницаемо закрыты, а люди пристегнуты привязными ремнями.
 - c) После получения повреждений, указанных в правиле 17 1) а), спасательная шлюпка должна поддерживать на плаву ее полный комплект людей и снабжения, а ее остойчивость должна быть такой, чтобы в случае опрокидывания она автоматически занимала положение, позволяющее находящимся на спасательной шлюпке людям покинуть ее через выход, расположенный выше уровня воды.
 - d) Все выхлопные трубы двигателя, воздухопроводы и другие отверстия должны быть устроены так, чтобы при опрокидывании спасательной шлюпки и возвращении ее в прямое положение исключалась возможность попадания воды в двигатель.
- 4) Приведение спасательной шлюпки в движение
- a) Управление двигателем и его передачей должно производиться с поста управления рулем.
 - b) Двигатель и относящиеся к нему устройства должны быть способны работать в любом положении во время опрокидывания спасательной шлюпки и продолжать работать после возвращения ее в прямое положение или автоматически останавливаться при опрокидывании, а затем вновь легко запускаться после возвращения спасательной шлюпки в прямое положение. Конструкция топливной системы и системы смазки должна предотвращать возможность утечки из двигателя топлива и утечки более 250 мл смазочного масла во время опрокидывания спасательной шлюпки.
 - c) Двигатели с воздушным охлаждением должны иметь систему воздухопроводов для забора и выброса за пределы спасательной шлюпки охлаждающего воздуха. Должны быть предусмотрены заслонки с ручным управлением, позволяющие забирать охлаждающий воздух изнутри спасательной шлюпки и выбрасывать его также внутрь спасательной шлюпки.
- 5) Конструкция и наружные привальные брусья

Несмотря на требования правила 17 1) f), полностью закрытая спасательная шлюпка должна иметь конструкцию и наружные привальные брусья, чтобы спасательная шлюпка обеспечивала защиту от опасных ускорений, возникающих при ударе нагруженной полным комплектом людей и снабжения спасательной шлюпки о борт судна со скоростью не менее 3,5 м/с.

6) Спасательные шлюпки, спускаемые методом свободного падения

Спасательная шлюпка, предназначенная для спуска методом свободного падения, должна иметь такую конструкцию, чтобы, будучи нагруженной ее полным комплектом людей и снабжения, она обеспечивала защиту от опасных ускорений, возникающих при спуске ее на воду с высоты, по меньшей мере равной максимальной проектной высоте ее установки над ватерлинией при наименьшей эксплуатационной осадке судна, неблагоприятных условиях дифферента до 10° и крене на менее 20° на любой борт.

Правило 20

Общие требования к спасательным плотам

1) Конструкция спасательных плотов

- a) Конструкция каждого спасательного плота должна быть такой, чтобы он был способен выдерживать нахождение на плаву в течение 30 суток при любых состояниях моря.
- b) Конструкция спасательного плота должна быть такой, чтобы при сбрасывании его на воду с высоты 18 м спасательный плот и его оборудование работали удовлетворительно. Если спасательный плот должен быть установлен на высоте более 18 м над ватерлинией при наименьшей эксплуатационной осадке судна, он должен быть типа, прошедшего с удовлетворительными результатами испытание сбрасыванием с высоты, по меньшей мере равной высоте, на которой он должен быть установлен.
- c) Находясь на плаву, спасательный плот должен быть способен выдерживать многократные прыжки на него с высоты не менее 4,5 м от его днища как с поднятым тентом, так и без него.
- d) Конструкция спасательного плота и его оборудования должна позволять буксировать его со скоростью 3 узла на тихой воде, когда плот нагружен его полным комплектом людей и снабжения и с одним выброшенным плавучим якорем.
- e) Спасательный плот должен иметь тент для защиты находящихся на нем людей от воздействия внешней среды, который должен устанавливаться автоматически после спуска плота на воду. Тент должен отвечать следующим положениям:
 - i) он должен обеспечивать изоляцию от зноя и холода с помощью двух слоев материала, разделенных воздушной прослойкой, или с помощью других равноценно эффективных средств. Должны быть предусмотрены средства, предотвращающие скопление воды в воздушной прослойке;
 - ii) цвет внутренней поверхности тента не должен вызывать дискомфорта у находящихся на плоту людей;
 - iii) каждый вход должен быть четко обозначен и оборудован эффективным регулируемым закрытием, которое может легко и быстро открываться изнутри и снаружи спасательного плота, обеспечивая вентиляцию, но исключая проникновение морской воды, ветра и холода. На спасательных плотках вмести-

мостью более восьми человек должно иметься не менее двух диаметрально противоположных друг другу входов;

- iv) он должен постоянно пропускать достаточное количество воздуха для находящихся на спасательном плоту людей даже при закрытых входах;
- v) в нем должно быть предусмотрено по меньшей мере одно смотровое окно;
- vi) он должен иметь приспособление для сбора дождевой воды;
- vii) он должен иметь достаточную высоту для размещения людей в сидячем положении в любой части подтентового пространства.

2) Минимальная вместимость и масса спасательных плотов

- a) Спасательные плоты вместимостью менее 6 человек, рассчитанной в соответствии с требованиями применимого правила 21 3) или 22 3), не должны допускаться.
- b) За исключением случаев, когда спасательный плот предназначен для спуска с помощью одобренного спускового устройства, отвечающего требованиям правила 32, и не должен быть переносным, общая масса спасательного плота, его контейнера и снабжения не должна быть более 185 кг.

3) Оборудование спасательного плота

- a) Спасательный плот должен быть снабжен спасательными леерами, обнесенными и надежно закрепленными с провесами с внутренней и наружной стороны вокруг спасательного плота.
- b) Спасательный плот должен иметь надежный фалинь длиной, не менее чем в два раза превышающей расстояние от места его установки до ватерлинии при наименьшей эксплуатационной осадке судна, или 15 м, смотря по тому, что больше.

4) Спасательные плоты, спускаемые с помощью плотбалки

- a) В дополнение к вышеуказанным требованиям спасательный плот, предназначенный для использования с одобренным спусковым устройством, должен:
 - i) когда он нагружен его полным комплектом людей и снабжения, быть способен выдерживать удар о борт судна при скорости спасательного плота в направлении перпендикулярно борту судна не менее 3,5 м/с, а также сбрасывание на воду с высоты не менее 3 м, не получая при этом повреждений, которые бы влияли на его работу;
 - ii) быть снабжен средствами для подтягивания спасательного плота к борту судна у посадочной палубы и надежного удержания его во время посадки.

- b) Каждый спускаемый с помощью плотбалки спасательный плот должен быть устроен так, чтобы все расписанные на него люди могли совершить посадку на спасательный плот в течение не более 3 мин с момента подачи команды к посадке.
- 5) Снабжение
- a) Обычное снабжение каждого спасательного плота должно включать:
 - i) одно плавучее спасательное кольцо, прикрепленное к плавучему спасательному линю длиной не менее 30 м;
 - ii) один нескладной нож с плавучей ручкой и штертом, прикрепленный и хранящийся в кармане с наружной стороны тента вблизи места крепления фалиня к спасательному плоту. Кроме того, на спасательном плоту вместимостью 13 человек или более должен иметься второй нож, который может быть складным;
 - iii) один плавучий черпак для спасательных плотов вместимостью не более 12 человек и два плавучих черпака для спасательных плотов вместимостью 13 человек или более;
 - iv) две губки;
 - v) два плавучих якоря, каждый с дректовом, способным выдерживать ударные нагрузки, и ниралом, причем один из плавучих якорей должен быть запасным, а другой – постоянно прикреплен к спасательному плоту так, чтобы при надувании спасательного плота или после спуска его на воду он удерживал спасательный плот в наиболее устойчивом положении к ветру. Прочность каждого плавучего якоря, их дректовов и ниралов должна быть достаточной при любых состояниях моря. Плавучие якоря должны быть оборудованы вертлюгами на обоих концах троса и быть типа, исключающего возможность того, что они могут вывернуться наизнанку между стропами;
 - vi) два плавучих гребка;
 - vii) три консервных ножа. Для этой цели подходят ножи в безопасном исполнении со специальными консервными лезвиями;
 - viii) одну аптечку первой помощи в водонепроницаемой упаковке, которая после использования может быть снова плотно закрыта;
 - ix) один свисток или другое равноценное звукосигнальное средство;
 - x) четыре парашютные ракеты, отвечающие требованиям правила 29;
 - xi) шесть фальшфейеров, отвечающих требованиям правила 30;

- xii) две плавучие дымовые шашки, отвечающие требованиям правила 31;
- xiii) один водонепроницаемый электрический фонарь, пригодный для сигнализации по азбуке Морзе, с одним запасным комплектом батарей и одной запасной лампочкой в водонепроницаемой упаковке;
- xiv) эффективный радиолокационный отражатель, если на спасательном плоту отсутствует радиолокационный ответчик спасательного средства;
- xv) одно сигнальное зеркало для дневной сигнализации с инструкцией по его использованию для подачи сигналов судам и летательным аппаратам;
- xvi) один экземпляр таблицы спасательных сигналов, упомянутых в правиле V/8 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, в водозащищенном исполнении или в водонепроницаемой упаковке;
- xvii) один комплект рыболовных принадлежностей;
- xviii) пищевой рацион из расчета не менее 10 000 кДж на каждого человека из числа людей, допускаемого к размещению на спасательном плоту; этот пищевой рацион должен быть в воздухонепроницаемой упаковке и храниться в водонепроницаемом контейнере;
- xix) водонепроницаемые сосуды, содержащие общее количество пресной воды из расчета 1,5 л на каждого человека из числа людей, допускаемого к размещению на спасательном плоту, из которых 0,5 л на человека может быть заменено опреснительным аппаратом, способным давать такое же количество пресной воды за два дня;
- xx) один нержавеющий градуированный сосуд для питья;
- xxi) шесть доз медикаментов от морской болезни и один гигиенический пакет на каждого человека из числа людей, допускаемого к размещению на спасательном плоту;
- xxii) инструкцию по сохранению жизни⁴⁰;
- xxiii) инструкцию по первоочередным действиям⁴⁰;
- xxiv) теплозащитные средства, отвечающие требованиям правила 26, в количестве, достаточном для 10% числа людей, допускаемого к размещению на спасательном плоту, или двух, смотря по тому, что больше.

⁴⁰ См. Инструкции по действиям в спасательных шлюпках и плоту, принятые Организацией резолюцией А.657(16).

- b) Маркировка, требуемая правилами 21 7) с) v) и 22 7) vii) на спасательных плотках, имеющих снабжение в соответствии с подпунктом а), должна состоять из надписи "SOLAS A PACK", выполненной печатными буквами латинского алфавита.
 - (с) В необходимых случаях снабжение должно храниться в емкости, которая должна находиться внутри спасательного плота в закрепленном положении, за исключением случаев, когда она является неотъемлемой частью плота или прикреплена к нему постоянно, и быть способна плавать в воде в течение не менее 30 мин без ущерба для ее содержимого.
- 6) Средства, обеспечивающие свободное всплытие спасательных плотов
- a) Фалинь и относящиеся к нему приспособления

Фалинь спасательного плота и относящиеся к нему приспособления должны обеспечивать связь между судном и спасательным плотом и быть устроены так, чтобы спасательный плот после разобщения его с судном и надувания, если он является надувным, не затягивался в воду тонущим судном.
 - b) Слабое звено

Если средства, обеспечивающие свободное всплытие спасательного плота, включают слабое звено, то оно должно:

 - i) не разрываться под действием силы, необходимой для вытягивания фалини из контейнера спасательного плота;
 - ii) обладать, где это применимо, достаточной прочностью, чтобы обеспечить надувание спасательного плота;
 - iii) разрываться при усилии, равном $2,2 \pm 0,4$ кН.
 - c) Гидростатические разобщающие устройства

Если средства, обеспечивающие свободное всплытие спасательного плота, включают гидростатическое разобщающее устройство, то оно должно:

 - i) быть изготовлено из совместимых материалов так, чтобы исключалась возможность неисправной работы устройства. Гальванизация или другие способы нанесения металлического покрытия на детали гидростатического разобщающего устройства не должны допускаться;
 - ii) автоматически разобщать спасательный плот с судном на глубине не более 4 м;
 - iii) иметь средства для осушения гидростатической камеры, предотвращающие скопление в ней воды в период, когда устройство находится в нормальном положении;
 - iv) иметь конструкцию, предотвращающую разобщение спасательного плота с судном при залипании устройства волнами;

- v) иметь на своей наружной части постоянную маркировку, указывающую его тип и серийный номер;
- vi) иметь документ или отличительную табличку, указывающие дату изготовления, тип и серийный номер устройства;
- vii) быть таким, чтобы каждая его часть, соединяющаяся с фалинем и относящимися к нему приспособлениями, обладала прочностью, не меньшей чем требуемая прочность фалиня;
- viii) если оно одноразового использования – иметь инструкцию для определения срока его годности и средства маркировки этого срока на устройстве.

Правило 21 **Надувные спасательные плоты**

- 1) Надувные спасательные плоты должны отвечать требованиям правила 20 и, кроме того, требованиям настоящего правила.
- 2) Конструкция надувных спасательных плотов
 - a) Главная камера плавучести должна быть разделена по меньшей мере на два отдельных отсека, каждый из которых надувается через свой собственный невозвратный клапан. Камеры плавучести должны быть устроены так, чтобы в случае повреждения какого-либо одного из отсеков или в случае, если какой-либо один из отсеков не будет надут, неповрежденные отсеки могли поддерживать на плаву число сидящих в нормальном положении людей массой 75 кг каждый, допускаемое к размещению на спасательном плоту, с положительным надводным бортом по всему периметру спасательного плота.
 - b) Днище спасательного плота должно быть водонепроницаемым и должно обеспечивать достаточную изоляцию от холода.
 - i) либо с помощью одного или нескольких отсеков, которые могут быть надуты находящимися на плоту людьми или которые надуваются автоматически и могут быть спущены и надуты вновь находящимися на плоту людьми;
 - ii) либо с помощью других обладающих равноценной эффективностью средств, не зависящих от надувания.
 - c) Спасательный плот должен надуваться нетоксичным газом. Надувание спасательного плота должно занимать не более 1 мин при температуре окружающей среды от 18°C до 20°C и не более 3 мин при температуре окружающей среды -30°C. После надувания спасательный плот должен сохранять свою форму, когда он нагружен полным комплектом людей и снабжения.
 - d) Каждый отсек надувного плота должен быть способен выдерживать давление, по меньшей мере в три раза превышающее рабочее давление, и должен быть защищен от возникновения давления, в два раза превышающего рабочее давление, либо с помощью предохранительных клапанов, либо путем ограничения количества подаваемого

газа. Для поддержания в отсеках рабочего давления должна быть предусмотрена возможность их подкачки насосом или мехами, требуемыми пунктом 10) а) ii).

3) Вместимость надувных спасательных плотов

Количество людей, допускаемое к размещению на спасательном плоту, должно равняться меньшему из следующих чисел:

- i) наибольшее целое число, полученное путем деления объема главных труб плавучести в надутом состоянии в кубических метрах (в который для этой цели не включаются ни арки, ни поперечные банки, если таковые имеются) на 0,096; или
- ii) наибольшее целое число, полученное путем деления внутренней горизонтальной площади сечения спасательного плота в квадратных метрах (в которую для этой цели может включаться поперечная банка или банки, если таковые имеются), измеренной до внутренней кромки труб плавучести, на 0,372; или
- iii) число людей средней массой 75 кг с надетыми спасательными жилетами, которые могут сидеть с достаточным комфортом и высотой подтентового пространства, не мешая работе оборудования, входящего в снабжение спасательного плота.

4) Доступ на надувные спасательные плоты

- a) По меньшей мере у одного входа должна быть оборудована полужесткая наклонная посадочная площадка, позволяющая находящимся в воде людям забраться на спасательный плот, установленная так, чтобы предотвращать значительную утечку газа из спасательного плота в случае ее повреждения. На спускаемом с помощью плотбалки спасательном плоту, имеющем более одного входа, посадочная площадка должна быть оборудована у входа, противоположного концам для подтягивания плота к борту и приспособлениям для посадки с судна на плот.
- b) Входы, не оборудованные посадочной площадкой, должны иметь посадочный трап, нижняя ступенька которого должна находиться по меньшей мере на 0,4 м ниже ватерлинии спасательного плота порожнем.
- c) Внутри спасательного плота должны иметься средства, позволяющие людям забраться на спасательный плот с посадочного трапа.

5) Остойчивость надувных спасательных плотов

- a) Конструкция каждого надувного спасательного плота должна быть такой, чтобы он был устойчивым на волнении, когда полностью надут и плавает тентом вверх.
- b) Остойчивость спасательного плота в опрокинутом положении должна быть такой, чтобы на волнении и на тихой воде его мог перевернуть один человек.

- c) Остойчивость спасательного плота, когда он нагружен полным комплектом людей и снабжения, должна быть такой, чтобы его можно было буксировать со скоростью до 3 узлов на тихой воде.
- 6) Оборудование надувных спасательных плотов
- a) Разрывное усилие фалиня и относящихся к нему приспособлений, включая средства крепления его к спасательному плоту, за исключением слабого звена, требуемого правилом 20 б) b), должно быть не менее 10,0 кН для спасательных плотов вместимостью девять человек или более и не менее 7,5 кН для любых других спасательных плотов. Должна быть предусмотрена возможность надувания спасательного плота одним человеком.
 - b) Наверху тента спасательного плота должна быть установлена лампочка с ручным выключателем, видимая темной ночью в ясную погоду на расстоянии не менее 2 миль в течение не менее 12 ч. Если огонь является проблесковым, он должен вспыхивать с частотой не менее 50 проблесков в минуту в течение первых 2 ч из 12 ч работы. Лампочка должна питаться от элемента, работающего под воздействием морской воды, или сухого химического элемента и загораться автоматически при надувании спасательного плота. Элемент должен быть таким, чтобы его качество не ухудшалось под воздействием сырости или влаги в уложенном по-походному спасательном плоту.
 - c) Внутри спасательного плота должна быть установлена лампочка с ручным выключателем, способная работать непрерывно в течение не менее 12 ч. Она должна загораться автоматически при надувании спасательного плота и иметь силу света, достаточную для чтения инструкции по сохранению жизни и информации, касающейся снабжения спасательного плота.
- 7) Контейнеры для надувных спасательных плотов
- a) Спасательный плот должен быть упакован в контейнер, который:
 - i) изготовлен так, чтобы быть способным выдерживать суровые условия эксплуатации в морской среде;
 - ii) с упакованным в него спасательным плотом и его снабжением обладает достаточной собственной плавучестью, чтобы вытянуть наружу фалинь и привести в действие механизм газонаполнения при погружении тонущего судна в воду;
 - iii) является, насколько это практически возможно, водонепроницаемым, за исключением спускных отверстий в днище контейнера.
 - b) Спасательный плот должен быть упакован в контейнер таким образом, чтобы после попадания в воду и освобождения от контейнера он надувался, находясь, по возможности, в прямом положении.
 - c) Контейнер должен иметь маркировку, указывающую:
 - i) наименование изготовителя или торговую марку;

- ii) серийный номер;
- iii) наименование одобряющего органа и число людей, допускаемое к размещению;
- iv) SFV⁴¹;
- v) тип заложенного комплекта аварийного снабжения;
- vi) дату проведения последнего обслуживания;
- vii) длину фалиня;
- viii) максимально допустимую высоту установки над ватерлинией (в зависимости от высоты, с которой производилось испытание сбрасыванием, и длины фалиня);
- ix) инструкции по спуску.

8) Маркировка надувных спасательных плотов

Спасательный плот должен иметь маркировку, указывающую:

- i) наименование изготовителя или торговую марку;
- ii) серийный номер;
- iii) дату изготовления (месяц и год);
- iv) наименование одобряющего органа;
- v) наименование и место нахождения станции обслуживания, которая проводила последнее освидетельствование;
- vi) над каждым входом – число людей, допускаемое к размещению, шрифтом высотой не менее 100 мм и цветом, контрастирующим с цветом спасательного плота.

9) Надувные спасательные плоты, спускаемые с помощью плотбалки

- a) В дополнение к вышеуказанным требованиям спасательный плот, предназначенный для использования с одобренным спусковым устройством, когда он подвешен на подъемном гаке или стропе, должен выдерживать нагрузку:
 - i) в четыре раза превышающую массу его полного комплекта людей и снабжения при температуре окружающей среды и установившейся температуре спасательного плота $20 \pm 3^{\circ}\text{C}$, когда ни один из предохранительных клапанов не действует;
и

⁴¹ Надувные спасательные плоты, отвечающие требованиям раздела 4.3 Международного кодекса по спасательным средствам (Кодекс КСС), одобренного Комитетом по безопасности на море Организации резолюцией MSC.48(66), с поправками и имеющие маркировку SOLAS A, полностью эквивалентны спасательным плотам, описанным в настоящем правиле, и могут быть приняты как полностью эквивалентные спасательным плотам, имеющим маркировку SFV.

- ii) в 1,1 раза превышающую массу его полного комплекта людей и снабжения при температуре окружающей среды и установившейся температуре спасательного плота 30°C, когда все предохранительные клапаны действуют исправно.
 - b) Жесткие контейнеры для спасательных плотов, спускаемых с помощью спускового устройства, должны быть закреплены так, чтобы ни контейнер, ни его отдельные части не падали в воду во время и после надувания и спуска спасательного плота, который был уложен в него.
- 10) Дополнительное снабжение надувных спасательных плотов
- a) Кроме снабжения, требуемого правилом 20 5), каждый надувной спасательный плот должен иметь:
 - i) один комплект ремонтных принадлежностей для заделки проколов в камерах плавучести;
 - ii) один насос или одни мехи для подкачки.
 - b) Ножи, требуемые правилом 20 5) а) ii), должны быть в безопасном исполнении.

Правило 22 **Жесткие спасательные плоты**

- 1) Жесткие спасательные плоты должны отвечать требованиям правила 20 и, кроме того, требованиям настоящего правила.
 - 2) Конструкция жестких спасательных плотов
 - a) Плавучесть спасательного плота должна обеспечиваться одобренным плавучим материалом, расположенным как можно ближе к краям спасательного плота. Этот плавучий материал должен быть огнестойким или иметь огнестойкое защитное покрытие.
 - b) Палуба спасательного плота должна препятствовать проникновению воды, эффективно поддерживать находящихся на плоту людей вне воды и изолировать их от холода.
 - 3) Вместимость жестких спасательных плотов
- Число людей, допускаемое к размещению на спасательном плоту, должно равняться меньшему из следующих чисел:
- i) наибольшее целое число, полученное от деления объема плавучего материала в кубических метрах, умноженного на коэффициент 1 минус удельный вес этого материала, на 0,096; или
 - ii) наибольшее целое число, полученное от деления горизонтальной площади сечения палубы спасательного плота в квадратных метрах на 0,372; или

- iii) число людей средней массой 75 кг в спасательных жилетах, которые могут сидеть с достаточным комфортом и высотой подтентового пространства, не мешая работе оборудования, входящего в снабжение спасательного плота.
- 4) Доступ на жесткие спасательные плоты
- a) По меньшей мере у одного входа должна иметься жесткая наклонная посадочная площадка, позволяющая находящимся в воде людям забраться на спасательный плот. На спускаемом с помощью плотбалки спасательном плоту, имеющем более одного входа, посадочная площадка должна быть оборудована у входа, противоположного концам для подтягивания плота к борту и приспособлениям для посадки с судна на плот.
 - b) Входы, не оборудованные посадочной площадкой, должны иметь посадочный трап, нижняя ступенька которого должна находиться по меньшей мере на 0,4 м ниже ватерлинии спасательного плота порожнем.
 - c) Внутри спасательного плота должны иметься средства, позволяющие людям забраться на спасательный плот с посадочного трапа.
- 5) Остойчивость жестких спасательных плотов
- a) За исключением случаев, когда спасательный плот может безопасно эксплуатироваться независимо оттого, какой стороной вверх он плавает, его прочность и остойчивость должны быть такими, чтобы он мог либо самовосстанавливаться, либо легко переворачиваться в прямое положение одним человеком как на волнении, так и на тихой воде.
 - b) Остойчивость спасательного плота, когда он нагружен полным комплектом людей и снабжения, должна быть такой, чтобы его можно было буксировать со скоростью до 3 узлов на тихой воде.
- 6) Оборудование жестких спасательных плотов
- a) Спасательный плот должен иметь надежный фалинь. Разрывное усилие фалиня и относящихся к нему приспособлений, включая средства крепления его к спасательному плоту, за исключением слабого звена, требуемого правилом 20 б) b), должно быть не менее 10,0 кН для спасательных плотов вместимостью 9 человек или более и не менее 7,5 кН для любых других спасательных плотов.
 - b) Наверху тента спасательного плота должна быть установлена лампочка с ручным выключателем, видимая темной ночью в ясную погоду на расстоянии не менее 2 миль в течение не менее 12 ч. Если огонь является проблесковым, он должен вспыхивать с частотой не менее 50 проблесков в минуту в течение первых 2 ч из 12 ч работы. Лампочка должна питаться от элемента, работающего под воздействием морской воды, или от сухого химического элемента и загораться автоматически при установке на место тента спасательного плота. Элемент должен быть таким, чтобы его качество не ухудшалось под воздействием сырости и влаги в уложенном по-походному спасательном плоту.

- c) Внутри спасательного плота должна быть установлена лампочка с ручным выключателем, способная работать непрерывно в течение не менее 12 ч. Она должна загораться автоматически при установке на место тента и иметь силу света, достаточную для чтения инструкции по сохранению жизни и информации, касающейся снабжения спасательного плота.

7) Маркировка жестких спасательных плотов

Спасательный плот должен иметь маркировку, указывающую:

- i) название и порт регистрации судна, которому он принадлежит;
- ii) название изготовителя или торговую марку;
- iii) серийный номер;
- iv) наименование одобряющего органа;
- v) над каждым входом – число людей, допускаемое к размещению, шрифтом высотой не менее 100 мм и цветом, контрастирующим с цветом спасательного плота;
- vi) SFV⁴²;
- vii) тип заложенного комплекта аварийного снабжения;
- viii) длину фалиня;
- ix) максимально допустимую высоту установки над ватерлинией (высоту, с которой производилось испытание сбрасыванием);
- x) инструкцию по спуску.

8) Жесткие спасательные плоты, спускаемые с помощью плотбалки

В дополнение к вышеуказанным требованиям жесткий спасательный плот, предназначенный для использования с одобренным спусковым устройством, когда он подвешен на подъемном гаке или стропе, должен выдерживать нагрузку, в четыре раза превышающую массу его полного комплекта людей и снабжения.

Правило 23 Дежурные шлюпки

1) Общие требования

- a) Если в настоящем правиле не предусмотрено иное, все дежурные шлюпки должны отвечать требованиям правил 17 1)-17 7) d) включительно и 17 7) f), 17 7) g), 17 7) i), 17 7) l) и 17 9).

⁴² Надувные спасательные плоты, отвечающие требованиям раздела 4.3 главы IV Международного кодекса по спасательным средствам (Кодекс КСС), одобренного Комитетом по безопасности на море Организации резолюцией MSC.48(66), с поправками и имеющие маркировку SOLAS A, полностью эквивалентны спасательным плотам, описанным в настоящем правиле, и могут быть приняты как полностью эквивалентные спасательным плотам, имеющим маркировку SFV.

- b) Дежурные шлюпки могут быть жесткими, надутыми или комбинированными и должны:
 - i) быть длиной не менее 3,8 м и не более 8,5 м за исключением случаев, когда вследствие размера судна или в силу других причин наличие на борту судов таких шлюпок не считается целесообразным или практически выполнимым, Администрация может допускать дежурные шлюпки меньшей длины, но не менее 3,3 м;
 - ii) обеспечивать размещение по меньшей мере пяти человек, находящихся в сидячем положении, и одного – в лежачем положении или, в случае дежурной шлюпки длиной менее 3,8 м, такого меньшего количества людей, которое может быть определено Администрацией.
 - c) Количество людей, которым разрешено разместиться на шлюпке, определяется Администрацией.
 - d) Комбинированные дежурные шлюпки должны отвечать соответствующим требованиям настоящего правила согласно требованиям Администрации.
 - e) Если дежурная шлюпка не имеет достаточной седловатости, она должна быть оборудована носовым закрытием, простирающимся не менее чем на 15% ее длины.
 - f) Дежурные шлюпки должны быть способны маневрировать при скорости до 6 узлов и сохранять эту скорость в течение не менее 4 ч.
 - g) Дежурные шлюпки должны обладать достаточной мобильностью и маневренностью на волнении для спасения находящихся в воде людей, сбора спасательных плотов и буксировки самого большого из имеющихся на судне спасательных плотов, нагруженного полным комплектом людей и снабжения, или его равноценной замены со скоростью не менее 2 узлов.
 - h) Дежурная шлюпка должна быть оборудована стационарным двигателем или подвесным мотором. Если она оборудована подвесным мотором, то руль и румпель могут являться частью двигателя. Несмотря на требования правила 17 б) а), дежурные шлюпки могут оборудоваться бензиновыми подвесными моторами с одобренной топливной системой при условии, что топливные баки специально защищены от пожара и взрывов.
 - i) Дежурные шлюпки должны быть оборудованы стационарными приспособлениями для буксировки, обладающими достаточной прочностью для сбора или буксировки спасательных плотов в соответствии с требованиями пункта 1 g).
 - j) Дежурные шлюпки должны быть оборудованы непроницаемыми при воздействии моря средствами для хранения мелких предметов снабжения.
- 2) Снабжение дежурных шлюпок

- a) Все предметы снабжения дежурной шлюпки, за исключением отпорных крюков, которые должны храниться незакрепленными для оттаивания дежурной шлюпки от борта судна, должны быть закреплены внутри дежурной шлюпки найтовыми, храниться в ящиках или отсеках, устанавливаться на кронштейнах и подобных им крепежных приспособлениях, либо быть закреплены другим соответствующим способом. Снабжение должно быть закреплено так, чтобы оно не создавало помех при спуске и подъеме дежурной шлюпки. Все предметы снабжения дежурной шлюпки должны быть, насколько это возможно, небольшими по размеру и легкими, а также в удобной и компактной упаковке.
- b) Обычное снабжение каждой дежурной шлюпки должно включать:
- i) достаточное количество плавучих весел или гребков для обеспечения движения шлюпки на тихой воде. Для каждого весла должна быть предусмотрена уключина типа кочет, поворотная уключина или другое равноценное приспособление. Уключины должны крепиться к шлюпке штертами или цепочками;
 - ii) плавучий черпак;
 - iii) нактоуз с надежным компасом, светящимся или снабженным соответствующим средством освещения;
 - iv) плавучий якорь с ниралом и дректовом достаточной прочности и длиной не менее 10 м;
 - v) фалинь достаточной длины и прочности, прикрепленный к разобщающему устройству, отвечающему требованиям правила 17 7) g), и расположенный в районе носовой оконечности дежурной шлюпки;
 - vi) один плавучий линь длиной не менее 50 м, обладающий достаточной прочностью для буксировки спасательного плота в соответствии с требованиями пункта 1 g);
 - vii) один водонепроницаемый электрический фонарь, годный для сигнализации по азбуке Морзе, с одним запасным комплектом батарей и одной запасной лампочкой в водонепроницаемой упаковке;
 - viii) один свисток или другое равноценное звукосигнальное средство;
 - ix) аптечку первой помощи в водонепроницаемой упаковке, которая после употребления может быть снова плотно закрыта;
 - x) два плавучих спасательных кольца, прикрепленных к плавучему линю длиной не менее 30 м;
 - xi) прожектор, способный обеспечивать эффективное освещение в ночное время светлоокрашенного объекта шириной 18 м на

расстоянии 180 м в течение в общей сложности 6 ч и работать непрерывно в течение не менее 3 ч;

- xii) эффективный радиолокационный отражатель;
 - xiii) теплозащитные средства, отвечающие требованиям правила 26, в количестве, достаточном для 10% числа людей, допускаемого к размещению на дежурной шлюпке, или двух человек, смотря по тому, что больше.
- c) В дополнение к снабжению, требуемому пунктом 2) b), обычное снабжение каждой жесткой дежурной шлюпки должно включать:
- i) отпорный крюк;
 - ii) ведро;
 - iii) нож или топор.
- d) В дополнение к снабжению, требуемому пунктом 2) b), обычное снабжение каждой надутой дежурной шлюпки должно включать:
- i) плавучий нож в безопасном исполнении;
 - ii) две губки;
 - iii) эффективные ручные мехи или насос;
 - iv) комплект ремонтных принадлежностей для заделки проколов в соответствующей упаковке;
 - v) отпорный крюк в безопасном исполнении.
- 3) Дополнительные требования к надутым дежурным шлюпкам
- a) Требования правил 17 1) c) и 17 1) e) к надутым дежурным шлюпкам не применяются.
 - b) Надутая дежурная шлюпка, когда она подвешена на стропе или подъемном гаке, должна:
 - i) обладать достаточной прочностью и жесткостью, чтобы ее можно было спускать и поднимать с ее полным комплектом людей и снабжения;
 - ii) обладать достаточной прочностью, чтобы выдерживать нагрузку, в четыре раза превышающую массу ее полного комплекта людей и снабжения, при температуре окружающей среды $20 \pm 3^{\circ}\text{C}$, когда ни один из предохранительных клапанов не действует;
 - iii) обладать достаточной прочностью, чтобы выдерживать нагрузку, в 1,1 раза превышающую массу ее полного комплекта людей и снабжения, при температуре окружающей среды 30°C , когда все предохранительные клапаны действуют исправно.

- c) Конструкция надутых дежурных шлюпок должна быть такой, чтобы они были способны выдерживать:
 - i) хранение на открытой палубе судна в море;
 - ii) нахождение на плаву в течение 30 суток при любых состояниях моря.
- d) Надутые дежурные шлюпки должны отвечать требованиям правила 17 9), и, кроме того, на них должны быть нанесены серийный номер, наименование изготовителя или торговая марка и дата изготовления.
- e) Плавуемость надутой дежурной шлюпки должна обеспечиваться либо одной трубой плавучести, разделенной по меньшей мере на пять отдельных отсеков примерно равного объема, либо двумя отдельными трубами плавучести, каждая объемом, не превышающим 60% их общего объема. Трубы плавучести должны быть устроены так, чтобы в случае повреждения какого-либо одного из отсеков неповрежденные отсеки могли поддерживать на плаву число сидящих в нормальном положении людей массой 75 кг каждый, допускаемое к размещению на дежурной шлюпке, с положительным надводным бортом по всему периметру дежурной шлюпки.
- f) Трубы плавучести, образующие борта надутой дежурной шлюпки, должны в надутом состоянии обеспечивать объем не менее 0,17 м³ на каждого человека из числа людей, допускаемого к размещению на дежурной шлюпке.
- g) Каждый отсек плавучести должен быть оборудован невозвратным клапаном для надувания его вручную и средствами для спуска. Должен быть предусмотрен также предохранительный клапан, если Администрация не сочтет его наличие излишним.
- h) На нижней поверхности днища и в уязвимых местах наружной поверхности надутой дежурной шлюпки должны быть предусмотрены усиленные полосы, отвечающие требованиям Администрации.
- i) Если имеется транец, он не должен вдаваться в корпус более чем на 20% наибольшей длины дежурной шлюпки.
- j) Должны быть предусмотрены соответствующие пластыри для крепления фалиня в носу и корме, а также спасательных лееров, закрепленных с провесами внутри и снаружи шлюпки.
- k) Надутая дежурная шлюпка должна постоянно находиться в полностью надутом состоянии.

Правило 24 **Спасательные жилеты**

- 1) Общие требования к спасательным жилетам

- a) Спасательный жилет не должен поддерживать горения или продолжать плавиться после того, как он был полностью охвачен пламенем в течение 2 с.
 - b) Конструкция спасательного жилета должна быть такой, чтобы:
 - i) после демонстрации надевания человек мог правильно надеть его без посторонней помощи в течение не более 1 мин;
 - ii) его можно было надевать лицевой стороной внутрь или чтобы было совершенно ясно, что его можно надевать лишь на одну сторону и, по возможности, исключалась вероятность неправильного надевания;
 - iii) его было удобно носить;
 - iv) в нем можно было прыгать в воду с высоты не менее 4,5 м без телесных повреждений и без смещения или повреждения при этом спасательного жилета.
 - c) Спасательный жилет должен обладать достаточной плавучестью и устойчивостью в пресной воде при отсутствии волнения, чтобы:
 - i) поддерживать рот обессилевшего или потерявшего сознание человека на расстоянии не менее 120 мм от воды так, чтобы тело человека было отклонено назад под углом не менее 20° и не более 50° от его вертикального положения;
 - ii) поворачивать тело потерявшего сознание человека в воде из любого положения в такое, при котором его рот находится над водой, в течение не более 5 с.
 - d) Плавучесть спасательного жилета не должна уменьшаться более чем на 5% после погружения его в пресную воду на 24 ч.
 - e) Спасательный жилет должен быть таким, чтобы в нем можно было проплыть короткое расстояние и забраться в спасательную шлюпку или на спасательный плот.
 - f) Каждый спасательный жилет должен быть снабжен свистком, надежно прикрепленным к нему с помощью шнура.
- 2) Надувные спасательные жилеты

Спасательный жилет, плавучесть которого обеспечивается надуванием, должен иметь не менее двух отдельных камер, отвечать требованиям пункта 1) и:

- i) надуваться автоматически при погружении, иметь устройство для надувания, приводимое в действие вручную одним движением, а также надуваться ртом;
- ii) отвечать требованиям пункта 1 b), c) и e) в случае потери плавучести какой-либо одной из камер;

- iii) отвечать требованиям пункта 1 d) после надувания с помощью автоматического механизма.
- 3) Огни спасательных жилетов
- a) На каждом спасательном жилете должен иметься огонь, который должен:
 - i) иметь силу света не менее 0,75 кд;
 - ii) иметь источник энергии, способный обеспечивать силу света 0,75 кд в течение не менее 8 ч;
 - iii) быть видимым в наибольшей практически возможной части сегмента верхней полусферы, когда он прикреплен к спасательному жилету.
 - b) Если огонь, упомянутый в пункте 3) а), является проблесковым, он должен, кроме того:
 - i) быть снабжен ручным выключателем;
 - ii) не иметь линз или вогнутого отражателя для концентрации луча;
 - iii) вспыхивать с частотой не менее 50 проблесков в минуту и иметь эффективную силу света не менее 0,75 кд.

Правило 25 Гидрокостюмы

- 1) Общие требования к гидрокостюмам
- a) Гидрокостюм должен изготавливаться из водонепроницаемых материалов так, чтобы:
 - i) его можно было распаковать и надеть без посторонней помощи в течение не более 2 мин с учетом надевания другой одежды и спасательного жилета, если гидрокостюм необходимо носить вместе со спасательным жилетом;
 - ii) он не поддерживал горения или не продолжал плавиться после того, как он был полностью охвачен пламенем в течение 2 с;
 - iii) он закрывал все тело, за исключением лица. Руки также должны быть закрытыми, если не предусмотрены постоянно прикрепленные к гидрокостюму перчатки;
 - iv) он имел в районе ног приспособление для стравливания излишков воздуха;
 - v) после прыжка в воду с высоты не менее 4,5 м в гидрокостюм не попадало чрезмерного количества воды.

- b) Гидрокостюм, отвечающий также требованиям правила 24, может считаться спасательным жилетом.
 - c) Человек в гидрокостюме и спасательном жилете, если гидрокостюм требует ношения спасательного жилета, должен иметь возможность:
 - i) подниматься и спускаться по вертикальному трапу длиной не менее 5 м;
 - ii) выполнять обычные обязанности во время оставления судна;
 - iii) прыгать в воду с высоты не менее 4,5 м без повреждения или смещения при этом гидрокостюма и без телесных повреждений;
 - iv) проплыть короткое расстояние и забраться в спасательную шлюпку или на спасательный плот.
 - d) Гидрокостюм, обладающий плавучестью и предназначенный для использования без спасательного жилета, должен быть снабжен огнем, отвечающим требованиям пункта 24 3), и свистком, предписанным пунктом 24 1) f).
 - e) Если гидрокостюм требует ношения спасательного жилета, спасательный жилет должен надеваться поверх гидрокостюма. Человек в гидрокостюме должен быть способен надеть спасательный жилет без посторонней помощи.
- 2) Требования к теплозащитным свойствам гидрокостюмов
- a) Гидрокостюм, изготовленный из материала, не обладающего теплоизоляционными свойствами, должен:
 - i) иметь маркировку с указанием на то, что он должен надеваться на теплую одежду;
 - ii) иметь такую конструкцию, чтобы, будучи надетым вместе с теплой одеждой и спасательным жилетом, если гидрокостюм требует ношения спасательного жилета, он продолжал обеспечивать достаточную теплозащиту после одного прыжка в нем в воду с высоты 4,5 м так, чтобы внутренняя температура тела человека не падала более чем на 2°C после пребывания в течение одного часа в циркулирующей воде с температурой 5°C при отсутствии волнения.
 - b) Гидрокостюм, изготовленный из материала, обладающего теплоизоляционными свойствами, сам по себе или со спасательным жилетом, если гидрокостюм требует ношения спасательного жилета, должен обеспечивать достаточную теплозащиту после одного прыжка в нем в воду с высоты 4,5 м так, чтобы внутренняя температура тела человека не падала более чем на 2°C после пребывания в течение 6 ч в циркулирующей воде с температурой от 0°C до 2°C при отсутствии волнения.

- с) Человек в гидрокостюме, закрывающем его руки, должен иметь возможность взять карандаш и писать им после пребывания в течение 1 ч в воде с температурой 5°C.

3) Требования к плавучести

Человек в гидрокостюме, отвечающем требованиям правила 24, или в гидрокостюме и спасательном жилете должен быть способен переворачиваться в пресной воде из положения лицом вниз в положение лицом вверх в течение не более 5 с.

Правило 26
Теплозащитные средства

1) Теплозащитное средство должно быть изготовлено из водонепроницаемого материала, обладающего теплопроводностью не более 0,25 Вт/м.К, и иметь такую конструкцию, чтобы, будучи надето на человека, оно снижало потерю телом человека тепла как конвективным путем, так и через испарение.

2) Теплозащитное средство должно:

- i) закрывать все тело человека в спасательном жилете, за исключением лица. Руки также должны быть закрыты, если не предусмотрены постоянно прикрепленные к теплозащитному средству перчатки;
- ii) быть таким, чтобы его можно было распаковать и легко надеть без посторонней помощи в спасательной шлюпке или на спасательном плоту либо в дежурной шлюпке;
- iii) быть таким, чтобы человек в теплозащитном средстве мог снять его в воде в течение не более 2 мин, если оно мешает ему плыть.

3) Теплозащитное средство должно выполнять свои функции надлежащим образом при температуре воздуха от - 30 до + 20°C.

Правило 27
Спасательные круги

1) Спецификация спасательного круга

Каждый спасательный круг должен:

- i) иметь наружный диаметр не более 800 мм и внутренний диаметр не менее 400 мм;
- ii) изготавливаться из плавучего материала; плавучесть спасательного круга не должна обеспечиваться тростником, пробковой стружкой или крошкой либо каким бы то ни было другим рыхлым крошеным материалом или надувными воздушными камерами;
- iii) быть способен поддерживать в пресной воде груз железа массой не менее 14,5 кг в течение 24 ч;
- iv) иметь массу не менее 2,5 кг;
- v) не поддерживать горения или не продолжать плавиться после того, как он был полностью охвачен пламенем в течение 2 с;

- vi) иметь такую конструкцию, чтобы выдерживать сбрасывание на воду с высоты места его размещения над ватерлинией при наименьшей эксплуатационной осадке судна или с высоты 30 м, смотря по тому, что больше, без ухудшения эксплуатационных характеристик спасательного круга или прикрепленного к нему оборудования;
- vii) если он предназначен для приведения в действие устройства для быстрого разобщения автоматически действующих дымовых шашек и самозажигающихся огней, иметь массу, достаточную для приведения в действие этих устройств, или 4 кг, смотря по тому, что больше; и
- viii) иметь спасательный леер диаметром не менее 9,5 мм и длиной не менее четырех наружных диаметров круга. Спасательный леер должен быть закреплен по периметру круга в четырех равноотстоящих друг от друга местах, образуя четыре одинаковые петли.

2) Самозажигающиеся огни спасательных кругов

Самозажигающиеся огни, требуемые правилом 10 2), должны:

- i) быть такими, чтобы они не могли быть погашены водой;
- ii) быть способны гореть непрерывно с силой света не менее 2 кд во всех направлениях верхней полусферы или вспыхивать (давать проблески) с частотой не менее 50 проблесков в минуту по меньшей мере с такой же эффективной силой света;
- iii) иметь источник энергии, обеспечивающий выполнение требований подпункта ii) в течение по меньшей мере 2 ч;
- iv) выдерживать испытание сбрасыванием, требуемое пунктом 1 vi).

3) Автоматически действующие дымовые шашки спасательных кругов

Автоматически действующие дымовые шашки спасательных кругов, требуемые правилом 10 3), должны:

- i) давать дым хорошо видимого цвета равномерно в течение по меньшей мере 15 мин, находясь на плаву при отсутствии волнения;
- ii) не загораться вспышкой или не выбрасывать пламени в течение всего времени действия дымовой шашки;
- iii) не заливаться водой на волнении;
- iv) продолжать дымообразование при погружении их полностью в воду по меньшей мере на 10 с;
- v) выдерживать испытание сбрасыванием, требуемое пунктом 1 vi).

4) Плавающие спасательные линии

Плавающие спасательные линии, требуемые правилом 10 4), должны:

- i) быть нескручивающимися;

- ii) иметь диаметр не менее 8 мм;
- iii) иметь разрывное усилие не менее 5 кН.

Правило 28 **Линеметательные устройства**

- 1) Каждое линеметательное устройство должно:
 - i) быть способно метать лить с приемлемой точностью;
 - ii) иметь не менее четырех ракет, каждая из которых обеспечивает метание лinya на расстояние не менее 230 м в штилевую погоду;
 - iii) включать не менее четырех линий с разрывным усилием не менее 2 кН каждый;
 - iv) иметь краткую инструкцию или рисунки, поясняющие правила использования линеметательного устройства.

- 2) Ракета, если она запускается с помощью пистолета, или комплект, если ракета и лить представляют собой единое целое, должны быть заключены в водостойкий корпус. Кроме того, если ракета запускается с помощью пистолета, лить и ракеты вместе с запальными средствами должны храниться в ящике, обеспечивающем их защиту от воздействия окружающей среды.

Правило 29 **Парашютные ракеты**

- 1) Парашютная ракета должна:
 - i) быть заключена в водостойкий корпус;
 - ii) быть снабжена краткой инструкцией или рисунками, четко иллюстрирующими способ использования парашютной ракеты, напечатанными на ее корпусе;
 - iii) иметь собственное запальное средство; и
 - iv) иметь такую конструкцию, чтобы не причинять неудобство держащему ее человеку при использовании ракеты в соответствии с инструкцией изготовителя.

- 2) При запуске ракеты в вертикальном направлении она должна достигать высоты не менее 300 м. По достижении верхней точки траектории или вблизи нее ракета должна выпускать парашютный сигнал, который должен:
 - i) гореть ярко-красным огнем;
 - ii) гореть равномерно со средней силой света не менее 30 000 кд;
 - iii) иметь длительность горения не менее 40 с;
 - iv) иметь скорость спуска не более 5 м/с;

- v) не повреждать во время горения свой парашют или его крепление.

Правило 30 Фальшфейеры

- 1) Фальшфейер должен:
- i) быть заключен в водостойкий корпус;
 - ii) быть снабжен краткой инструкцией или рисунками, четко иллюстрирующими способ его использования, напечатанными на его корпусе;
 - iii) иметь собственное запальное средство; и
 - iv) иметь такую конструкцию, чтобы не причинять неудобство держащему его человеку и не подвергать опасности спасательную шлюпку или спасательный плот из-за горящих или тлеющих остатков при его использовании в соответствии с инструкцией изготовителя.
- 2) Фальшфейер должен:
- i) гореть ярко-красным огнем;
 - ii) гореть равномерно со средней силой света не менее 15 000 кд;
 - iii) иметь длительность горения не менее 1 мин;
 - iv) продолжать гореть после погружения его на 10 с в воду на глубину 100 мм.

Правило 31 Плавучие дымовые шашки

- 1) Плавучая дымовая шашка должна:
- i) быть заключена в водостойкий корпус;
 - ii) не загораться вспышкой при использовании ее в соответствии с инструкцией изготовителя;
 - iii) быть снабжена краткой инструкцией или рисунками, четко иллюстрирующими способ ее использования, напечатанными на ее корпусе.
- 2) Плавучая дымовая шашка должна:
- i) равномерно давать дым хорошо видимого цвета в течение не менее 3 мин, находясь на плаву на тихой воде;
 - ii) не выбрасывать пламени в течение всего времени действия дымовой шашки;
 - iii) не заливаться водой на волнении;
 - iv) продолжать дымообразование при погружении ее на 10 с в воду на глубину 100 мм.

Правило 32 Спусковые и посадочные устройства

- 1) Общие требования
 - a) Каждое спусковое устройство со всеми относящимися к нему спусковыми и подъемными механизмами должно быть устроено так, чтобы обеспечивать безопасный спуск обслуживаемых спусковым устройством спасательной шлюпки или спасательного плота либо дежурной шлюпки с их полным снабжением при дифференте до 10° и крене до 20° на любой борт:
 - i) после посадки в них полного комплекта людей;
 - ii) без людей на спасательной шлюпке или спасательном плоту либо дежурной шлюпке.
 - b) Спуск обслуживаемых спусковым устройством спасательной шлюпки или спасательного плота либо дежурной шлюпки с полной нагрузкой и снабжением, а также порожнем не должен обеспечиваться какими-либо средствами, иными чем сила тяжести или накопленная механическая энергия, независимая от судовых источников энергии.
 - c) Спусковой механизм должен быть устроен так, чтобы он мог приводиться в действие одним человеком с места, расположенного на палубе судна, а также со спасательной шлюпки или спасательного плота либо из дежурной шлюпки; находящийся на палубе человек, управляющий спусковым механизмом, должен видеть спускаемые спасательную шлюпку или спасательный плот.
 - d) Конструкция каждого спускового устройства должна быть такой, чтобы оно требовало минимального планового технического обслуживания. Все части, требующие регулярного технического обслуживания со стороны экипажа судна, должны быть легкодоступными, а их обслуживание легко выполнимым.
 - e) Тормоза лебедки спускового устройства должны обладать достаточной прочностью, чтобы выдерживать:
 - i) статическое испытание нагрузкой, не менее чем в 1,5 раза превышающей максимальную рабочую нагрузку; и
 - ii) динамическое испытание нагрузкой, не менее чем в 1,1 раза превышающей максимальную рабочую нагрузку при наибольшей скорости спуска.
 - f) Спусковое устройство и относящиеся к нему приспособления, за исключением тормозов лебедки, должны обладать достаточной прочностью, чтобы выдерживать статическое испытание нагрузкой, не менее чем в 2,2 раза превышающей максимальную рабочую нагрузку.
 - g) Конструктивные элементы и все блоки, лопасти, обухи, звенья, крепежные устройства, а также все другие приспособления, используемые совместно со спусковым механизмом, должны быть спроектированы по меньшей мере с минимальным запасом прочности на основе предполагаемой максимальной рабочей нагрузки и предела прочно-

сти применяемых для их изготовления материалов. Все конструктивные элементы шлюпбалок, плотбалок и лебедок должны иметь минимальный запас прочности, равный 4,5, а лопари, цепи подвески, звенья и блоки должны иметь минимальный запас прочности, равный 6.

- h) Каждое спусковое устройство должно, насколько это практически возможно, оставаться работоспособным в условиях обледенения.
 - i) Спусковое устройство для спасательной шлюпки должно обеспечивать подъем спасательной шлюпки с ее командой.
 - j) Спусковое устройство должно быть таким, чтобы можно было произвести безопасную посадку людей в спасательную шлюпку или спасательный плот в соответствии с требованиями правил 20 4) b) и 17 3) a).
- 2) Спусковые устройства с лопарями и лебедкой
- a) В качестве лопарей должны использоваться нескручивающиеся и коррозионностойкие стальные тросы.
 - b) Если лебедка имеет несколько барабанов, лопари должны располагаться так, чтобы сматываться с барабанов с одинаковой скоростью при спуске и наматываться на барабаны равномерно с одинаковой скоростью при подъеме, за исключением случаев, когда предусмотрено эффективное компенсирующее устройство.
 - c) Каждое спусковое устройство дежурной шлюпки должно быть оборудовано лебедками с механическим приводом мощностью, достаточной для подъема с воды дежурной шлюпки с ее полным комплектом людей и снабжения.
 - d) Для подъема каждой спасательной шлюпки, каждого спасательного плота и каждой дежурной шлюпки должен быть предусмотрен эффективный ручной привод. Рукоятки или маховики ручного привода не должны вращаться под действием движущихся частей лебедки при спуске спасательной шлюпки или спасательного плота либо дежурной шлюпки или при подъеме их с помощью механического привода.
 - e) Если заваливание стрел шлюпбалок или плотбалок обеспечивается механическим приводом, то во избежание перенапряжения лопарей, шлюпбалок или плотбалок должны быть предусмотрены предохранительные устройства, автоматически отключающие питание приводного двигателя прежде, чем стрелы шлюпбалок или плотбалок дойдут до упоров, за исключением случаев, когда двигатель устроен так, чтобы предотвращать возможность возникновения такого перенапряжения.
 - f) Скорость спуска на воду спасательной шлюпки или спасательного плота либо дежурной шлюпки должна быть не менее определяемой по формуле:

$$S = 0,4 + 0,02H,$$

где:

S = скорость спуска в метрах в секунду; и

H = высота, в метрах, от нока шлюпбалки до ватерлинии при наименьшей эксплуатационной осадке судна.

- g) Максимальная скорость спуска должна устанавливаться Администрацией с учетом конструкции спасательной шлюпки или спасательного плота либо дежурной шлюпки, защиты людей от воздействия чрезмерных сил и прочности спусковых устройств, с учетом сил инерции, возникающих при аварийной остановке спуска. Спусковое устройство должно быть оборудовано средством, предотвращающим возможность превышения скорости спуска.
- h) Каждое спусковое устройство дежурной шлюпки должно обеспечивать подъем дежурной шлюпки с ее полным комплектом людей и снабжения со скоростью не менее 0,3 м/с.
- i) Каждое спусковое устройство должно быть оборудовано тормозами, способными останавливать спуск спасательной шлюпки или спасательного плота либо дежурной шлюпки и надежно удерживать их, когда они нагружены полным комплектом людей и снабжения; в необходимых случаях тормозные колодки должны быть защищены от попадания на них воды и масла.
- j) Ручные тормоза должны быть устроены так, чтобы действие тормоза прекращалось лишь тогда, когда оператор или механизм, приводимый в действие оператором, удерживает рукоятку управления тормозом в положении, при котором тормоз не действует.

3) Спуск методом свободного всплытия

Если для спуска спасательной шлюпки или спасательного плота требуется спусковое устройство и, кроме того, предусматривается их свободное всплытие, разобщение спасательной шлюпки или спасательного плота с судном при свободном всплытии с места их размещения должно производиться автоматически.

4) Спуск методом свободного падения

Каждое спусковое устройство для спуска методом свободного падения с использованием наклонной площадки должно отвечать применимым требованиям пункта 1) и, кроме того, следующим требованиям:

- i) Спусковое устройство должно быть таким, чтобы находящиеся на спасательной шлюпке или спасательном плоту люди не подвергались воздействию чрезмерных сил во время спуска.
- ii) Спусковое устройство должно представлять собой жесткую конструкцию, имеющую угол наклона и длину, достаточные для обеспечения надежного спуска с судна спасательной шлюпки или спасательного плота.
- iii) Спусковое устройство должно иметь эффективную защиту от коррозии, а его конструкция должна быть такой, чтобы предотвращать возникновение опасных в пожарном отношении искр в результате трения или ударов во время спуска спасательной шлюпки или спасательного плота.

5) Спуск и посадка с помощью скатов

Каждое спусковое устройство для спуска с помощью скатов должно отвечать применимым требованиям пункта 1) и, кроме того, следующим требованиям:

- i) Скаты должны устанавливаться одним человеком в месте посадки.
- ii) Скаты должны быть такими, чтобы их можно было использовать при сильном ветре и волнении.

6) Спусковые устройства для спасательных плотов

Каждое спусковое устройство для спасательных плотов должно отвечать требованиям пунктов 1) и 2), за исключением требований относительно использования силы тяжести для вываливания устройств, а также относительно посадки в спасательные плоты с места их установки и подъема нагруженного спасательного плота. Спусковое устройство должно быть устроено так, чтобы предотвращать преждевременное разобщение спасательного плота во время его спуска и разобщать спасательный плот после его спуска на воду.

7) Посадочные штурмтрапы

- a) Должны быть предусмотрены поручни для безопасного прохода людей с палубы к штурмтрапу и наоборот.

- b) Балясины штурмтрапа должны:

- i) быть изготовлены из древесины твердых пород без сучков или каких-либо неровностей, гладко обработаны и не иметь острых кромок и сколов либо быть изготовлены из другого подходящего материала, обладающего равноценными свойствами;
- ii) иметь нескользящую поверхность, эффективность которой обеспечивается либо продольными канавками, либо одобренным нескользящим покрытием;
- iii) быть длиной не менее 480 мм, шириной не менее 115 мм и толщиной не менее 25 мм без учета нескользящей поверхности или покрытия;
- iv) быть расположены на равном расстоянии друг от друга, которое должно быть не менее 300 мм и не более 380 мм, и закреплены так, чтобы сохранять горизонтальное положение.

c) Тетивы штурмтрапа должны быть изготовлены из двух манильских тросов без покрытия окружностью не менее 65 мм. Каждый трос должен быть цельным, без каких-либо соединений ниже верхней балясины. Могут быть использованы другие материалы при условии, что их размеры, разрывное усилие, стойкость к воздействию окружающей среды, эластичность и удобство для захвата руками по меньшей мере равноценны размерам и соответствующим качествам, свойственным манильскому тросу. Все концы тросов должны быть заделаны с целью предотвращения их раскручивания.

ГЛАВА VIII ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ ПРИ АВАРИЯХ, УЧЕБНЫЕ СБОРЫ И УЧЕНИЯ

Правило 1 Применение

Правила настоящей главы применяются к существующим судам длиной 24 м и более.

Правило 2 Общесудовая авральная сигнализация, расписание по тревогам и инструкции на случай аварии

- 1) Общесудовая авральная сигнализация должна обеспечивать подачу общесудового сигнала тревоги, состоящего из семи или более коротких звуковых сигналов и следующего за ними одного продолжительного звукового сигнала, подаваемых судовым свистком или сиреной, и, дополнительно, электрическим звонком или ревуном либо другим равноценным звукооповещательным устройством, работающим от основной судовой электросети, а также от аварийного источника электроэнергии, требуемого правилом IV/17.
- 2) Все суда должны иметь на борту для каждого члена экипажа четкие инструкции, которым надлежит следовать в случае аварии.
- 3) Расписание по тревогам должно быть вывешено в нескольких местах судна и, в частности, в рулевой рубке, машинном отделении и в помещении для экипажа и должно содержать информацию, указанную в нижеследующих пунктах.
- 4) В расписании по тревогам должно содержаться подробное описание общесудового сигнала тревоги, предписанного пунктом 1), а также действий членов экипажа по этому сигналу. В расписании по тревогам должно быть также указано, каким образом будет подаваться команда об оставлении судна.
- 5) В расписании по тревогам должны быть указаны обязанности различных членов экипажа, включая:
 - a) закрытие водонепроницаемых и противопожарных дверей, клапанов, шпигатов, мусорных рукавов, иллюминаторов, световых люков и других подобных отверстий на судне;
 - b) подачу снабжения в спасательные шлюпки, спасательные плоты и другие спасательные средства;
 - c) подготовку и спуск на воду спасательных шлюпок и плотов;
 - d) общую подготовку других спасательных средств;
 - e) использование средств связи; и
 - f) участие в аварийных партиях по борьбе с пожаром.
- 6) На судах длиной менее 45 м Администрация может допустить смягчение требований пункта 5), если убедится в том, что, ввиду малочисленности экипажа, нет необходимости иметь расписание по тревогам.

7) В расписании по тревогам должны быть указаны лица командного состава, ответственные за обеспечение того, чтобы спасательные и противопожарные средства содержались в хорошем состоянии и готовности к немедленному использованию.

8) В расписании по тревогам должны быть указаны заместители лиц, занятых на наиболее ответственных участках, которые могут оказаться выведенными из строя, учитывая при этом, что различные аварийные ситуации могут потребовать действий различного характера.

9) Расписание по тревогам должно быть составлено до выхода судна в море. Если после составления расписания по тревогам в составе экипажа происходят какие-либо изменения, требующие внесения изменений в расписание по тревогам, капитан должен либо внести в него исправления, либо составить новое расписание.

Правило 3 **Подготовка и учения по оставлению судна**

1) Учебные сборы и учения

- a) Ежемесячно каждый член экипажа должен принять участие по меньшей мере в одном учении по оставлению судна и в одном учении по борьбе с пожаром. Однако на судах длиной менее 45 м Администрация может изменить это требование при условии, что по меньшей мере каждые три месяца проводится по меньшей мере одно учение по оставлению судна и одно учение по борьбе с пожаром. Если в ходе предыдущих сборов более 25% членов экипажа не принимали участие в проводившихся на судне учениях по оставлению судна и борьбе с пожаром, то учения экипажа должны быть проведены в течение 24 ч после выхода судна из порта. Для категорий судов, на которых это практически невозможно, Администрация может допустить другие меры, которые являются по меньшей мере равноценными вышеуказанным.
- b) Каждое учение по оставлению судна должно включать:
 - i) вызов членов экипажа к местам сбора с помощью общесудовой авральной сигнализации и ознакомление их с порядком оставления судна, указанным в расписании по тревогам;
 - ii) прибытие к местам сбора и подготовку к выполнению обязанностей, указанных в расписании по тревогам;
 - iii) проверку того, что члены экипажа соответствующим образом одеты;
 - iv) проверку того, что спасательные жилеты надеты правильно;
 - v) приспускание по меньшей мере одной спасательной шлюпки после всей необходимой для спуска ее на воду подготовки;
 - vi) пуск и работу двигателя спасательной шлюпки;
 - vii) работу плотбалок, используемых для спуска спасательных плотов.

- c) Каждое учение по борьбе с пожаром должно включать:
- i) прибытие к местам сбора и подготовку к выполнению обязанностей, указанных в расписании пожарной тревоги;
 - ii) пуск пожарного насоса с использованием по меньшей мере двух требуемых водяных струй для демонстрации того, что система находится в надлежащем рабочем состоянии;
 - iii) проверку снаряжения пожарного и другого личного спасательного снаряжения;
 - iv) проверку соответствующего оборудования связи;
 - v) проверку работы водонепроницаемых и противопожарных дверей, пламегасителей и путей эвакуации;
 - vi) проверку необходимых устройств для последующего оставления судна.
- d) Насколько это практически возможно, во время каждого последующего учения поочередно должны приспускаться, в соответствии с требованиями подпункта b) v), различные спасательные шлюпки.
- e) Учения должны проводиться, насколько это практически возможно, так, как если бы существовала реальная аварийная ситуация.
- f) Каждая спасательная шлюпка с расписанной на нее командой должна спускаться на воду и маневрировать на воде по меньшей мере один раз в три месяца во время проведения учения по оставлению судна.
- g) 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 должны спускаться на воду и маневрировать на воде. Во всяком случае, настоящее требование должно соблюдаться по меньшей мере один раз в три месяца.
- h) 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 учений⁴³.
- i) Во время каждого учения по оставлению судна должно проверяться аварийное освещение, необходимое для проведения сбора и оставления судна.
- j) Учения могут приводиться в соответствие с необходимым снабжением, требуемым этими правилами. Однако, если снабжение установлено на борту на добровольной основе, оно должно использоваться в

⁴³ См. Руководство по подготовке экипажей для спуска на воду спасательных и дежурных шлюпок с судов на переднем ходу, принятое Организацией резолюцией А.624(15).

учениях и учения должны быть соответствующим образом откорректированы.

2) Подготовка и инструктаж, проводимые на судне

- a) Обучение по использованию судовых спасательных средств и их снабжения должно проводиться на судне как можно скорее, но не позднее, чем через две 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 две недели после того, как он впервые прибудет на судно.
- b) Инструктаж по использованию судовых спасательных средств и сохранению жизни на море должен проводиться через такие же промежутки времени, как и учения. Каждый отдельный инструктаж может касаться различных элементов судового спасательного оборудования, однако в течение двух месяцев должно быть охвачено все судовое спасательное оборудование и спасательные средства. Каждый член экипажа должен пройти инструктаж, который включает, но не обязательно ограничивается этим, следующее:
 - i) приведение в действие и использование судовых надувных спасательных плотов, включая меры предосторожности относительно подбитой гвоздями обуви и других острых предметов;
 - ii) проблемы гипотермии, первая помощь при гипотермии и в других соответствующих случаях;
 - iii) специальные инструкции по использованию судовых спасательных средств в суровых погодных и морских условиях.
- c) Подготовка на судне по использованию спускаемых с помощью плотбалки спасательных плотов должна проводиться на каждом судне, имеющем такие средства, по меньшей мере один раз в четыре месяца. Когда это практически возможно, учебное занятие должно включать надувание и приспускание спасательного плота. Для этого может использоваться специальный спасательный плот, предназначенный только для учебных целей, который не является частью судового спасательного оборудования. Такой специальный спасательный плот должен быть четко обозначен.

3) Записи

Даты проведения учебных сборов, а также подробное описание учений по оставлению судна и по борьбе с пожаром, учения с другими спасательными средствами и содержание проводимых на борту судна учебных занятий должны заноситься 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 должна быть сделана запись, поясняющая обстоятельства и объем проведенного учебного сбора, учения или учебного занятия.

- 4) Наставление по оставлению судна
- a) Наставление по оставлению судна должно иметься в каждой столовой и помещении для отдыха экипажа или в каждой каюте экипажа. Наставление по оставлению судна, которое может состоять из нескольких буклетов, должно содержать изложенные в легкодоступной форме инструкции и информацию, включая, где это возможно, иллюстрации, относительно имеющихся на судне спасательных средств и наилучших способов сохранения жизни. Вместо наставления любая часть такой информации может быть представлена с помощью аудиовизуальных пособий. Подробно должно быть отражено следующее:
- i) надевание спасательных жилетов и гидрокостюмов, в зависимости от случая;
 - ii) сбор на назначенных местах сбора;
 - iii) посадка в спасательные шлюпки, спасательные плоты и в дежурные шлюпки, их спуск и отход от судна;
 - iv) спуск, производимый со спасательных шлюпок и плотов;
 - v) разобщение со спусковыми устройствами;
 - vi) методы защиты и использование в необходимых случаях защитных устройств в районах спуска;
 - vii) освещение районов спуска;
 - viii) использование всего спасательного оборудования;
 - ix) использование всех средств обнаружения;
 - x) с помощью иллюстраций – использование спасательного радиооборудования;
 - xi) использование плавучих якорей;
 - xii) использование двигателя и относящихся к нему устройств;
 - xiii) подъем спасательных шлюпок, спасательных плотов и дежурных шлюпок, включая установку их на место и крепление;
 - xiv) опасность переохлаждения и необходимость иметь теплую одежду;
 - xv) оптимальное использование возможностей спасательных шлюпок и плотов в целях сохранения жизни⁴⁴;
 - xvi) методы спасания, включая использование спасательного оборудования вертолетов (стропы; корзины, носилки), спасательных беседок, а также береговых спасательных средств и судовых линеметательных устройств;

⁴⁴ См. Инструкции по действиям в спасательных шлюпках и плотях, принятые Организацией резолюцией А.657(16).

- xvii) все другие действия, указанные в расписании по тревогам и инструкциях на случай аварии;
 - xviii) инструкция по аварийному ремонту спасательных средств.
- b) Для судов длиной менее 45 м Администрация может допустить смягчение требований подпункта а). Однако на борту судна должна находиться соответствующая информация о безопасности.

Правило 4 **Тренировка на случай аварийных ситуаций**

Администрация должна предусмотреть меры, которые, по ее мнению, являются необходимыми для удовлетворительного обучения экипажей судов своим обязанностям в случае аварии. Такое обучение должно включать следующее:

- a) виды аварийных ситуаций, которые могут возникать, такие как столкновения, пожар и погружение судна в результате поступления воды в отсеки;
- b) типы спасательных устройств, обычно находящихся на борту судов;
- c) необходимость следовать принципам сохранения жизни;
- d) значение подготовки и учений;
- e) необходимость готовности к любой аварийной ситуации и постоянного знания:
 - i) информации, содержащейся в расписании по тревогам, в частности:
 - конкретных обязанностей каждого члена экипажа в любой аварийной ситуации;
 - собственного места каждого члена экипажа в спасательном средстве; и
 - сигналов, подаваемых для сбора членов экипажа у их спасательных средств или на постах по расписанию пожарной тревоги;
 - ii) местонахождения собственного спасательного жилета каждого члена экипажа и запасных спасательных жилетов;
 - iii) местонахождения органов управления пожарной сигнализацией;
 - iv) путей эвакуации;
 - v) последствий паники;
- f) действия, предпринимаемые для снятия людей с судов и спасательных шлюпок и плотов с помощью вертолета;
- g) действия, предпринимаемые во время сбора у спасательных шлюпок и плотов, включая:

- i) надевание надлежащей одежды;
 - ii) надевание спасательных жилетов; и
 - iii) привлечение дополнительных защитных средств, таких как одеяла, если позволит время;
- h) действия, предпринимаемые в случае оставления судна, такие как:
- i) посадка на спасательные шлюпки и плоты с судна и из воды; и
 - ii) прыгание в море с высоты и уменьшение опасности телесного повреждения при входе в воду;
- i) действия, предпринимаемые в воде и обеспечивающие:
- i) выживание в условиях:
 - пожара или нефти на поверхности воды;
 - холода; и
 - присутствия акул в водах;
 - ii) возврат в нормальное положение опрокинувшейся спасательной шлюпки и плота;
- j) действия, предпринимаемые на борту спасательной шлюпки и плота, такие как:
- i) быстрый отвод спасательной шлюпки и плота от судна;
 - ii) защита от холода или чрезмерного тепла;
 - iii) использование плавучего якоря;
 - iv) постоянное наблюдение;
 - v) подъем на борт оставшихся в живых людей и уход за ними;
 - vi) обеспечение обнаружения другими людьми;
 - vii) проверка имеющегося в спасательной шлюпке или на спасательном плоту снабжения и правильное его использование; и
 - viii) нахождение, насколько это возможно, в непосредственной близости от места аварии;
- k) основные опасности для спасшихся и общие принципы выживания, включая:
- i) меры предосторожности в холодных климатических условиях;
 - ii) меры предосторожности в тропических условиях;
 - iii) подверженность воздействию солнца, ветра, дождя и волн;

- iv) значение надлежащей одежды;
 - v) меры защиты на спасательных шлюпках и плотках;
 - vi) воздействие пребывания в воде и гипотермии;
 - vii) недопущение обезвоживания организма;
 - viii) защита от морской болезни;
 - ix) правильное потребление пресной воды и пищи;
 - x) последствия потребления морской воды;
 - xi) имеющиеся средства, обеспечивающие обнаружение другими людьми; и
 - xii) важность поддержания морального состояния;
- l) действия, предпринимаемые при борьбе с пожаром:
- i) использование пожарных рукавов с различными стволами;
 - ii) использование огнетушителей;
 - iii) знание расположения противопожарных дверей; и
 - iv) использование дыхательных аппаратов.

ГЛАВА IX РАДИОСВЯЗЬ

ЧАСТЬ А ПРИМЕНЕНИЕ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Правило 1 Применение

1) Если специально не указано иное, настоящая глава применяется к новым и существующим судам длиной 45 метров и более. Однако для существующих судов Администрация может отложить осуществление этих требований до 1 февраля 1999 года или даты вступления в силу Протокола, в зависимости оттого, какая дата наступит позднее.

2) Ни одно из положений настоящей главы не должно препятствовать какому-либо судну, спасательному плавсредству или лицу, терпящим бедствие, воспользоваться любыми имеющимися в их распоряжении средствами для привлечения внимания, сообщения о своем местонахождении и получения помощи. Несмотря на положения пункта 1), Администрация может разрешить продолжать использование существующей системы радиосвязи на борту существующих рыболовных судов, при условии что Администрация убеждена, что она равноценна требованиям настоящей главы.

Правило 2 Термины и определения

- 1) В настоящей главе нижеупомянутые термины имеют следующие значения:
- a) *Связь «мостик-мостик»* означает связь в целях безопасности между судами с места, откуда обычно осуществляется управление судном.
 - b) *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.
 - c) *Цифровой избирательный вызов (ЦИВ)* означает способ связи, использующий цифровые коды, который позволяет радиостанции устанавливать связь с другой станцией или группой станций и передавать информацию такой станции или группе станций, и удовлетворяющий соответствующим рекомендациям Международного консультативного комитета по радиосвязи (МККР).
 - d) *Буквопечатающая телеграфия* означает способ связи, использующий автоматическую телеграфную аппаратуру, которая отвечает соответствующим рекомендациям Международного консультативного комитета по радиосвязи (МККР).
 - e) *Радиосвязь общего назначения* означает радиообмен служебными и частными сообщениями, не являющимися сообщениями о бедствии, срочности и безопасности, передаваемыми по радио.
 - f) *Инмарсат* означает Организацию, учрежденную Конвенцией о Международной организации морской спутниковой связи, принятой 3 сентября 1976 года.
 - g) *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 языка⁴⁵.
 - h) *Определение местонахождения* означает обнаружение терпящих бедствие судов, летательных аппаратов, спасательных единиц или людей.
 - i) *Информация по безопасности на море* означает навигационные и метеорологические предупреждения, метеорологические прогнозы и другие срочные сообщения, относящиеся к безопасности и передаваемые для судов.
 - j) *Система спутников на околополярных орбитах* означает систему, основанную на спутниках, запущенных на околополярные орбиты, которая принимает и ретранслирует оповещения о бедствии со спутниковых аварийных радиобуев-указателей местоположения (спутниковые АРБ) и определяет их местоположение.

⁴⁵ См. Руководство НАВТЕКС, одобренное Организацией (публикация IMO-951 E).

- k) *Регламент радиосвязи* означает Регламент радиосвязи, который является приложением или рассматривается как приложение к самой последней действующей в любое время Международной конвенции электросвязи.
 - l) *Морской район А1* означает район в пределах зоны действия в режиме радиотелефонии по меньшей мере одной береговой УКВ станции, обеспечивающей постоянную возможность передачи сообщений о бедствии с использованием ЦИВ, как может быть определено Участником⁴⁶.
 - m) *Морской район А2* означает район, за исключением морского района А1, в пределах зоны действия в режиме радиотелефонии по меньшей мере одной береговой ПВ станции, обеспечивающей постоянную возможность передачи сообщений о бедствии с использованием ЦИВ, как может быть определено Участником⁴⁶.
 - n) *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.
 - o) *Морской район А4* означает район, находящийся за пределами морских районов А1, А2 и А3.
- 2) Все другие термины и сокращения, которые используются в настоящей главе и которые определены в Регламенте радиосвязи, должны иметь те же значения, как определено в упомянутом выше Регламенте.

Правило 3 Изъятия

- 1) Участники Протокола считают крайне желательным не отклоняться от требований настоящей главы; тем не менее, Администрация может предоставить отдельным судам изъятия частичного или условного характера из требований правил 6 - 10 и 14 7), при условии что:
- a) такие суда отвечают функциональным требованиям правила 4; и
 - b) Администрация учла, какое влияние такие изъятия могут оказать на общую эффективность службы в отношении безопасности всех судов.
- 2) В отношении применения какого-либо требования настоящей главы изъятие может быть предоставлено в соответствии с пунктом 1) только:
- a) если условия, затрагивающие безопасность, делают нецелесообразным или излишним полное применение правил 6 - 10 и 14 7); или
 - b) в исключительных случаях на один рейс за пределами морского района или морских районов, для которых оборудовано судно; или

⁴⁶ См. принятую Организацией резолюцию А.801(19) об обеспечении радиослужб для Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ) с поправками, внесенными резолюцией MSC.199(80).

- с) если судно будет полностью выведено из эксплуатации в течение двух лет с даты вступления в силу Протокола или 1 февраля 1999 года, в зависимости оттого, какая дата наступит позднее.

3) После первого января каждого года каждая Администрация должна как можно скорее представлять доклад Организации, отражающий все изъятия, предоставленные на основании пунктов 1) и 2) во время предыдущего календарного года, с указанием мотивов предоставления таких изъятий.

Правило 4 Функциональные требования

На каждом судне, находящемся в море, должны обеспечиваться:

- а) за исключением случаев, предусмотренных в правилах 7 1) а) и 9 1) d) iii), передачи оповещений о бедствии в направлении «судно-берег» по меньшей мере двумя отдельными и независимыми средствами, каждое из которых использует различные виды радиосвязи;
- б) прием оповещений о бедствии в направлении «берег-судно»;
- с) передача и прием оповещений о бедствии в направлении «судно-судно»;
- д) передача и прием сообщений для координации поиска и спасания;
- е) передача и прием сообщений на месте бедствия;
- ф) передача и, в соответствии с требованиями правила X/3 6), прием сигналов для определения местонахождения⁴⁷;
- г) передача и прием⁴⁸ информации по безопасности на море;
- h) передача и прием радиосообщений общего назначения на или от береговых систем радиосвязи или сетей связи, с учетом пункта 14 8); и
- и) передача и прием сообщений «мостик-мостик».

ЧАСТЬ В ТРЕБОВАНИЯ К СУДАМ

Правило 5 Радиоустановки

1) Каждое судно должно иметь радиоустановки, обеспечивающие выполнение во время предполагаемого рейса функциональных требований, предписанных правилом 4, и, если не предоставлено изъятия в соответствии с правилом 3, требований правила 6, а также, в зависимости от морского района или районов, которые оно будет проходить во время предполагаемого рейса, требований либо правила 7, 8, 9, либо правила 10.

2) Каждая радиоустановка должна быть:

⁴⁷ См. резолюцию А.614(15) «Наличие на судах РЛС, работающей в полосе частот 9 300–9 500 МГц».

⁴⁸ Следует отметить, что суда, находящиеся в порту, могут нуждаться в получении определенной информации по безопасности на море.

- a) 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;
 - b) расположена так, чтобы обеспечить ее наибольшую степень безопасности и эксплуатационной надежности;
 - c) защищена от вредного воздействия воды, резких температурных колебаний и других неблагоприятных условий окружающей среды;
 - d) обеспечена надежным и постоянным электрическим освещением, не зависимым от главного и аварийного источников электроэнергии, для достаточного освещения органов управления работой радиоустановки; и
 - e) 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.

Правило 6 **Радиооборудование: общие положения**

- 1) За исключением предусмотренного в правиле 9 4) каждое судно должно иметь:
- a) УКВ радиоустановку, обеспечивающую передачу и прием:
 - i) ЦИВ на частоте 156,525 МГц (канал 70). Должна обеспечиваться возможность осуществлять передачу оповещений о бедствии на канале 70 с места, откуда обычно управляется судно; и
 - ii) радиотелефонных сообщений на частотах 156,300 МГц (канал 6), 156,650 МГц (канал 13) и 156,800 МГц (канал 16);
 - b) 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 а) i);
 - c) радиолокационный ответчик, обеспечивающий работу в диапазоне 9 ГГц, который:
 - i) должен быть расположен так, чтобы его легко можно было использовать; и

- ii) может быть одним из тех, которые требуются правилом VII/14 для спасательных шлюпок и плотов;
- d) приемник, обеспечивающий прием передач международной службы НАВТЕКС, если судно совершает рейсы в любом районе, в котором имеется международная служба НАВТЕКС;
- e) радиоаппаратуру для приема информации по безопасности на море с помощью системы расширенного группового вызова Инмарсат, если судно совершает рейсы в любом районе, охватываемом Инмарсат, но там, где не обеспечена международная служба НАВТЕКС. Однако суда, совершающие рейсы исключительно в районы, где обеспечивается передача информации по безопасности на море с помощью КВ буквопечатающей телеграфии, и имеющие оборудование, обеспечивающее прием такой информации, могут быть освобождены от настоящего требования⁴⁹;
- f) при условии соблюдения положений правила 3, спутниковый АРБ⁵⁰, который должен:
 - i) обеспечивать передачу оповещений о бедствии либо через систему спутников на околополярных орбитах, работающих в диапазоне 406 МГц, либо, если судно совершает рейсы только в районе, охватываемом Инмарсат, – через систему геостационарных спутников Инмарсат, работающих в диапазоне 1,6 ГГц⁵¹;
 - ii) быть установлен в легкодоступном месте;
 - iii) быть готовым к отделению вручную и переноске в спасательные шлюпки и плоты одним человеком;
 - iv) быть способным свободно всплывать, если судно тонет, и автоматически включаться на передачу при всплытии; и
 - v) иметь возможность приводиться в действие вручную.

2) До 1 февраля 1999 года или до любой даты, которая может быть определена Комитетом по безопасности на море Организации, каждое судно должно дополнительно иметь радиоприемник, обеспечивающий наблюдение на радиотелефонной частоте 2 182 кГц.

3) До 1 февраля 1999 года, если Протокол вступит в силу ранее этой даты, каждое судно должно, если оно не совершает рейсы только в морском районе А1, иметь устройство для передачи радиотелефонного сигнала тревоги на частоте 2 182 кГц.

⁴⁹ См. резолюцию А.705(17) «Распространение информации по безопасности на море» с поправками, внесенными циркуляром MSC.1/Circ.1287, резолюцию А.701(17) «Наличие на судах приемников расширенного группового вызова ИНМАРСАТ службы сети передачи информации по безопасности на море, работающих в Глобальной морской системе связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ)» и циркуляр MSC.1/Circ.1039 Guidelines for maintenance of satellite EPIRB.

⁵⁰ См. резолюцию А.616(15) «Оборудование для наведения при поисково-спасательных операциях».

⁵¹ При условии наличия соответствующих принимающих и обрабатывающих наземных средств для каждого района океана, охватываемого спутниками Инмарсат.

4) Администрация может освободить от требований, предписанных в пунктах 2) и 3), суда, построенные 1 февраля 1997 года или после этой даты.

Правило 7 Радиооборудование: морской район А1

1) В дополнение к требованиям правила 6 каждое судно, совершающее рейсы исключительно в морском районе А1, должно иметь радиоустановку, обеспечивающую передачу оповещений о бедствии в направлении «судно-берег» с места, откуда обычно управляется судно, либо:

- a) на УКВ с использованием ЦИВ; это требование может быть выполнено с помощью АРБ, предписанного пунктом 3), посредством установки АРБ близко к месту, откуда обычно управляется судно, или дистанционно включаемого с этого места; или
- b) через систему спутников на околополярных орбитах, работающих на частоте 406 МГц; это требование может быть выполнено с помощью спутникового АРБ, требуемого правилом 6 1) f), посредством установки спутникового АРБ близко к месту, откуда обычно управляется судно, или дистанционно включаемого с этого места; или
- c) если судно совершает рейсы в районе, охватываемом береговыми ПВ станциями с ЦИВ, на ПВ с использованием ЦИВ; или
- d) на КВ с использованием ЦИВ; или
- e) через систему геостационарных спутников Инмарсат; это требование может быть выполнено с помощью:
 - i) судовой земной станции Инмарсат⁵²; или
 - ii) спутникового АРБ, требуемого правилом 6 1) f), посредством установки спутникового АРБ близко к месту, откуда обычно управляется судно, или дистанционно включаемого с этого места.

2) УКВ радиоустановка, требуемая правилом 6 1) a), 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 6 1) f), АРБ, который должен:

- a) обеспечивать передачу оповещений о бедствии с использованием ЦИВ на 70 канале УКВ и определение местонахождения с помощью радиолокационного ответчика, работающего в диапазоне 9 ГГц;
- b) быть установлен в легкодоступном месте;

⁵² Это требование может быть удовлетворено с помощью судовых земных станций Инмарсат, обеспечивающих двустороннюю связь, таких как Fleet-77 (резолюция А.808(19) и MSC.130(75)), или судовых земных станций Инмарсат-С (резолюция А.807(19) с поправками). Если не указано иное, настоящая сноска применяется ко всем требованиям к судовым земным станциям Инмарсат, предписанным в настоящей главе.

- c) быть готовым к отделению вручную и переноске в спасательные шлюпки и плоты одним человеком;
- d) быть способным свободно всплывать, если судно тонет, и автоматически включаться на передачу при всплытии; и
- e) иметь возможность приводиться в действие вручную.

Правило 8
Радиооборудование: морские районы A1 и A2

1) В дополнение к требованиям правила 6 каждое судно, совершающее рейсы за пределами морского района A1, но остающееся в пределах морского района A2, должно иметь:

- a) ПВ установку, обеспечивающую передачу и прием сообщений о бедствии и в целях обеспечения безопасности на частотах:
 - i) 2 187,5 кГц с использованием ЦИВ; и
 - ii) 2 182 кГц с использованием радиотелефонии;
- b) радиоустановку, обеспечивающую ведение непрерывного наблюдения за ЦИВ на частоте 2 187,5 кГц, которая может быть в виде отдельного устройства или встроена в радиоустановку, которая требуется подпунктом а) i); и
- c) средства, обеспечивающие передачу оповещений о бедствии в направлении «судно-берег» с помощью радиосвязи, не относящейся к ПВ, либо:
 - i) через систему спутников на околополярных орбитах, работающих на частоте 406 МГц; это требование может быть выполнено с помощью спутникового АРБ, требуемого правилом 6 1) f), посредством установки спутникового АРБ близко к месту, откуда обычно управляется судно, или дистанционно включаемого с этого места; либо
 - ii) на КВ с использованием ЦИВ; либо
 - iii) через систему геостационарных спутников Инмарсат. Это требование может быть выполнено с помощью судовой земной станции Инмарсат или спутникового АРБ, требуемого правилом 6 1) f), посредством установки спутникового АРБ близко к месту, откуда обычно управляется судно, или дистанционно включаемого с этого места.

2) Должна иметься возможность обеспечивать передачу оповещений о бедствии с помощью радиоустановок, указанных в пунктах 1 а) и 1 с), с места, откуда обычно управляется судно.

3) Кроме того, на судах должны обеспечиваться передача и прием радиосообщений обычного назначения с использованием радиотелефонии или буквопечатающей телеграфии с помощью либо:

- a) радиустановки, работающей на рабочих частотах в диапазонах 1 605–4 000 кГц или 4 000–27 500 кГц. Данное требование может быть выполнено путем дополнительного включения этой функции в функции оборудования, требуемого пунктом 1) а); либо
 - b) судовой земной станции Инмарсат.
- 4) Администрация может освободить от требований правил 6 1) а) i) и 6 1) b) 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 16 канале УКВ. Это наблюдение должно осуществляться с места, откуда обычно управляется судно.

Правило 9

Радиооборудование: морские районы А1, А2 и А3

1) В дополнение к требованиям правила 6 каждое судно, совершающее рейсы за пределами морских районов А1 и А2, но остающееся в пределах морского района А3, должно, если оно не отвечает требованиям пункта 2), иметь:

- a) судовую земную станцию Инмарсат, обеспечивающую:
 - i) передачу и прием сообщений о бедствии и в целях обеспечения безопасности с использованием буквопечатающей телеграфии;
 - ii) передачу и прием вызовов с приоритетом бедствия;
 - iii) наблюдение за оповещениями о бедствии в направлении «берег-судно», в том числе за оповещениями, которые адресованы в специально определенные географические районы;
 - iv) передачу и прием радиосообщений общего назначения с использованием либо радиотелефонии, либо буквопечатающей телеграфии; и
- b) ПВ радиустановку, обеспечивающую передачу и прием сообщений о бедствии и в целях обеспечения безопасности на частотах:
 - i) 2 187,5 кГц с использованием ЦИВ; и
 - ii) 2 182 кГц с использованием радиотелефонии; и
- c) радиустановку, обеспечивающую ведение непрерывного наблюдения за ЦИВ на частоте 2 187,5 кГц, которая может быть в виде отдельного устройства или встроена в ту радиустановку, которая требуется подпунктом b) i); и
- d) средства, обеспечивающие передачу оповещений о бедствии в направлении «судно-берег» с помощью радиосвязи либо:
 - i) через систему спутников на околополярных орбитах, работающих на частоте 406 МГц; это требование может быть выполнено с помощью спутникового АРБ, требуемого правилом 6 1) f), посредством установки спутникового АРБ близко к месту,

откуда обычно управляется судно, или дистанционно включаемого с этого места; либо

- ii) на КВ с использованием ЦИВ; либо
- iii) через систему геостационарных спутников Инмарсат, с помощью дополнительной судовой земной станции или спутникового АРБ, требуемого правилом 6 1) f), посредством установки спутникового АРБ близко к месту, откуда обычно управляется судно, или дистанционно включаемого с этого места.

2) В дополнение к требованиям правила 6 каждое судно, совершающее рейсы за пределами морских районов А1 и А2, но остающееся в пределах морского района А3, должно, если оно не отвечает требованиям пункта 1), иметь:

- a) ПВ/КВ радиоустановку, обеспечивающую передачу и прием сообщений о бедствии и в целях обеспечения безопасности на всех частотах бедствия и обеспечения безопасности в диапазонах 1 605 – 4 000 кГц и 4 000 - 27 500 кГц:
 - i) с использованием ЦИВ;
 - ii) с использованием радиотелефонии;
 - iii) с использованием буквопечатающей телеграфии; и
- b) оборудование, обеспечивающее ведение наблюдения за ЦИВ на частотах 2 187,5 кГц, 8 414,5 кГц и по меньшей мере на одной из частот бедствия и обеспечения безопасности в системе ЦИВ: 4 207,5 кГц, 6312 кГц, 12 577 кГц или 16 804,5 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 а); и
- c) средства, обеспечивающие передачу оповещений о бедствии в направлении «судно-берег» с помощью радиосвязи, не относящейся к КВ, либо:
 - i) через систему спутников на околополярных орбитах, работающих на частоте 406 МГц; это требование может быть выполнено с помощью спутникового АРБ, требуемого правилом 6 1) f), посредством установки спутникового АРБ близко к месту, откуда обычно управляется судно, или дистанционно включаемого с этого места; либо
 - ii) через систему геостационарных спутников Инмарсат; это требование может быть выполнено с помощью судовой земной станции Инмарсат или спутникового АРБ, требуемого правилом 6 1) f), посредством установки спутникового АРБ близко к месту, откуда обычно управляется судно, или дистанционно включаемого с этого места; и
- d) кроме того, на судах должны обеспечиваться передача и прием радиосообщений общего назначения с использованием радиотелефонии или буквопечатающей телеграфии с помощью ПВ/КВ радиоуста-

новки, работающей на рабочих частотах в диапазонах 1 605 – 4 000 кГц и 4 000 - 27 500 кГц. Данное требование может быть выполнено путем дополнительного включения этой функции в функции оборудования, требуемого подпунктом а).

3) Должна иметься возможность обеспечивать передачу оповещений о бедствии с помощью радиустановок, указанных в пунктах 1 а), 1 б), 1 д), 2 а) и 2 с) с места, откуда обычно управляется судно.

4) Администрация может освободить от выполнения требований правил 6 1) а) i) и 6 1) б) 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 16 канале УКВ. Это наблюдение должно осуществляться с места, откуда обычно управляется судно.

Правило 10

Радиооборудование: морские районы А1, А2, А3 и А4

1) В дополнение к требованиям правила 6 суда, совершающие рейсы во всех морских районах, должны иметь радиустановки и оборудование, требуемое правилом 9 2), за исключением того, что оборудование, требуемое правилом 9 2) с) ii), не может быть принято как альтернатива оборудованию, требуемому правилом 9 2) с) i), которое всегда должно иметься на судах. Кроме того, суда, совершающие рейсы во всех морских районах, должны отвечать требованиям правила 9 3).

2) Администрация может освободить от выполнения требований правил 6 1) а) i) и 6 1) б) 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 16 канале УКВ. Это наблюдение должно осуществляться с места, откуда обычно управляется судно.

Правило 11

Вахты

1) На каждом судне, находящемся в море, должно вестись непрерывное наблюдение:

- а) на канале 70 УКВ ЦИВ, если судно оборудовано УКВ радиустановкой в соответствии с требованиями правила 6 1) б);
- б) на частоте бедствия и обеспечения безопасности ЦИВ 2 187,5 кГц, если судно оборудовано ПВ радиустановкой в соответствии с требованиями правила 8 1) б) или 9 1) с);
- с) на частотах бедствия и обеспечения безопасности ЦИВ 2 187,5 кГц и 8 414,5 кГц, а также, в зависимости от времени суток и географического положения судна, по меньшей мере на одной из частот бедствия и обеспечения безопасности ЦИВ 4 207,5 кГц, 6 312 кГц, 12 577 кГц или 16 804,5 кГц, если судно оборудовано ПВ/КВ радиустановкой в соответствии с требованиями правила 9 2) б) или 10 1). Это наблюдение может вестись с помощью сканирующего приемника;
- д) за оповещениями о бедствии в направлении «берег-судно», если судно оборудовано судовой земной станцией Инмарсат в соответствии с требованиями правила 9 1) а).

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 даты, которая может быть определена Комитетом по безопасности на море Организации, на каждом судне, находящемся в море, должно вестись, когда это практически возможно, непрерывное слуховое наблюдение на 16 канале УКВ. Это наблюдение должно осуществляться с места, откуда обычно управляется судно.

4) До 1 февраля 1999 года или до такой даты, которая может быть определена Комитетом по безопасности на море Организации, на каждом судне, находящемся в море, должно вестись, когда это практически возможно, непрерывное наблюдение на радиотелефонной частоте бедствия 2 182 кГц. Это наблюдение должно осуществляться с места, откуда обычно управляется судно⁵³.

Правило 12 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 главного и аварийного судовых источников электроэнергии. Резервный источник или источники энергии должен обеспечивать одновременную работу УКВ радиоустановки, требуемой правилом 6 1) а), а также, в зависимости от морского района или районов, для которых оборудовано судно, либо ПВ радиоустановки, требуемой правилом 8 1) а), ПВ/КВ радиоустановки, требуемой правилом 9 2) а) или 10 1), либо судовой земной станции Инмарсат, требуемой правилом 9 1) а), и любой из дополнительных нагрузок, упомянутых в пунктах 4), 5) и 8), в течение, по меньшей мере:

а) на новых судах:

i) 3 ч или

ii) 1 ч, если аварийный источник электроэнергии отвечает полностью всем соответствующим требованиям правила IV/17, включая требования к питанию радиоустановок, и обеспечивает работу в течение не менее 6 ч;

б) на существующих судах:

i) 6 ч, если аварийный источник электроэнергии не предусмотрен или не отвечает полностью всем соответствующим тре-

⁵³ Комитет по безопасности на море постановил (резолюция MSC.131(75)), что на всех судах, оборудованных средствами ГМССБ, когда они находятся в море, должно вестись, когда это практически возможно, непрерывное слуховое наблюдение на 16 канале УКВ.

бованиям правила IV/17, включая требования к питанию радиоустановок⁵⁴; или

- ii) 3 ч, если аварийный источник электроэнергии отвечает полностью всем соответствующим требованиям правила IV/17, включая требования к питанию радиоустановок; или
- iii) 1 ч, если аварийный источник электроэнергии отвечает полностью всем соответствующим требованиям правила IV/17, включая требования к питанию радиоустановок, и обеспечивает работу в течение не менее 6 ч;

Нет необходимости, чтобы резервный источник или источники энергии питали независимые КВ или ПВ радиоустановки одновременно.

3) Резервный источник или источники энергии должны быть независимы от судовых силовых установок 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, соответственно, в пункте 2 а) или 2 б), УКВ радиоустановки и:

- а) всех других радиоустановок, которые могут быть одновременно подключены к резервному источнику или источникам энергии; или
- б) той из других установок, которая будет потреблять наибольшую энергию, 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 5 2) d).

6) Там, где резервный источник электроэнергии состоит из перезаряжаемой аккумуляторной батареи или батарей:

- а) для таких батарей должны быть предусмотрены средства автоматической зарядки, которые будут способны перезаряжать их в течение 10 ч до требуемой минимальной емкости; и
- б) емкость батареи или батарей должна проверяться с использованием соответствующего метода⁵⁵ через интервалы, не превышающие 12 месяцев, когда судно не находится в море.

7) Размещение и установка аккумуляторных батарей, являющихся резервным источником энергии, должны быть такими, чтобы обеспечивались:

⁵⁴ В качестве руководства рекомендуется следующая формула для определения электрической нагрузки, которая должна подаваться резервным источником энергии для каждой радиоустановки, как требуется для условий бедствия: половина силы тока, потребляемого для передачи + сила тока, потребляемого для приема + сила тока, потребляемого любыми дополнительными нагрузками.

⁵⁵ Одним из методов проверки емкости аккумуляторной батареи является глубокий разряд и перезарядка батареи током нормального зарядного режима за обычный период времени (например, 10 ч). Оценка состояния заряженности может проводиться в любое время, однако во время нахождения судна в море она должна выполняться без существенного разряда батареи.

- a) высокий уровень обслуживания;
- b) достаточный срок службы;
- c) достаточная безопасность;
- d) температура батареи при зарядке или на холостом ходу в пределах, установленных спецификацией изготовителя; и
- e) по меньшей мере, минимально требуемая продолжительность работы батареи, заряженной до полной емкости, независимо от погодных условий.

8) Если для обеспечения надлежащей работы радиоустановки, требуемой настоящей главой, необходимо осуществлять непрерывный ввод информации от судового навигационного или другого оборудования, то должны быть предусмотрены средства, обеспечивающие постоянную подачу такой информации в случае аварии главного или аварийного судового источника электроэнергии.

Правило 13 Эксплуатационные требования

1) Все оборудование, к которому применяется настоящая глава, должно быть одобренного Администрацией типа. С учетом пункта 2, такое оборудование должно отвечать соответствующим эксплуатационным требованиям не ниже тех, которые приняты Организацией⁵⁶.

⁵⁶ См. следующие резолюции, принятые Ассамблей и Комитетом по безопасности на море Организации:

- .1 Резолюция А.525(13) «Эксплуатационные требования к узкополосному телеграфному оборудованию с прямым буквопечатанием для приема навигационных и метеорологических предупреждений и срочной информации для судов» с поправками, внесенными резолюцией MSC.148(77).
- .2 Резолюция А.694(17) «Общие требования к судовому радиооборудованию, составляющему часть Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ), и к радионавигационным средствам».
- .3 Резолюция А.808(19) «Эксплуатационные требования к судовым земным станциям, обеспечивающим двустороннюю связь» с поправками, внесенными резолюцией MSC.148(77); резолюция А.570(14) «Типовое одобрение судовых земных станций»; и резолюция MSC.130(75) «Эксплуатационные требования к судовым земным станциями Инмарсат, обеспечивающим двустороннюю связь».
- .4 Резолюция А.803(19) «Эксплуатационные требования к судовым ОБЧ радиоустановкам, обеспечивающим радиотелефонную связь и цифровой избирательный вызов» с поправками; резолюция MSC.68(68), приложение 1 (действительно для оборудования, установленного 1 января 2000 года или после этой даты).
- .5 Резолюция А.804(19) «Эксплуатационные требования к судовым СЧ радиоустановкам, обеспечивающим радиотелефонную связь и цифровой избирательный вызов» с поправками; резолюция MSC.68(68), приложение 2 (действительно для оборудования, установленного 1 января 2000 года или после этой даты).
- .6 Резолюция А.806(19) «Эксплуатационные требования к судовым СЧ/ВЧ радиоустановкам, обеспечивающим радиотелефонную связь, узкополосную буквопечатную телеграфию и цифровой избирательный вызов» с поправками; резолюция MSC.68(68), приложение 3 (действительно для оборудования, установленного 1 января 2000 года или после этой даты).
- .7 Резолюция А.810(19) «Эксплуатационные требования к спутниковым свободносплывающим аварийным радиобуям – указателям местоположения (АРБ), работающим на частоте 406 МГц»; и резолюция MSC.120(74) «Принятие поправок к эксплуатационным требованиям к спутниковым свободносплывающим аварийным радиобуям – указателям местоположения (АРБ), работающим на частоте 406 МГц» (резолюция А.810(19)) (см. также резолюцию А.696(17) «Одобрение типа спутниковых радиобуев – указателей местоположения (АРБ), работающих в системе КОСПАС-САРСАТ»).
- .8 Резолюция А.802(19) «Эксплуатационные требования к радиолокационным транспондерам спасательных шлюпок и плотов, используемым в поисково-спасательных операциях» с поправками, внесенными резолюцией MSC.297(83).
- .9 Резолюция А.805(19) «Эксплуатационные требования к свободносплывающим ОБЧ аварийным радиобуям – указателям местоположения».
- .10 Резолюция А.807(19) «Эксплуатационные требования к судовым земным станциям Инмарсат-С, обеспечивающим передачу и прием сообщений с использованием буквопечатной телеграфии» с поправками; резолюция MSC.68(68), приложение 3 (действительно для оборудования, установленного 1 января 2000 года или после этой даты); и резолюция А.570(14) «Типовое одобрение судовых земных станций».
- .11 Резолюция MSC.306(87) «Пересмотренные эксплуатационные требования к оборудованию расширенного группового вызова».
- .12 Резолюция А.662(16) «Эксплуатационные требования к устройствам отделения и включения свободно сплывающего аварийного радиооборудования».
- .13 Резолюция А.669(17) «Эксплуатационные требования к системе для распространения и координации информации по безопасности на море, использующей коротковолновое узкополосное буквопечатание».
- .14 Резолюция MSC.148(77) «Принятие пересмотренных эксплуатационных требований к узкополосному телеграфному оборудованию с прямым буквопечатанием для приема навигационных и метеорологических предупреждений и срочной информации для судов (НАВТЕКС)».
- .15 Резолюция А.811(19) «Эксплуатационные требования к судовой интегрированной системе радиосвязи (СИСР) при ее использовании в ГМССБ».
- .16 Резолюция MSC.80(70), приложение 1 «Рекомендация по эксплуатационным требованиям к переносной ОБЧ аппаратуре двусторонней радиотелефонной связи на месте действия (для связи с воздушными судами)».

2) Оборудование, установленное до сроков применения, предписанных правилом 1, может быть освобождено, по усмотрению Администрации, от полного соответствия относящимся к нему эксплуатационным требованиям, при условии что это оборудование совместимо с оборудованием, отвечающим эксплуатационным требованиям, с учетом критериев, которые Организация может принять в связи с такими требованиями.

Правило 14 **Требования по техническому обслуживанию**

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 на борту.

3) Должна быть предусмотрена соответствующая информация для обеспечения надлежащей эксплуатации и технического обслуживания оборудования с учетом рекомендаций Организации⁵⁷.

4) Должны быть предусмотрены соответствующие инструменты и запасные части, необходимые для проведения технического обслуживания оборудования.

5) Администрация должна обеспечить, чтобы радиооборудование, требуемое настоящей главой, поддерживалось в техническом состоянии, обеспечивающем выполнение функциональных требований, установленных в правиле 4, и отвечало рекомендованным эксплуатационным требованиям к такому оборудованию.

6) На судах, совершающих рейсы в морских районах А1 и А2, работоспособность оборудования должна обеспечиваться с помощью таких способов, как дублирование оборудования, береговое техническое обслуживание или обеспечение технического обслуживания электронного оборудования в море или сочетание этих способов, по усмотрению Администрации.

7) На судах, совершающих рейсы в морских районах А3 и А4, работоспособность оборудования должна обеспечиваться с помощью комбинирования не менее двух таких способов, как дублирование оборудования, береговое техническое обслуживание или обеспечение технического обслуживания электронного оборудования в море, по усмотрению Администрации, принимая во внимания рекомендации Организации⁵⁸. Однако Администрация может освободить судно от требования использовать два способа и допустить использование одного способа с учетом типа судна и режима его эксплуатации.

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 h), не долж-

⁵⁷ См. Рекомендацию по общим требованиям к судовому радиооборудованию, составляющему часть Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ), и к радионавигационным средствам, принятую Организацией резолюцией А.694(17); резолюцию А.813(19) «Общие требования к электромагнитной совместимости (ЭМС) для всего электрического и электронного судового оборудования»; и циркуляр MSC/Circ.862 Clarification of certain requirements in IMO performance standards for GMDSS equipment.

⁵⁸ См. Руководство по техническому обслуживанию и ремонту радиооборудования для глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ), относящейся к морским районам А3 и А4, принятое Организацией резолюцией А.702(17).

на рассматриваться как основание считать судно немореходным или задерживать его выход из портов, в которых возможности для ремонта труднодоступны, при условии что на судне обеспечено выполнение всех функций при бедствии и в целях обеспечения безопасности.

Правило 15 Радиоспециалисты

Каждое судно должно иметь квалифицированных специалистов для обеспечения радиосвязи при бедствии и в целях обеспечения безопасности, отвечающих требованиям Администрации⁵⁹. Эти специалисты должны иметь соответствующие дипломы, указанные в Регламенте радиосвязи, один из них должен быть назначен ответственным за радиосвязь во время бедствия.

Правило 16 Документирование

Записи о всех событиях, связанных с радиосвязью, которые имеют важное значение для безопасности человеческой жизни на море, должны вестись в соответствии с требованиями Администрации и как этого требует Регламент радиосвязи.

ГЛАВА X СУДОВОЕ НАВИГАЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ И УСТРОЙСТВА

Правило 1 Применение

Если специально не предусмотрено иное, настоящая глава применяется к новым и существующим судам.

Правило 2 Изъятия

Администрация может освободить любое судно от соблюдения любых требований настоящей главы, если она считает, что характер рейса или близость судна от берега не оправдывают применения таких требований.

Правило 3 Судовое навигационное оборудование⁶⁰

- 1) а) Суда длиной 24 м и более должны иметь:
 - i) главный магнитный компас, кроме случаев, предусмотренных в подпункте d);
 - ii) путевой магнитный компас, если только информация о курсе, предоставленная главным компасом, требуемым согласно пункту i), не является доступной и ясно различимой для рулевого на главном посту управления рулем;

⁵⁹ См. раздел B-IV/2 главы IV Кодекса ПДНВ 1995 года.

⁶⁰ См. Рекомендацию по снабжению судов электронным оборудованием для определения места судна в море, принятую Организацией резолюцией A.156(ES.IV), и Всемирную радионавигационную систему, принятую Организацией резолюцией A.1046(27).

- iii) надлежащие средства связи между местом установки главного компаса и местом, с которого обычно осуществляется управление судном, отвечающие требованиям Администрации; и
 - iv) средства для взятия пеленгов, насколько это практически возможно, по дуге горизонта в 360° .
- b) Девиация каждого магнитного компаса, упомянутого в подпункте а), должна быть надлежащим образом уничтожена, и постоянно должна иметься таблица или кривая его остаточной девиации.
 - c) Должен быть предусмотрен запасной магнитный компас, взаимозаменяемый с главным компасом, если только судно не оборудовано путевым компасом, упомянутом в подпункте а) ii), или гирокомпасом.
 - d) Администрация, если она считает нецелесообразным или излишним требовать наличия главного магнитного компаса, может освободить отдельные суда или категории судов от выполнения этих требований, если характер рейса, близость судна от берега или тип судна не оправдывают использования главного компаса, при условии наличия во всех случаях соответствующего путевого компаса.
- 2) Суда длиной менее 24 м должны, насколько Администрация считает это целесообразным и практически возможным, быть оборудованы путевым компасом и иметь средства для взятия пеленгов.
- 3) Суда длиной 45 м и более, построенные 1 сентября 1984 года или после этой даты, должны иметь гирокомпас, отвечающий следующим требованиям:
- a) показания основного прибора гирокомпаса или репитера гирокомпаса должны быть ясно различимы для рулевого на главном посту управления рулем;
 - b) на судах длиной 75 м и более должны быть предусмотрены один или несколько репитеров гирокомпаса, расположенных соответствующим образом для взятия пеленга, насколько это практически возможно, по дуге горизонта в 360° .
- 4) Суда длиной 75 м и более, построенные 1 сентября 1984 года или после этой даты, должны иметь гирокомпас, отвечающий требованиям пункта 3).
- 5) На судах с аварийными постами управления рулем должен быть по меньшей мере предусмотрен телефон или другие средства связи для передачи в такие посты информации о курсе. Кроме того, на судах длиной 45 м и более, построенных 1 февраля 1992 года или после этой даты, должны быть предусмотрены меры для передачи в аварийные посты управления визуальных показаний компаса.
- 6) Суда длиной 45 м и более, построенные 1 сентября 1984 года или после этой даты, а также суда длиной 75 м и более, построенные до 1 сентября 1984 года, должны иметь радиолокационную станцию. С 1 февраля 1995 года радиолокационная станция должна быть способна работать в диапазоне частот 9 ГГц. Кроме того, с 1 февраля 1995 года суда длиной 35 м и более должны иметь радиолокационную станцию, способную работать в диапазоне частот 9 ГГц. По усмотрению Администрации, суда длиной 35 м и более, но менее 45 м могут быть освобождены от выполнения

требований пункта 16), при условии что оборудование полностью совместимо с радиолокационным ответчиком для поиска и спасания.

7) На судах длиной менее 35 м, имеющих радиолокационную станцию, эта станция должна отвечать требованиям Администрации.

8) На ходовом мостике судов, которые в соответствии с пунктом б) должны иметь радиолокационную станцию, должны предусматриваться средства для ведения радиолокационной прокладки. На судах длиной 75 м и более, построенных 1 сентября 1984 года или после этой даты, средства для ведения радиолокационной прокладки должны быть по меньшей мере такими же эффективными, как накладной оптический планшет.

9) Суда длиной 75 м и более, построенные до 25 мая 1980 года, а также суда длиной 45 м и более, построенные 25 мая 1990 года или после этой даты, должны иметь эхолот.

10) Суда длиной менее 45 м должны иметь подходящие устройства для измерения глубины воды под судном, удовлетворяющие требованиям Администрации.

11) Суда длиной 45 м и более, построенные 1 сентября 1984 года или после этой даты, должны иметь устройство для указания скорости и пройденного расстояния.

12) Суда длиной 75 м и более, построенные до 1 сентября 1984 года, и все суда длиной 45 м и более, построенные 1 сентября 1984 года или после этой даты, должны иметь указатели углового положения руля, частоты вращения каждого гребного винта и, кроме того, если установлены винты регулируемого шага или подруливающие устройства, указатели шага и режима работы таких винтов и устройств. Показания всех этих указателей должны быть видны с поста управления судном.

13) Хотя должны быть приняты все разумные меры к поддержанию оборудования, упомянутого в пунктах 1-12, в нормальном рабочем состоянии, неисправность оборудования не должна рассматриваться как основание считать судно немореходным или задерживать его выход из портов, в которых возможности для ремонта труднодоступны, за исключением случаев, предусмотренных в правиле I/6⁶¹.

14) Суда длиной 75 м и более должны иметь радиопеленгатор. Администрация может освободить судно от выполнения этого требования, если она считает наличие такого устройства нецелесообразным или излишним либо если судно имеет другое радионавигационное оборудование, пригодное для использования на протяжении всех предполагаемых рейсов.

15) До 1 февраля 1999 года суда длиной 75 м и более, построенные 25 мая 1980 года или после этой даты и до 1 февраля 1995 года, должны иметь радиооборудование, работающее на радиотелефонной частоте бедствия.

⁶¹ См. Рекомендацию по применению и испытанию судового навигационного оборудования, принятую Организацией резолюцией А.157(ES.IV).

16) Все оборудование, установленное в соответствии с настоящим правилом, должно быть одобренного Администрацией типа. Оборудование, установленное на судах 1 сентября 1984 года или после этой даты, должно отвечать соответствующим эксплуатационным требованиям не ниже принятых Организацией⁶². Администрация, по своему усмотрению, может освободить оборудование, установленное до принятия относящихся к нему эксплуатационных требований, от полного соответствия этим тре-

⁶² См. следующие резолюции, принятые Организацией:

- .1 Резолюция A.694(17) «Рекомендация по общим требованиям к судовому радиооборудованию, составляющему часть Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ), и к радионавигационным средствам».
- .2 Резолюция A.424(XI) «Рекомендация по нормам технико-эксплуатационных характеристик гирокомпасов».
- .3 Резолюция MSC.64(67), приложение 4 «Рекомендация по эксплуатационным требованиям к гирокомпасам».
- .4 Резолюция MSC.192(79) «Принятие пересмотренных эксплуатационных требований к радиолокационному оборудованию».
- .5 Резолюция A.823(19) «Эксплуатационные требования к средствам автоматической радиолокационной прокладки».
- .6 Резолюция A.817(19) «Рекомендация по эксплуатационным требованиям к системам отображения электронных карт и информации (ECDIS)» с поправками, внесенными резолюциями MSC.64(67), приложение 5, и MSC.86(70), приложение 4, как применимо.
- .7 Резолюция A.529(13) «Рекомендация по стандартам точности судовождения».
- .8 Резолюция A.817(19) «Рекомендация по эксплуатационным требованиям к судовым приемоиндикаторам систем «Лоран-С» и «Чайка».
- .9 Резолюция A.819(19) «Рекомендация по эксплуатационным требованиям к судовому приемному оборудованию глобальной системы определения местоположения».
- .10 Резолюция MSC.53(66) «Рекомендация по эксплуатационным требованиям к судовому приемному оборудованию «ГЛОНАСС» с поправками, внесенными резолюцией MSC.133(73).
- .11 Резолюция MSC.64(67), приложение 2 «Рекомендация по эксплуатационным требованиям к судовому оборудованию для приема DGPS и ДГЛОНАСС сигналов морских радиобуев» с поправками, внесенными резолюцией MSC.114(73).
- .12 Резолюция MSC.74(69), приложение 1 «Рекомендация по эксплуатационным требованиям к судовому комбинированному приемному оборудованию GPS/ГЛОНАСС» с поправками, внесенными резолюцией MSC.115(73).
- .13 Резолюция MSC.64(67), приложение 3 «Рекомендация по эксплуатационным требованиям к системам управления курсом».
- .14 Резолюция MSC.74(69), приложение 2 «Рекомендация по эксплуатационным требованиям к системам управления траекторией движения судна».
- .15 Резолюция MSC.74(69), приложение 3 «Рекомендация по эксплуатационным требованиям к судовой универсальной автоматической идентификационной системе (АИС)»; и циркуляр MSC.1/Circ.1252 Guidelines on annual testing of the automatic system (AIS).
- .16 Резолюция A.224(VIII) «Рекомендация по эксплуатационным требованиям к эхолотам» с поправками, внесенными резолюцией MSC.74(69), приложение 4.
- .17 Резолюция A.824(19) «Рекомендация по эксплуатационным требованиям к указателям скорости и пройденного расстояния» с поправками, внесенными резолюцией A.96(72).
- .18 Резолюция A.526(13) «Эксплуатационные требования к указателям скорости поворота».
- .19 Резолюция A.575(14) «Рекомендация по унификации эксплуатационных требований к навигационному оборудованию».
- .20 Резолюция A.343(IX) «Рекомендация по методам измерения уровня шума в местах прослушивания».
- .21 Резолюция A.384(X) «Рекомендация по нормам технико-эксплуатационных характеристик радиолокационных отражателей» с поправками, внесенными резолюцией MSC.164(78).
- .22 Резолюция A.382(X) «Рекомендация по нормам технико-эксплуатационных характеристик магнитных компасов».
- .23 Резолюция MSC.95(72) «Рекомендация по эксплуатационным требованиям к лампам дневной сигнализации».
- .24 Резолюция MSC.86(70), приложение 1 «Рекомендация по эксплуатационным требованиям к системам приема звуков».
- .25 Резолюция MSC.86(70), приложение 2 «Рекомендация по эксплуатационным требованиям к морским устройствам передачи магнитного курса (ТМНД)».
- .26 Резолюция A.861(20) «Рекомендация по эксплуатационным требованиям к судовым приборам регистрации данных о рейсе (ПРД)».
- .27 Резолюция MSC.116(73) «Рекомендация по эксплуатационным требованиям к морским устройствам передачи курса (УПК)».

бованиям, должным образом учитывая при этом рекомендуемые критерии, которые Организация могла принять в связи с рассматриваемыми требованиями.

Правило 4 Навигационные приборы и пособия

На судне должны иметься соответствующие навигационные приборы, надлежащие и откорректированные карты, лоции, описания огней, извещения мореплавателям, таблицы приливов и все прочие навигационные пособия, необходимые для предполагаемого рейса, в соответствии с требованиями Администрации.

Правило 5 Сигнальное оборудование

1) Должна быть предусмотрена лампа дневной сигнализации, работа которой не зависит только от основного источника электроэнергии. Электропитание должно обязательно включать портативную батарею.

2) Суда длиной 45 м и более должны обеспечиваться полным комплектом флагов и выпелов для подачи сигналов в соответствии с Международным сводом сигналов.

3) На всех судах, на которых в соответствии с настоящим Протоколом должны иметься радиоустановки, должен иметься Международный свод сигналов. Эта публикация должна также иметься на любом другом судне, которое, по мнению Администрации, нуждается в ее использовании.

Правило 6 Видимость с ходового мостика

- 1) Новые суда длиной 45 м и более должны отвечать следующим требованиям:
 - a) Обзор поверхности моря с места управления судном не должен быть затенен на расстояние более чем две длины судна или 500 м, смотря по тому, что меньше, прямо по носу судна на 10° на каждый борт, независимо от осадки и дифферента.
 - b) Никакой теневой сектор, создаваемый рыболовными снастями и другими препятствиями впереди траверза за пределами рулевой рубки, который затрудняет обзор поверхности моря с места управления судном, не должен превышать 10° . Суммарный теневой сектор не должен превышать 20° . Секторы беспрепятственного обзора между теневыми секторами должны быть не менее 5° . Однако при обзоре, описанном в подпункте а), каждый отдельный теневой сектор не должен превышать 5° .
 - c) Высота нижней кромки передних окон ходового мостика над палубой мостика должна быть как можно меньше. Ни в коем случае нижняя кромка не должна препятствовать переднему обзору, как описано в настоящем правиле.
 - d) Верхняя кромка передних окон ходового мостика должна обеспечивать возможность переднего обзора горизонта с поста управления судна для человека, уровень глаз которого приходится на высоту 1800 мм над палубой мостика, когда судно испытывает килевую качку при сильном волнении. Однако Администрация, убедившись в том, что

высота уровня глаз 1800 мм нецелесообразна и практически невыполнима, может уменьшить эту высоту, но не ниже чем до 1600 мм.

- e) Горизонтальный обзор с поста управления судном должен обеспечиваться в секторе не менее 225° , т.е. от направления прямо по носу до не менее $22,5^\circ$ позади траверза по каждому борту судна.
 - f) С каждого крыла мостика горизонтальный обзор должен обеспечиваться в секторе не менее 225° , т.е. не менее 45° с противоположного борта через направление прямо по носу и затем от направления прямо по носу до направления прямо за кормой на 180° по тому же борту судна.
 - g) Горизонтальный обзор с главного поста управления рулем должен обеспечиваться в секторе от направления прямо по носу до не менее 60° по каждому борту судна.
 - h) Борт судна должен быть виден с крыла мостика.
 - i) Окна должны отвечать следующим требованиям:
 - i) число межоконных перемычек на ходовом мостике должно быть минимальным, и они не должны располагаться непосредственно перед рабочими местами;
 - ii) с целью избежать отражений передние окна мостика должны быть наклонены от вертикальной плоскости, выступая в верхней части наружу на угол не менее 10° и не более 25° ;
 - iii) поляризованные и тонированные стекла не должны устанавливаться; и
 - iv) всегда и независимо от погодных условий должен обеспечиваться хороший обзор по меньшей мере через два передних окна ходового мостика и, в зависимости от конфигурации мостика, через дополнительное число окон, обеспечивающих хороший обзор.
- 2) Существующие суда, если это практически возможно, должны отвечать требованиям пунктов 1 а) и б). Однако конструктивные изменения или установка дополнительного оборудования могут не требоваться.
- 3) На судах нетрадиционной конструкции, которые, по мнению Администрации, не могут отвечать требованиям настоящего правила, должны быть предусмотрены меры для обеспечения видимости, которая, насколько это практически возможно, соответствует видимости, предписанной в настоящем правиле.

ДОПОЛНЕНИЕ

СВИДЕТЕЛЬСТВА И ПЕРЕЧЕНЬ ОБОРУДОВАНИЯ

1 Форма Свидетельства о безопасности рыболовного судна

МЕЖДУНАРОДНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО О БЕЗОПАСНОСТИ РЫБОЛОВНОГО СУДНА

Настоящее Свидетельство должно быть дополнено
Перечнем оборудования

(Герб государства)

(Государство)

Выдано на основании положений Кейптаунского соглашения 2012 года об осуществлении положений Торремолиносского Протокола 1993 года к Торремолиносской международной конвенции по безопасности рыболовных судов 1977 года

по уполномочию правительства

(название государства)

(уполномоченное лицо или организация)

Сведения о судне¹

Название судна

Регистровый номер или позывной сигнал

Порт регистрации

Длина (L) (правило I/2 5))/
валовая вместимость (правило I/2 22))²

Морские районы, на плавание в которых судну выдано свидетельство
(правило IX/2)

Дата контракта на постройку или существенное переоборудование.....

Дата закладки киля или дата, на которую судно находилось в подобной стадии постройки в соответствии с правилом I/2 1) с) ii) или 1) с) iii)

Дата поставки или завершения существенного переоборудования

¹ По выбору, сведения о судне могут быть помещены в таблицу.

² Ненужное зачеркнуть.

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:

- 1.1 Что судно освидетельствовано в соответствии с требованиями правил I/7, I/8 и I/9 Протокола.
- 1.2 Что судно подлежит/не подлежит² ежегодным освидетельствованиям, требуемым правилами I/7 1) d) и I/9 1) d) Протокола.
- 2 Что освидетельствованием установлено, что:
 - 2.1 состояние конструкций, механизмов и оборудования, как определено в правиле I/9, удовлетворительно и что судно отвечает соответствующим требованиям глав II, III, IV, V и VI Протокола (за исключением требований, относящихся к системам и средствам пожарной безопасности и схемам противопожарной защиты);
 - 2.2 две последние проверки подводной части судна были проведены
..... и
(дата) (дата)
 - 2.3 судно отвечает требованиям Протокола в отношении систем и средств пожарной безопасности и схем противопожарной защиты;
 - 2.4 спасательные средства и снабжение спасательных шлюпок, спасательных плотов и дежурных шлюпок предусмотрены в соответствии с требованиями Протокола;
 - 2.5 на судне предусмотрены линеметательное устройство и радиоустановки, используемые в спасательных средствах, в соответствии с требованиями Протокола;
 - 2.6 судно отвечает требованиям Протокола в отношении радиоустановок;
 - 2.7 действие радиоустановок, используемых в спасательных средствах, отвечает требованиям Протокола;
 - 2.8 судно отвечает требованиям Протокола в отношении судового навигационного оборудования, устройств для передачи лоцмана и морских навигационных сообщений;
 - 2.9 на судне предусмотрены сигнально-отличительные огни, сигнальные знаки и средства подачи звуковых сигналов и сигналов бедствия в соответствии с требованиями Протокола и действующих Международных правил предупреждения столкновений судов в море;
 - 2.10 во всех других отношениях судно отвечает соответствующим требованиям Протокола.
- 3 Что выдано/не выдано² Международное свидетельство об изъятии для рыболовного судна.

² Ненужное зачеркнуть.

Настоящее свидетельство действительно до³ при условии проведения ежегодных, промежуточных и периодических освидетельствований и проверок подводной части судна в соответствии с правилами I/7, I/8 и I/9 Протокола.

Выдано в
(Место выдачи свидетельства)

.....
(Дата выдачи)

.....
(Подпись уполномоченного лица, выдавшего свидетельство)

(Печать или штамп организации, выдавшей свидетельство)

³ Внести дату истечения срока действия, установленную Администрацией в соответствии с правилом I/13 1) Протокола. День и месяц этой даты соответствуют ежегодной дате, как она определена в правиле I/2 23), если не внесены поправки в соответствии с правилом I/13 7).

Подтверждение проверок подводной части судна⁴

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при проверке, требуемой правилом I/9 Протокола, установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Протокола.

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/7 Протокола, установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Протокола.

Ежегодное освидетельствование: Подписано:
(Подпись уполномоченного лица)
Место:
Дата:

(Печать или штамп организации)

Ежегодное/периодическое² освидетельствование: Подписано:
(Подпись уполномоченного лица)
Место:
Дата:

(Печать или штамп организации)

Ежегодное/периодическое² освидетельствование: Подписано:
(Подпись уполномоченного лица)
Место:
Дата:

(Печать или штамп организации)

⁴ Могут быть предусмотрены дополнительные проверки.

² Ненужное зачеркнуть.

Ежегодное освидетельствование:

Подписано:
(Подпись уполномоченного лица)
Место:
Дата:

(Печать или штамп организации)

Ежегодное/периодическое освидетельствование в соответствии с правилом I/13 7) с)

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при ежегодном/периодическом² освидетельствовании в соответствии с правилами I/7 и I/13 7) с) Протокола установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Протокола.

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 правилом I/8 Протокола, установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Протокола.

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)

² Ненужное зачеркнуть.

Периодическое
освидетельствование:

Подписано:
(Подпись уполномоченного лица)
Место:
Дата:

(Печать или штамп организации)

Периодическое освидетельствование в соответствии с правилом I/13 7) с)

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при периодическом освидетельствовании в соответствии с правилами I/8 и I/13 7) с) Протокола установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Протокола.

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/13 3)

Судно отвечает соответствующим требованиям Протокола, и настоящее свидетельство в соответствии с правилом I/13 3) Протокола 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/13 4)

Судно отвечает соответствующим требованиям Протокола, и настоящее свидетельство в соответствии с правилом I/13 4) Протокола 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/13 5)

Настоящее свидетельство в соответствии с правилом I/13 5) Протокола признается действительным до.....

Подписано:
(Подпись уполномоченного лица)
Место:
Дата:.....

(Печать или штамп организации)

Подтверждение переноса ежегодной даты в случае применения правила I/13 7)

В соответствии с правилом I/13 7) Протокола новой ежегодной датой является.....

Подписано:
(Подпись уполномоченного лица)
Место:
Дата:.....

(Печать или штамп организации)

В соответствии с правилом I/13 7) Протокола новой ежегодной датой является.....

Подписано:
(Подпись уполномоченного лица)
Место:
Дата:.....

(Печать или штамп организации)

2 Форма свидетельства об изъятии

МЕЖДУНАРОДНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО ОБ ИЗЪЯТИИ ДЛЯ РЫБОЛОВНОГО СУДНА

(Герб государства)

(Государство)

Выдано на основании положений Кейптаунского соглашения 2012 года об осуществлении положений Торремолиносского протокола 1993 года к Торремолиносской международной конвенции по безопасности рыболовных судов 1977 года

по уполномочию правительства

.....
(название государства)

.....
(уполномоченное лицо или организация)

Сведения о судне¹

Название судна

Регистровый номер или позывной сигнал

Порт регистрации

Длина (L) (правило 1/2 5))/

валовая вместимость (правило 1/2 22))²

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:

Что судно в силу положений правила

освобождается от выполнения требований

Условия, если они имеются, при которых выдается Свидетельство об изъятии:

Настоящее свидетельство действительно до, при условии что Международное свидетельство о безопасности рыболовного судна, к которому приложено настоящее свидетельство, действительно.

Выдано в

(Место выдачи свидетельства)

.....
(Дата выдачи)

.....
(Подпись уполномоченного лица,
выдавшего свидетельство)

(Печать или штамп организации, выдавшей свидетельство)

¹ По выбору, сведения о судне могут быть помещены в таблицу.

² Ненужное зачеркнуть.

Подтверждение продления свидетельства, если срок его действия менее 5 лет, в случае применения правила I/13 3)

Настоящее свидетельство в соответствии с правилом I/13 3) Протокола признается действительным до, при условии что Международное свидетельство о безопасности рыболовного судна, 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/13 4)

Настоящее свидетельство в соответствии с правилом I/13 4) Протокола признается действительным до, при условии что Международное свидетельство о безопасности рыболовного судна, 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/13 5)

Настоящее свидетельство в соответствии с правилом I/13 5) Протокола признается действительным до, при условии что Международное свидетельство о безопасности рыболовного судна, к которому приложено настоящее свидетельство, действительно.

Подписано:
(Подпись уполномоченного лица)
Место:
Дата:

(Печать или штамп организации)

3 Форма Добавления к Международному свидетельству о безопасности рыболовного судна

ПЕРЕЧЕНЬ ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОГО СВИДЕТЕЛЬСТВА О БЕЗОПАСНОСТИ РЫБОЛОВНОГО СУДНА

Настоящий Перечень должен быть постоянно приложен к
Международному свидетельству о безопасности рыболовного судна

ПЕРЕЧЕНЬ ОБОРУДОВАНИЯ СОГЛАСНО КЕЙПТАУНСКОМУ СОГЛАШЕНИЮ 2012 ГОДА
ОБ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ПОЛОЖЕНИЙ ТОРРЕМОЛИНОССКОГО ПРОТОКОЛА 1993 ГОДА
К ТОРРЕМОЛИНОССКОЙ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО БЕЗОПАСНОСТИ
РЫБОЛОВНЫХ СУДОВ 1977 ГОДА

1 Сведения о судне

Название судна

Регистровый номер или позывной сигнал.....

Порт регистрации

Длина (L) (правило I/2 5)/
валовая вместимость (правило I/2 22))¹

2 Описание спасательных средств

1	Общее число человек, для которых предусмотрены спасательные средства	.....
		Левый борт	Правый борт
2	Общее число спасательных шлюпок	.....	.....
2.1	Общее число человек, на которое рассчитаны спасательные шлюпки	.....	.....
2.2	Число частично закрытых спасательных шлюпок (правило VII/18)	.....	.....
2.3	Число полностью закрытых спасательных шлюпок (правило VII/19)	.....	.....

¹ Ненужное зачеркнуть.

3	Число дежурных шлюпок	.....
3.1	Число шлюпок, которое входит в вышеуказанное общее число спасательных шлюпок	.....
4	Спасательные плоты	.....
4.1	Спасательные плоты, требующие спусковые устройства одобренного типа	.....
4.1.1	Число спасательных плотов	.....
4.1.2	Число человек, на которое рассчитаны спасательные плоты	.....
4.2	Спасательные плоты, не требующие спусковых устройств одобренного типа	.....
4.2.1	Число спасательных плотов	.....
4.2.2	Число человек, на которое рассчитаны спасательные плоты	.....
5	Число спасательных кругов	.....
6	Число спасательных жилетов	.....
7	Гидротермокостюмы	.....
7.1	Общее число	.....
7.2	Число костюмов, отвечающих требованиям к спасательным жилетам	.....
8	Число теплозащитных средств ²	.....
9	Радиоустановки, используемые в спасательных средствах	.....
9.1	Число радиолокационных ответчиков	.....
9.2	Число УКВ аппаратуры двусторонней радиотелефонной связи	.....

² За исключением тех, которые требуются правилами VII/17 8) xxxi), VII/20 5) а) xxiv) и VII/23 2) b) xiii).

3 Описание радиооборудования

	Наименование	Фактическое 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 передачи 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	.....
4.2	ИНМАРСАТ	.....
5	УКВ АРБ	.....
6	Судовой радиолокационный ответчик	.....

4 Способы, используемые для обеспечения готовности радиооборудования (правило IX/14)

4.1	Дублирование оборудования	.....
4.2	Береговое техническое обслуживание и ремонт	.....
4.3	Обеспечение технического обслуживания и ремонта в море	.....

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что данный Перечень во всех отношениях составлен правильно.

Выдан в
(Место выдачи Перечня)

.....
(Дата выдачи) (Подпись должным образом уполномоченного
лица, выдавшего Перечень)

(Печать или штамп организации, выдавшей Перечень)

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

СТАТЬИ КЕЙПТАУНСКОГО СОГЛАШЕНИЯ 2012 ГОДА ОБ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ПОЛОЖЕНИЙ ТОРРЕМОЛИНОССКОГО ПРОТОКОЛА 1993 ГОДА К ТОРРЕМОЛИНОССКОЙ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО БЕЗОПАСНОСТИ РЫБОЛОВНЫХ СУДОВ 1977 ГОДА

УЧАСТНИКИ НАСТОЯЩЕГО СОГЛАШЕНИЯ,

ПРИЗНАВАЯ важный вклад, который может внести осуществление положений Торремолиносского протокола 1993 года к Торремолиносской международной конвенции по безопасности рыболовных судов 1977 года в обеспечение безопасности на море в целом и безопасности рыболовных судов,

ПРИЗНАВАЯ, ОДНАКО, что определенные положения Торремолиносского протокола 1993 года к Торремолиносской международной конвенции по безопасности рыболовных судов 1977 года вызывают у ряда государств с большим рыболовным флотом под их флагами трудности в их осуществлении и что это препятствует вступлению в силу этого Протокола и, вследствие этого, выполнению содержащихся в нем правил,

ЖЕЛАЯ ввести, по общему согласию, наиболее высокие практически осуществимые стандарты безопасности рыболовных судов, которые могут быть выполнены всеми заинтересованными государствами,

ПОЛАГАЯ, что эта цель может быть наилучшим образом достигнута путем заключения Соглашения, относящегося к осуществлению положений Торремолиносского протокола 1993 года к Торремолиносской международной конвенции по безопасности рыболовных судов 1977 года,

СОГЛАСИЛИСЬ о нижеследующем:

Статья 1 Общие обязательства

- 1) Участники настоящего Соглашения вводят в действие положения:
 - a) статей настоящего Соглашения; и
 - b) Торремолиносского протокола 1993 года к Торремолиносской международной конвенции по безопасности рыболовных судов 1977 года (далее именуемого «Торремолиносский протокол 1993 года»), за исключением пунктов 1) а), 2) и 3) статьи 1, статьи 9 и статьи 10 этого Протокола, измененного настоящим Соглашением.
- 2) Статьи настоящего Соглашения, статьи 2–8 и 11–14 Торремолиносского протокола 1993 года, правила, содержащиеся в Приложении к Торремолиносскому протоколу 1993 года, и правила, содержащиеся в Приложении к Торремолиносской международной конвенции по безопасности рыболовных судов 1977 года (далее именуемой «Торремолиносская конвенция 1977 года»), с учетом изменений, изложенных в настоящем Соглашении, читаются и толкуются как единый документ.
- 3) Приложение к настоящему Соглашению составляет неотъемлемую часть Соглашения, и ссылка на настоящее Соглашение является в то же самое время ссылкой на Приложение к нему.

Статья 2

Толкование и применение Торремолиносского протокола 1993 года и Торремолиносской конвенции 1977 года

Статьи 2–8, включительно, и статьи 11–14, включительно, Торремолиносского протокола 1993 года применяются к настоящему Соглашению. При применении этих статей, правил, содержащихся в Приложении к Торремолиносскому протоколу 1993 года, и правил, содержащихся в Приложении к Торремолиносской конвенции 1977 года, ссылка на «настоящий Протокол» или на «Конвенцию», соответственно, считается означающей ссылку на настоящее Соглашение.

Статья 3

Подписание, ратификация, принятие, утверждение и присоединение

1) Настоящее Соглашение открыто для подписания в штаб-квартире Организации с 11 февраля 2013 года по 10 февраля 2014 года и после этого остается открытым для присоединения.

2) Все государства могут стать Участниками настоящего Соглашения, выразив согласие на обязательность для них Соглашения путем:

- a) подписания без оговорки относительно ратификации, принятия или утверждения; или
- b) подписания с оговоркой относительно ратификации, принятия или утверждения с последующей ратификацией, принятием или утверждением; или
- c) подписания с учетом процедуры, изложенной в пункте 4) настоящей статьи; или
- d) присоединения.

3) Ратификация, принятие, утверждение или присоединение осуществляются путем сдачи на хранение соответствующего документа Генеральному секретарю.

4) Государство, которое до даты принятия настоящего Соглашения сдало на хранение документ о ратификации, принятии, утверждении Торремолиносского протокола 1993 года или о присоединении к нему и подписало настоящее Соглашение в соответствии с пунктом 2 с) настоящей статьи, считается выразившим согласие на обязательность для него настоящего Соглашения через 12 месяцев после даты принятия настоящего Соглашения, если это государство не уведомит депозитария в письменной форме до этой даты о том, что оно не использует упрощенную процедуру, изложенную в настоящем пункте.

Статья 4

Вступление в силу

1) Настоящее Соглашение вступает в силу через 12 месяцев после даты, в которую не менее 22 государств, рыболовный флот которых в совокупности составляет не менее 3600 судов длиной 24 м и более, эксплуатирующихся в открытом море, выразили согласие на его обязательность для них⁶³.

⁶³ См. процедуру подсчета количества рыболовных судов каждого Договаривающегося государства Кейптаунского соглашения 2012 года, принятую Комитетом по безопасности на море Организации резолюцией MSC.364(92).

2) Для государства, сдавшего на хранение документ о ратификации, присоединении, утверждении настоящего Соглашения или присоединении к нему после выполнения требований, необходимых для его вступления в силу, но до даты вступления в силу, ратификация, принятие, утверждение или присоединение приобретают силу в дату вступления в силу настоящего Соглашения или через три месяца после даты сдачи на хранение соответствующего документа, в зависимости оттого, какая дата наступит позднее.

3) Для государства, сдавшего на хранение документ о ратификации, принятии, утверждении настоящего Соглашения или присоединении к нему после даты, в которую оно вступает в силу, настоящее Соглашение вступает в силу через три месяца после даты сдачи на хранение соответствующего документа.

4) После даты, в которую какая-либо поправка к настоящему Соглашению считается принятой согласно статье 11 Торремолиносского протокола 1993 года, применяемой к настоящему Соглашению в соответствии со статьей 2, любой сданный на хранение документ о ратификации, принятии, утверждении или присоединении применяется к настоящему Соглашению с поправками.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся, должным образом уполномоченные на то своими соответствующими правительствами, подписали настоящее Соглашение.

СОВЕРШЕНО В КЕЙПТАУНЕ одиннадцатого октября две тысячи двенадцатого года.

نسخة صادقة مصدّقة من النصّ الجامع للوائح المرفقة ببروتوكول توريمولينوس لعام 1993 المتعلق باتفاقية توريمولينوس الدولية لسلامة سفن الصيد لعام 1977 ، في صيغتها المعدّلة باتفاق كيب تاون لعام 2012 . وقد أودع النصّ الأصلي لدى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية .

此件系《经2012年开普敦协定修订的1977年托雷莫利诺斯国际渔船安全公约1993年托雷莫利诺斯议定书》附则规则文本的核证无误副本，其原件由国际海事组织秘书长保存。

CERTIFIED TRUE COPY of the consolidated text of the regulations annexed to the Torremolinos Protocol of 1993 relating to the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977, as modified by the Cape Town Agreement of 2012, the original of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME du Texte récapitulatif des règles de l'Annexe du Protocole de Torremolinos de 1993 relatif à la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, 1977, tel que modifié par l'Accord du Cap de 2012, dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ сводного текста правил, приложенных к Торремолиносскому протоколу 1993 года к Торремолиносской международной конвенции по безопасности рыболовных судов 1977 года, измененных Кейптаунским соглашением 2012 года, подлинник которого сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA del texto refundido de las reglas del anexo del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977, en su forma modificada por el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012, cuyo original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

عن الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية:

国际海事组织秘书长代表：

For the Secretary-General of the International Maritime Organization:

Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale :

За Генерального секретаря Международной морской организации:

Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:



لندن ، في

伦敦 ·

London,

Londres, le

Лондон,

Londres,

24 July 2014