

МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА

(Лондон, 1 ноября 1974 года)

Список изменяющих документов

(в ред. Протоколов от 17.02.1978, от 17.02.1978 (ред. 20.11.1981), Резолюций ИМО от 20.11.1981 N MSC.1(XLV), от 17.06.1983 N MSC.6(48), от 21.04.1988 N MSC.11(55), от 28.10.1988 N MSC.12(56), Резолюции Конференции Договаривающихся правительств Международной конвенции

по охране человеческой жизни на море 1974 года от 09.11.1988 N 1, Резолюций ИМО от 11.04.1989 N MSC.13(57), от 25.05.1990 N MSC.19(58), от 23.05.1991 N MSC.22(59), от 10.04.1992 N MSC.24(60), от 10.04.1992 N MSC.26(60), от 11.12.1992 N MSC.27(61), от 23.05.1994 N MSC.31(63), с изменениями, вступившими в силу 01.01.1996, Резолюции Конференции Договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года от 24.05.1994 N 1 с изменениями, вступившими в силу 01.01.1996, Резолюций ИМО от 09.12.1994 N MSC.42(64),

от 16.05.1995 N MSC.46(65), Резолюции Конференции Договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года от 29.11.1995 N 1, Резолюции ИМО от 23.05.1994 N MSC.31(63) с изменениями, вступившими в силу 01.07.1998, Резолюции Конференции Договаривающихся правительств Международной

конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года от 24.05.1994 N 1 с изменениями, вступившими в силу 01.07.1998, Резолюций ИМО от 04.06.1996 N MSC.47(66), от 05.12.1996 N MSC.57(67), от 04.06.1997 N MSC.65(68), Резолюции Конференции Договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года от 27.11.1997 N 1, Протокола от 11.11.1988, Резолюций ИМО от 27.05.1999 N MSC.87(71), от 26.05.2000 N MSC.91(72), Протокола от 11.11.1988 (ред. 26.05.2000), Резолюций ИМО от 18.05.1998 N MSC.69(69), от 05.12.2000 N MSC.99(73), Протокола от 11.11.1988 (ред. 05.12.2000), Резолюций ИМО от 06.06.2001 N MSC.117(74), от 24.05.2002 N MSC.123(75), Протокола от 11.11.1988 (ред. 24.05.2002), Резолюции ИМО от 12.12.2002 N MSC.134(76), Резолюции Конференции

Договаривающихся

правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года от 12.12.2002 N 1, Резолюций ИМО от 20.05.2004

N [MSC.151\(78\)](#), от 05.06.2003 N [MSC.142\(77\)](#), от 20.05.2004 N [MSC.152\(78\)](#),
 от 20.05.2004 N [MSC.153\(78\)](#), от 09.12.2004 N [MSC.170\(79\)](#), Протокола
 от 11.11.1988 (ред. 09.12.2004), Резолюций ИМО от 20.05.2005
 N [MSC.194\(80\)](#) с изменениями, вступившими в силу 01.01.2007,
 от 19.05.2006 N [MSC.202\(81\)](#), от 08.12.2006 N [MSC.216\(82\)](#)
 с изменениями, вступившими в силу 01.07.2008, Протокола
 от 11.11.1988 (ред. 08.12.2006), Резолюций ИМО от 20.05.2005
 N [MSC.194\(80\)](#) с изменениями, вступившими в силу 01.01.2009,
 от 08.12.2006 N [MSC.216\(82\)](#) с изменениями, вступившими
 в силу 01.01.2009, от 12.10.2007 N [MSC.239\(83\)](#), Протокола
 от 11.11.1988 (ред. 12.10.2007), Резолюций ИМО от 16.05.2008
 N [MSC.256\(84\)](#), от 16.05.2008 N [MSC.257\(84\)](#), Протокола
 от 11.11.1988 (ред. 16.05.2008), от 18.05.2006 N [MSC.201\(81\)](#),
 от 08.12.2006 N [MSC.216\(82\)](#) с изменениями, вступившими в силу
 01.07.2010, от 04.12.2008 N [MSC.269\(85\)](#) с изменениями, вступившими
 в силу 01.07.2010, от 04.12.2008 N [MSC.269\(85\)](#) с изменениями,
 вступившими
 в силу 01.01.2011, от 05.06.2009 N [MSC.282\(86\)](#), Протокола
 от 11.11.1988 (ред. 05.06.2009), Резолюций ИМО от 21.05.2010
 N [MSC.290\(87\)](#), от 21.05.2010 N [MSC.291\(87\)](#), от 03.12.2010
 N [MSC.308\(88\)](#), Протокола от 11.11.1988 (ред. 03.12.2010),
 Резолюций ИМО от 20.05.2011 N [MSC.317\(89\)](#), от 24.05.2012 N
[MSC.325\(90\)](#),
 от 30.11.2012 N [MSC.338\(91\)](#), Протокола от 11.11.1988
 (ред. 30.11.2012), Резолюций ИМО от 21.06.2013 N [MSC.350\(92\)](#),
 от 22.05.2014 N [MSC.365\(93\)](#), от 22.05.2014 N [MSC.366\(93\)](#),
 от 21.11.2014 N [MSC.380\(94\)](#), от 21.11.2014 N [MSC.386\(94\)](#),
 от 11.06.2015 N [MSC.392\(95\)](#), Протокола от 11.11.1988 (ред. 11.06.2015),
 Резолюций ИМО от 19.05.2016 N [MSC.404\(96\)](#), от 25.11.2016 N
[MSC.409\(97\)](#),
 от 15.06.2017 N [MSC.421\(98\)](#), от 24.05.2018 N [MSC.436\(99\)](#))

Договаривающиеся правительства,

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

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

договорились о нижеследующем:

Статья I

Общие обязательства по Конвенции

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

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

Статья II

Применение

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

Статья III

Законы, правила

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

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

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

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

Статья IV

Случаи непреодолимой силы

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

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

Статья V

Перевозка людей при чрезвычайных обстоятельствах

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

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

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

Статья VI

Предыдущие договоры и Конвенции

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

б) Все другие ныне действующие между правительствами - участниками настоящей Конвенции договоры, конвенции и соглашения, касающиеся охраны человеческой жизни на море или вопросов, затрагивающих такую

охрану, продолжают сохранять в течение своего срока действия полную силу в отношении:

i) судов, к которым настоящая Конвенция не применяется;

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

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

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

Статья VII

Особые правила, установленные по соглашению

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

Статья VIII

Поправки

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

b) Поправки после рассмотрения в Организации:

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

ii) Представленная и разосланная таким образом поправка передается на рассмотрение Комитету по безопасности на море Организации.

iii) Договаривающиеся правительства государств, независимо от того, являются они членами Организации или нет, имеют право на участие в работе

Комитета по безопасности на море при рассмотрении и одобрении им поправок.

iv) Поправки одобряются большинством в две трети Договаривающихся правительств, присутствующих и голосующих в Комитете по безопасности на море, состав которого расширен, как это предусмотрено [подпунктом "iii"](#) настоящего пункта (далее - "расширенный Комитет по безопасности на море"), при условии, что в момент голосования присутствует не менее одной трети Договаривающихся правительств.

v) Одобренные в соответствии с [подпунктом "iv"](#) настоящего пункта поправки направляются Генеральным секретарем Организации всем Договаривающимся правительствам для принятия.

vi) 1) Поправка к статье Конвенции или к [главе I](#) Приложения считается принятой в дату, на которую она принята двумя третями Договаривающихся правительств.

2) Поправка к [Приложению](#), за исключением его [главы I](#), считается принятой:

aa) по истечении двух лет с даты, в которую она направлена Договаривающимся правительствам для принятия; или

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

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

vii) 1) Поправка к статье Конвенции или к [главе I](#) ее Приложения вступает в силу для тех Договаривающихся правительств, которые ее приняли, по истечении шести месяцев с даты, на которую она считается принятой, а для Договаривающегося правительства, которое примет ее после такой даты, - по истечении шести месяцев с даты ее принятия таким Договаривающимся правительством.

2) Поправка к [Приложению](#), за исключением его [главы I](#), вступает в силу по истечении шести месяцев с даты, в которую она считается принятой, для

всех Договаривающихся правительств, за исключением тех, которые сделали заявление согласно [подпункту "vi" \(2\)](#) настоящего пункта о том, что они возражают против поправки, и не отозвали такого заявления. Однако до установленной даты вступления в силу поправки Договаривающееся правительство может сделать уведомление Генеральному секретарю Организации, что оно освобождает себя от введения в действие положений такой поправки на срок, не превышающий одного года, начиная с даты ее вступления в силу, или на такой больший срок, который может быть установлен большинством в две трети Договаривающихся правительств, присутствующих и голосующих в расширенном Комитете по безопасности на море во время одобрения поправки.

с) Поправка путем созыва Конференции:

i) По просьбе Договаривающегося правительства, поддержанной не менее чем одной третью Договаривающихся правительств, Организация созывает Конференцию Договаривающихся правительств для рассмотрения поправок к настоящей Конвенции.

ii) Поправка, одобренная такой Конференцией большинством в две трети присутствующих и голосующих Договаривающихся правительств, направляется Генеральным секретарем Организации всем Договаривающимся правительствам для принятия.

iii) Если Конференция не примет иного решения, поправка считается принятой и вступает в силу в соответствии с условиями процедуры, предусмотренными для этой цели соответственно в [подпунктах "vi" и "vii" пункта "b"](#) настоящей статьи, причем ссылки в этих подпунктах на расширенный Комитет по безопасности на море означают ссылки на Конференцию.

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

ii) Договаривающееся правительство, которое приняло вступившую в силу поправку к [Приложению](#), распространяет преимущества по настоящей Конвенции на свидетельства, выданные судну, имеющему право плавания под флагом государства, правительство которого в соответствии с положениями [подпункта "vii" \(2\) пункта "b"](#) настоящей статьи уведомило Генерального

секретаря Организации о том, что оно освобождает себя от введения в действие положений такой поправки.

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

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

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

Статья IX

Подписание, ратификация, принятие, утверждение и присоединение

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

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

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

iii) присоединения.

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

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

Статья X

Вступление в силу

а) Настоящая Конвенция вступает в силу по истечении двенадцати месяцев с даты, в которую ее участниками в соответствии со [статьей IX](#) станут не менее двадцати пяти государств, общий торговый флот которых по валовой вместимости составляет не менее пятидесяти процентов мирового торгового флота.

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

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

Статья XI

Денонсация

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

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

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

Статья XII

Сдача на хранение и регистрация

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

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

Статья XIII

Языки

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

В удостоверение чего нижеподписавшиеся, должным образом на то уполномоченные своими соответствующими правительствами, подписали настоящую Конвенцию.

Совершено в Лондоне первого ноября тысяча девятьсот семьдесят четвертого года.

(Подписи)

Приложение

Список изменяющих документов

(в ред. Протоколов от [17.02.1978](#), от [17.02.1978](#) (ред. [20.11.1981](#)), Резолюций ИМО от [20.11.1981](#) N [MSC.1\(XLV\)](#), от [17.06.1983](#) N [MSC.6\(48\)](#), от [21.04.1988](#) N [MSC.11\(55\)](#), от [28.10.1988](#) N [MSC.12\(56\)](#), Резолюции Конференции Договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года от [09.11.1988](#) N 1, Резолюций ИМО от [11.04.1989](#) N [MSC.13\(57\)](#), от [25.05.1990](#) N [MSC.19\(58\)](#), от [23.05.1991](#) N [MSC.22\(59\)](#), от [10.04.1992](#) N [MSC.24\(60\)](#), от [10.04.1992](#) N [MSC.26\(60\)](#), от [11.12.1992](#) N [MSC.27\(61\)](#), от [23.05.1994](#) N [MSC.31\(63\)](#), с изменениями, вступившими в силу [01.01.1996](#), Резолюции Конференции Договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года от [24.05.1994](#) N 1 с изменениями, вступившими в силу [01.01.1996](#), Резолюций ИМО от [09.12.1994](#) N

MSC.42(64),

от 16.05.1995 N **MSC.46(65)**, Резолюции Конференции Договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года от 29.11.1995 N 1, Резолюции ИМО от 23.05.1994 N **MSC.31(63)** с изменениями, вступившими в силу 01.07.1998, Резолюции Конференции Договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года от 24.05.1994 N 1 с изменениями, вступившими в силу 01.07.1998, Резолюций ИМО от 04.06.1996 N **MSC.47(66)**, от 05.12.1996 N **MSC.57(67)**, от 04.06.1997 N **MSC.65(68)**, Резолюции Конференции Договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года от 27.11.1997 N 1, Протокола от 11.11.1988, Резолюций ИМО от 27.05.1999 N **MSC.87(71)**, от 26.05.2000 N **MSC.91(72)**, от 18.05.1998 N **MSC.69(69)**, от 05.12.2000 N **MSC.99(73)**, от 06.06.2001 N **MSC.117(74)**, от 24.05.2002 N **MSC.123(75)**, от 12.12.2002 N **MSC.134(76)**, Резолюции Конференции Договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года от 12.12.2002 N 1, Резолюций ИМО от 20.05.2004 N **MSC.151(78)**, от 05.06.2003 N **MSC.142(77)**, от 20.05.2004 N **MSC.152(78)**, от 20.05.2004 N **MSC.153(78)**, от 09.12.2004 N **MSC.170(79)**, от 20.05.2005 N **MSC.194(80)** с изменениями, вступившими в силу 01.01.2007, от 19.05.2006 N **MSC.202(81)**, от 08.12.2006 N **MSC.216(82)** с изменениями, вступившими в силу 01.07.2008, от 20.05.2005 N **MSC.194(80)** с изменениями, вступившими в силу 01.01.2009, от 08.12.2006 N **MSC.216(82)** с изменениями, вступившими в силу 01.01.2009), от 12.10.2007 N **MSC.239(83)**, от 16.05.2008 N **MSC.256(84)**, от 16.05.2008 N **MSC.257(84)**, от 18.05.2006 N **MSC.201(81)**, от 08.12.2006 N **MSC.216(82)** с изменениями, вступившими в силу 01.07.2010, от 04.12.2008 N **MSC.269(85)** с изменениями, вступившими в силу 01.07.2010, от 04.12.2008 N **MSC.269(85)** с изменениями, вступившими в силу 01.01.2011, от 05.06.2009 N **MSC.282(86)**, от 21.05.2010 N **MSC.290(87)**, от 21.05.2010 N **MSC.291(87)**, от 03.12.2010 N **MSC.308(88)**, от 20.05.2011 N **MSC.317(89)**, от 24.05.2012 N **MSC.325(90)**, от 30.11.2012 N **MSC.338(91)**, от 21.06.2013 N **MSC.350(92)**, от 22.05.2014 N **MSC.365(93)**, от 22.05.2014 N **MSC.366(93)**, от 21.11.2014 N **MSC.380(94)**, от 21.11.2014 N **MSC.386(94)**, от 11.06.2015 N **MSC.392(95)**)

ГЛАВА I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Часть А

ПРИМЕНЕНИЕ, ОПРЕДЕЛЕНИЯ И Т.Д.

Правило 1

Применение

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

б) В каждой главе более точно определено, к каким судам и в какой мере она применяется.

Правило 2

Определения

В настоящих Правилах, если специально не предусмотрено иное:

а) "Правила" означают Правила, содержащиеся в Приложении к настоящей [Конвенции](#).

б) "Администрация" означает Правительство Государства, под флагом которого судно имеет право плавания.

с) "Одобрено" означает одобрено Администрацией.

д) "Международный рейс" означает рейс из страны, к которой применяется настоящая [Конвенция](#), до порта за пределами этой страны или наоборот.

е) Пассажир - всякое лицо, за исключением:

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

ii) ребенка не старше одного года.

ф) Пассажирское судно - судно, перевозящее более двенадцати пассажиров.

г) Грузовое судно - любое судно, не являющееся пассажирским.

h) Танкер - грузовое судно, построенное или приспособленное для

перевозки наливом воспламеняющихся жидких грузов.

i) Рыболовное судно - судно, используемое для промысла рыбы, китов, тюленей, моржей или иных живых ресурсов моря.

j) Ядерное судно - судно, оборудованное ядерной силовой установкой.

к) "Новое судно" означает судно, киль которого заложен или которое находится в подобной стадии постройки, 25 мая 1980 года или после этой даты.

(в ред. [Протокола](#) от 11.11.1988)

l) "Существующее судно" означает судно, не являющееся новым.

m) Одна миля равна 1852 м или 6080 футам.

n) "возраст судна" означает период времени, прошедший от года постройки, как он указан в документе о регистрации судна.

(п. "n" введен [Протоколом](#) от 17.02.1978)

КонсультантПлюс: примечание.

Нумерация пунктов дана в соответствии с источником опубликования.

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

(п. "n" введен [Протоколом](#) от 11.11.1988)

Правило 3

Исключения

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

i) Военным кораблям и военным транспортам.

ii) Грузовым судам валовой вместимостью менее 500 рег. т.

iii) Судам, не имеющим механических средств движения.

iv) Деревянными судами примитивной конструкции.

v) Прогулочными яхтами, не занимающимися коммерческими перевозками.

vi) Рыболовным судам.

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

Правило 4

Изъятия

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

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

Правило 5

Равноценные замены

a) Когда настоящими Правилами предписывается применение на судне определенного оборудования, материала, средства, прибора или какого-либо их типа либо проведение каких-либо определенных мер, Администрация может разрешить взамен этого применение на этом судне иного оборудования, материала, средства, прибора или их типа либо проведение иных мер, если она с помощью испытаний или иным путем удостоверится, что применение такого оборудования, материала, средства, прибора или их типа либо проведение таких мер является не менее эффективным, чем это предписано настоящими

Правилами.

b) Администрация, которая разрешает применение заменяющего оборудования, материала, средства, прибора или их типа либо проведение заменяющих мер, сообщает Организации подробные данные о такой замене вместе с отчетом о любых проведенных испытаниях, а Организация рассылает эти данные другим Договаривающимся правительствам с целью уведомления их должностных лиц.

Часть В

ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ И СВИДЕТЕЛЬСТВА

Правило 6

Проверка и освидетельствование (в ред. [Протокола](#) от 11.11.1988)

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

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

i) требовать ремонта судна;

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

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

c) Если назначенный инспектор или признанная организация 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 другой Стороны, соответствующие власти государства порта также немедленно уведомляются. Если должностное лицо этой Администрации, назначенный инспектор или признанная организация уведомили соответствующие власти государства порта, то правительство заинтересованного государства порта предоставляет любую необходимую помощь такому должностному лицу, инспектору или организации в выполнении их обязанностей согласно настоящему правилу. Когда это применимо, правительство заинтересованного государства порта должно обеспечить, чтобы судно не вышло в плавание до тех пор, пока оно не сможет выйти в море или покинуть порт для перехода до соответствующего судоремонтного завода без опасности для судна или людей на борту.

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

Правило 7

Освидетельствования пассажирских судов

(в ред. [Протокола](#) от 11.11.1988)

a) Пассажирское судно подлежит освидетельствованиям, указанным ниже:

i) первоначальное освидетельствование до ввода судна в эксплуатацию;

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

iii) дополнительные освидетельствования по мере необходимости.

b) Вышеупомянутые освидетельствования проводятся следующим образом:

i) первоначальное освидетельствование включает полную проверку конструкции, механизмов, оборудования и снабжения судна, а также его подводной части, и внутренний и наружный осмотр котлов. Это освидетельствование должно удостоверить, что устройства, материалы и размеры элементов конструкции, котлы и другие сосуды под давлением и их арматура, главные и вспомогательные механизмы, электрическое оборудование, радиоустановки, включая радиоустановки, используемые в спасательных средствах, противопожарная защита, противопожарные системы и средства, спасательные средства и устройства, судовое

навигационное оборудование, навигационные издания, средства для посадки лоцманов и иное оборудование и снабжение судна полностью отвечают требованиям настоящих правил, а также законов, постановлений, предписаний и правил, изданных Администрацией, исходя из настоящих правил, для судов того вида эксплуатации, для которого судно предназначено. Это освидетельствование также должно удостоверить, что качество изготовления всех частей судна и его оборудования и снабжения во всех отношениях удовлетворительно и что судно обеспечено сигнально-отличительными огнями, сигнальными знаками и средствами подачи звуковых сигналов и сигналов бедствия, предписанными положениями настоящих правил и действующих Международных правил предупреждения столкновений судов в море;

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

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

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

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

Правило 8

Освидетельствования спасательных средств и прочего оборудования и снабжения грузовых судов (в ред. [Протокола](#) от 11.11.1988)

а) Спасательные средства и прочее оборудование и снабжение грузовых судов валовой вместимостью 500 рег. т и более, указанные в [пункте "b"i](#)), подлежат освидетельствованиям, указанным ниже:

i) первоначальное освидетельствование до ввода судна в эксплуатацию;

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

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

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

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

б) Освидетельствования, упомянутые в [пункте "a"](#), проводятся следующим образом:

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

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

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

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

Правило 9

Освидетельствования радиоустановок грузовых судов

(в ред. [Резолюции](#) Конференции Договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года от 09.11.1988 N 1, [Протокола](#) от 11.11.1988)

а) Радиоустановки грузовых судов, включая радиоустановки, используемые в спасательных средствах, к которым применяются [главы III и IV](#), подлежат освидетельствованиям, указанным ниже:

i) первоначальное освидетельствование до ввода судна в эксплуатацию;

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

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

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

b) Освидетельствования, упомянутые в [пункте "a"](#), проводятся следующим образом:

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

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

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

Правило 10

Освидетельствования конструкции, механизмов, оборудования и снабжения грузовых судов (в ред. [Протокола](#) от 11.11.1988)

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

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

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

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

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

v) минимум две проверки подводной части судна в течение любого 5-летнего периода за исключением случаев, когда применяется [правило 14 "e" или "f"](#). В случае, когда применяется [правило 14 "e" или "f"](#), этот 5-летний период может быть увеличен до срока, совпадающего с продленным сроком действия свидетельства. Во всех случаях промежутки между любыми двумя такими проверками не должны превышать 36 месяцев;

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

b) Освидетельствования и проверки, упомянутые в [пункте "a"](#), проводятся следующим образом:

i) первоначальное освидетельствование включает полную проверку конструкции, механизмов, оборудования и снабжения. Это освидетельствование должно удостоверить, что устройства, материалы, 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. Для танкеров такое освидетельствование также включает проверку насосных отделений, грузовых, топливных и вентиляционных систем трубопроводов и связанных с ними предохранительных устройств;

ii) освидетельствование для возобновления свидетельства включает проверку конструкции, механизмов, оборудования и снабжения, как указано в [пункте "b"i"](#), чтобы удостовериться, что они отвечают требованиям настоящих правил, находятся в удовлетворительном состоянии и пригодны для того вида

эксплуатации, для которого предназначено судно;

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

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

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

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

Правило 11

Поддержание состояния судна после освидетельствования

(в ред. [Протокола](#) от 11.11.1988)

a) 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.

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

с) 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 [правилами 7, 8, 9](#) или [10](#). Если судно находится в порту другого Договаривающегося правительства, капитан или владелец судна также немедленно сообщает соответствующим властям государства порта, и назначенный инспектор или признанная организация должны удостовериться, что такое сообщение было сделано.

Правило 12

Выдача или подтверждение свидетельств

(в ред. [Протокола](#) от 11.11.1988)

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

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

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

iv) свидетельство, называемое Свидетельством о безопасности грузового судна по радиооборудованию, выдается грузовому судну, которое отвечает соответствующим требованиям [главы IV](#) и любым другим соответствующим требованиям настоящих правил, после первоначального освидетельствования

или освидетельствования для возобновления свидетельства;

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

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

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

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

viii) 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 свидетельства.

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

Правило 13

Выдача или подтверждение свидетельств другим правительством

(в ред. [Протокола](#) от 11.11.1988)

Договаривающееся правительство, 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 свидетельств 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 12](#).

Правило 14

Срок действия и действительность свидетельств (в ред. [Протокола](#) от 11.11.1988)

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

b) i) Независимо от требований [пункта "а"](#), когда освидетельствование для возобновления свидетельства закончено в пределах трех месяцев до даты истечения срока действия существующего свидетельства, новое свидетельство действительно с даты окончания освидетельствования для возобновления свидетельства до:

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

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

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

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

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

iii) 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:

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

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

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

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

e) Если в момент истечения срока действия свидетельства судно не находится в порту, в котором оно должно быть освидетельствовано, срок действия свидетельства может быть продлен Администрацией, но такое продление предоставляется только для того, чтобы дать возможность судну закончить свой рейс в 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:

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

ii) даты, не превышающей пяти лет с даты истечения срока действия

существующего свидетельства, установленной до предоставления продления,
- для грузового судна.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

iii) 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.

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

i) если соответствующие освидетельствования и проверки не закончены в сроки, указанные в [правилах 7 "а", 8 "а", 9 "а" и 10 "а"](#);

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

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

Правило 15

Форма свидетельств и перечней оборудования

(в ред. [Протокола](#) от 11.11.1988)

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

Правило 16

Доступность свидетельств

(в ред. [Протокола](#) от 11.11.1988)

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

Правило 17

Признание свидетельств

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

Правило 18

Приложение к свидетельствам

а) Если при совершении какого-либо определенного рейса судно имеет на борту меньшее число лиц, чем общее их число, указанное в Свидетельстве о безопасности пассажирского судна, и, следовательно, в соответствии с положениями настоящих Правил вправе иметь на борту меньшее количество спасательных шлюпок и иных спасательных средств, чем указано в Свидетельстве, то Правительство, лицо или организация, упомянутые в [правиле 12](#) или [13](#) настоящей главы, могут выдать приложение к Свидетельству.

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

Правило 19

Контроль

(в ред. [Протокола](#) от 11.11.1988)

а) Каждое судно, находящееся в порту другого Договаривающегося правительства, подлежит контролю должностных лиц, надлежащим образом уполномоченных этим правительством, в той мере, в которой этот контроль имеет целью проверить, что свидетельства, выданные на основании [правила 12](#) или [правила 13](#), являются действительными.

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

с) При обстоятельствах, указанных в [пункте "б"](#), или когда срок действия

свидетельства истек или оно потеряло силу, должностное лицо, осуществляющее контроль, принимает меры, обеспечивающие, чтобы судно не вышло в плавание до тех пор, пока оно не сможет выйти в море или покинуть порт для перехода до соответствующего судоремонтного завода без опасности для судна или людей на борту.

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

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

f) При осуществлении контроля, согласно настоящему правилу, прилагаются все возможные усилия, чтобы избежать неоправданную задержку или отсрочку отхода судна. Если судно, вследствие этого, неоправданно задержано или отсрочен его отход, оно имеет право на компенсацию любых понесенных потерь и ущерба.

Правило 20

Преимущества

Судно, не имеющее соответствующих действительных свидетельств, не может претендовать на преимущества по настоящей [Конвенции](#).

Часть С

АВАРИИ

Правило 21

Аварии

a) Каждая Администрация обязуется проводить расследование любой

аварии, происшедшей с любым из ее судов, к которым применяются положения настоящей [Конвенции](#), если она считает, что такое расследование может способствовать определению того, какие изменения было бы желательно внести в настоящие Правила.

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

ГЛАВА II-1. КОНСТРУКЦИЯ - УСТРОЙСТВО, ДЕЛЕНИЕ НА ОТСЕКИ И ОСТОЙЧИВОСТЬ, МЕХАНИЧЕСКИЕ И ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ УСТАНОВКИ

(в ред. Резолюций ИМО от 20.11.1981 N [MSC.1\(XLV\)](#),
от 04.06.1996 N [MSC.47\(66\)](#))

Часть А

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

(часть А в ред. Резолюций ИМО от 20.05.2005 N [MSC.194\(80\)](#)
с изменениями, вступившими в силу 01.01.2009, от 08.12.2006
N [MSC.216\(82\)](#) с изменениями, вступившими в силу 01.01.2009)

Правило 1

Применение

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

1.1.1 Если специально не предусмотрено иное, [части В, В-1, В-2 и В-4](#) настоящей главы применяются только к судам:

.1 контракт на постройку которых заключен 1 января 2020 года или после этой даты; или

.2 в случае отсутствия контракта на постройку, киль которых заложен или которые находятся в подобной стадии постройки 1 июля 2020 года или после этой даты; или

.3 которые сданы в эксплуатацию 1 января 2024 года или после этой даты.

(п. 1.1.1 введен [Резолюцией](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98); в ред. [Резолюции](#) ИМО от 24.05.2018 N MSC.436(99))

1.1.2 Если специально не предусмотрено иное, для судов, на которые не распространяются положения [подпункта 1.1.1](#), но которые находятся на этапе постройки 1 января 2009 года или после этой даты, Администрация обеспечивает:

.1 соблюдение требований [частей В, В-1, В-2 и В-4](#), применимых в соответствии с главой II-1 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года с поправками, внесенными резолюциями [MSC.216\(82\)](#), [MSC.269\(85\)](#) и [MSC.325\(90\)](#); и

Редакция пункта 1.1.2.2 с изменением, внесенным Резолюцией ИМО N MSC.421(98) от 15.06.2017: ".2 соблюдение требований правила 19-1".
Редакция пункта 1.1.2.2 с изменением, внесенным Резолюцией ИМО N MSC.436(99) от 24.05.2018, приведена в тексте

.2 соблюдение требований [правил 8-1.3 и 19-1](#).
(п. 1.1.2 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 24.05.2018 N MSC.436(99))

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

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

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

1.3 Для целей настоящей главы:

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

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

.3 грузовое судно, когда бы оно ни было построено, переоборудуемое в пассажирское судно, считается пассажирским судном, построенным в дату начала такого переоборудования;

.4 исключен. - [Резолюция](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98);

2 Если специально не предусмотрено иное, для судов, находящихся на этапе постройки ранее 1 января 2009 года, Администрация обеспечивает:

.1 соблюдение требований, которые являются применимыми в соответствии с главой II-1 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года с поправками, внесенными резолюциями [MSC.1\(XLV\)](#), [MSC.6\(48\)](#), [MSC.11\(55\)](#), [MSC.12\(56\)](#), [MSC.13\(57\)](#), [MSC.19\(58\)](#), [MSC.26\(60\)](#), [MSC.27\(61\)](#), Резолюцией 1 Конференции СОЛАС 1995 года, [MSC.47\(66\)](#), [MSC.57\(67\)](#), [MSC.65\(68\)](#), [MSC.69\(69\)](#), [MSC.99\(73\)](#), [MSC.134\(76\)](#), [MSC.151\(78\)](#) и [MSC.170\(79\)](#); и

Редакция пункта 2.2 с изменением, внесенным Резолюцией ИМО N MSC.421(98) от 15.06.2017: ".2 соблюдение требований правила 19-1".
Редакция пункта 2.2 с изменением, внесенным Резолюцией ИМО N MSC.436(99) от 24.05.2018, приведена в тексте.

.2 соблюдение требований [правил 8-1.3](#) и [19-1](#).
(п. 2 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 24.05.2018 N MSC.436(99))

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

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

5 В случае использования пассажирских судов для специальных перевозок большого числа пассажиров особой категории, таких как перевозка паломников, Администрация государства, под флагом которого такие суда имеют право плавания, если она убеждена в невозможности выполнения на

практике требований настоящей главы, может освободить такие суда от выполнения этих требований, при условии что они полностью отвечают положениям:

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

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

Правило 2

Определения

Для целей настоящей главы, если специально не предусмотрено иное:

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

2 Середина судна - середина судна располагается в середине его длины (L).
(п. 2 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

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

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

5 Длина судна (L) есть длина, определенная в действующей Международной [конвенции](#) о грузовой марке.

6 Палуба надводного борта есть палуба, определенная в действующей Международной [конвенции](#) о грузовой марке.

7 Носовой перпендикуляр есть носовой перпендикуляр, определенный в действующей Международной [конвенции](#) о грузовой марке.

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

9 Осадка (d) есть расстояние по вертикали от линии киля, измеренное:

.1 на середине длины судна для судов, к которым применяются положения [правила II-1/1.1.1.1](#); и

.2 на средней точке длины деления на отсеки (L_s) для судов, к которым применяются положения [правила II-1/1.1.1.1](#), но которые находятся на этапе постройки 1 января 2009 года или после этой даты;

до данной ватерлинии.

(п. 9 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

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

(п. 10 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

11 Наименьшая эксплуатационная осадка (d_1) есть эксплуатационная осадка, соответствующая наименьшей ожидаемой загрузке и связанному с ней количеству жидких запасов, включая, однако, такое количество балласта, которое может быть необходимо для обеспечения остойчивости и/или посадки. Для пассажирских судов загрузка включает полностью всех пассажиров и экипаж на борту.

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

13 Дифферент есть разность между осадкой носом и осадкой кормой, измеряемыми в носу и в корме:

.1 в носовом и кормовом перпендикулярах, соответственно, как определено в действующей Международной [конвенции](#) о грузовой марке для судов, к которым применяются положения [правила II-1/1.1.1.1](#); и

.2 в крайней носовой и крайней кормовой точках, соответственно, для судов, к которым не применяются положения [правила II-1/1.1.1.1](#), но которые находятся на этапе постройки 1 января 2009 года или после этой даты;

без учета наклона киля.

(п. 13 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

14 Проницаемость (μ) помещения есть часть погруженного объема этого помещения, которая может быть заполнена водой.

15 Машинные помещения есть пространства между водонепроницаемыми ограничивающими конструкциями помещения,

содержащего главную энергетическую установку и обслуживающие ее вспомогательные механизмы, включая котлы, генераторы и электромоторы, предназначенные в первую очередь для обеспечения движения. При необычном расположении пределы машинных помещений определяет Администрация.

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

17 Термин водонепроницаемый означает способность конструкционного элемента предотвратить поступление воды в любом направлении под давлением столба воды, которое может иметь место при неповрежденном и поврежденном состояниях. В поврежденном состоянии высота столба воды должна приниматься для самого неблагоприятного случая в состоянии равновесия, включая промежуточные стадии затопления.

18 Проектное давление означает гидростатическое давление, которое, согласно проекту, должны выдерживать каждая конструкция или устройство, принимаемые водонепроницаемыми при расчетах устойчивости в неповрежденном и поврежденном состояниях.

19 Палуба переборок на пассажирском судне означает самую верхнюю палубу:

.1 до которой доводятся главные водонепроницаемые переборки и обшивка судна, для судов, к которым применяются положения [правила II-1/1.1.1.1](#); и

.2 в любой точке по длине деления судна на отсеки (L_s), до которой доводятся главные водонепроницаемые переборки и обшивка судна, а также самую нижнюю палубу, эвакуация с которой пассажиров и экипажа не будет затруднена из-за поступившей воды в любой стадии затопления для случаев повреждения, определенных в [правиле 8](#) и [части В-2](#) настоящей главы, для судов, к которым не применяются положения [правила II-1/1.1.1.1](#), но которые находятся на этапе постройки 1 января 2009 года или после этой даты.

Палуба переборок может иметь уступы. На грузовом судне, к которому не применяются положения [правила II-1/1.1.1.1](#), но которые находятся на этапе постройки 1 января 2009 года или после этой даты, палуба надводного борта может приниматься как палуба переборок.

(п. 19 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

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

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

22 Нефтяным танкером является нефтяной танкер, определенный в [правиле 1](#) приложения I к Протоколу 1978 года к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года.

23 Пассажирское судно ро-ро есть пассажирское судно, имеющее грузовые помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки или помещения специальной категории, определенные в [правиле II-2/3](#).

24 Навалочное судно означает навалочное судно, определенное в [правиле XII/1.1](#).

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

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

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

26 Исключен. - [Резолюция](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98).

[26 Кодекс](#) ОНС 2008 года означает Международный кодекс по остойчивости судов в неповрежденном состоянии 2008 года, состоящий из [введения](#), [части А](#) (положения которой должны рассматриваться как обязательные) и [части В](#) (положения которой должны рассматриваться как рекомендательные), принятый [Резолюцией](#) MSC.267(85), при условии что:

.1 поправки к [введению](#) и [части А](#) Кодекса одобряются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями [статьи VIII](#) настоящей Конвенции, касающейся процедуры внесения поправок, применимой к [приложению](#) за исключением его [главы I](#); и

.2 поправки к [части В](#) Кодекса принимаются Комитетом по безопасности на море в соответствии с его Правилами процедуры.

(п. 27 введен [Резолюцией](#) ИМО от 04.12.2008 N MSC.269(85) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2010)

27 Целевые стандарты конструкции навалочных судов и нефтяных танкеров означают Международные **целевые** стандарты конструкции навалочных судов и нефтяных танкеров, одобренные Комитетом по безопасности на море резолюцией MSC.287(87), с поправками, которые могут быть внесены Организацией, при условии что такие поправки одобряются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями **статьи VIII** настоящей Конвенции, касающимися процедуры внесения поправок в **Приложение**, за исключением его **главы I**.

(п. 28 введен [Резолюцией](#) ИМО от 21.05.2010 N MSC.290(87))

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

(п. 29 введен [Резолюцией](#) ИМО от 11.06.2015 N MSC.392(95))

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

(п. 30 введен [Резолюцией](#) ИМО от 11.06.2015 N MSC.392(95))

Правило 3

Определения, относящиеся к частям С, D и E

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

1 Система управления рулевым приводом есть устройство, посредством которого команды передаются с ходового мостика к силовым агрегатам рулевого привода.

Системы управления рулевым приводом включают датчики, приемники, гидравлические насосы системы управления и относящиеся к ним двигатели, органы управления двигателями, трубопроводы и кабели.

2 Главный рулевой привод есть механизмы, исполнительные приводы перекладки руля и силовые агрегаты рулевого привода, если последние имеются, а также вспомогательное оборудование и средства приложения

крутящего момента к баллеру руля (например, румпель или сектор), необходимые для перекладки руля с целью управления судном в нормальных условиях эксплуатации.

3 Силовой агрегат рулевого привода есть:

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

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

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

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

5 Нормальное эксплуатационное состояние и нормальные условия обитаемости есть состояние, при котором судно в целом, его механизмы, устройства, системы, средства и оборудование, обеспечивающее движение, управляемость, безопасность мореплавания, пожарную безопасность, непотопляемость, внутрисудовую и наружную связь и сигнализацию, а также пути эвакуации и лебедки спасательных шлюпок находятся в рабочем состоянии и нормально функционируют наряду с проектными комфортабельными условиями обитаемости.

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

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

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

9 Главная электрическая станция есть помещение, в котором находится

основной источник электроэнергии.

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

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

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

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

14 Максимальная эксплуатационная скорость переднего хода есть максимальная проектная скорость хода, которую судно должно обеспечивать в процессе эксплуатации в море при наибольшей осадке.

15 Максимальная скорость заднего хода есть скорость хода, которую, согласно расчетам, судно может развить при проектной максимальной мощности заднего хода и наибольшей осадке.

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

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

.1 двигатели внутреннего сгорания, используемые как главные

двигательные установки; или

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

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

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

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

.1 в [главе 17](#) Международного кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом, именуемого далее "Международный кодекс по химовозам", принятого [Резолюцией MSC.4\(48\)](#) Комитета по безопасности на море, с поправками, которые могут быть внесены Организацией; либо

.2 в [главе VI](#) Кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом, именуемого далее "Кодекс по химовозам", принятого [Резолюцией A.212\(VII\)](#) Ассамблеи Организации, с поправками, которые были или могут быть внесены Организацией,

смотря по тому, что применимо.

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

.1 в [главе 19](#) Международного кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом, именуемого далее "Международный кодекс по газовозам", принятого [Резолюцией MSC.5\(48\)](#) Комитета по безопасности на море, с поправками, которые могут быть внесены Организацией; либо

.2 в [главе XIX](#) Кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом, именуемого далее "Кодекс по газовозам", принятого [Резолюцией A.328\(IX\)](#) Ассамблеи Организации, с поправками,

которые были или могут быть внесены Организацией,
смотря по тому, что применимо.

Часть А-1

УСТРОЙСТВО СУДОВ

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 20.05.2005 N MSC.194(80)
с изменениями, вступившими в силу 01.01.2007)
(введена [Резолюцией](#) ИМО от 04.06.1996 N MSC.47(66))

Правило 3-1

Требования к устройству, механическим и электрическим установкам судов

В дополнение к требованиям, содержащимся в любом месте настоящих правил, суда проектируются, строятся и технически обслуживаются в соответствии с требованиями к устройству, механическим и электрическим установкам, предъявляемыми признанным Администрацией в соответствии с положениями [правила XI-1/1](#) классификационным обществом, или в соответствии с применимыми национальными стандартами Администрации, обеспечивающими равноценный уровень безопасности.

Правило 3-2

**Защитные покрытия специально предназначенных для забортной
воды балластных танков на судах всех типов
и помещений двойного борта на навалочных судах**
(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 08.12.2006 N MSC.216(82)
с изменениями, вступившими в силу 01.07.2008)

1 [Пункты 2](#) и [4](#) настоящего правила применяются к судам валовой вместимостью не менее 500:

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

.2 в случае отсутствия контракта на постройку - кили которых заложены или которые находятся в подобной стадии постройки 1 января 2009 года или после этой даты, или

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

2 На все специально предназначенные для забортной воды балластные танки, оборудованные на судах, и помещения двойного борта, оборудованные на навалочных судах длиной 150 м и более, должно быть нанесено покрытие во время постройки в соответствии со Стандартом качества защитных покрытий специально предназначенных для забортной воды балластных танков на судах всех типов и помещений двойного борта на навалочных судах, принятым Комитетом по безопасности на море [Резолюцией MSC.215\(82\)](#), с поправками, которые могут быть внесены Организацией, при условии что такие поправки одобряются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями [статьи VIII](#) настоящей Конвенции, касающимися процедуры внесения поправок в [приложение](#), за исключением [главы I](#).

3 Все специально предназначенные для забортной воды балластные танки, оборудованные на нефтяных танкерах и навалочных судах, построенных 1 июля 1998 года или после этой даты, к которым не применимы положения [пункта 2](#), должны отвечать требованиям [правила II-1/3-2](#), одобренного [Резолюцией MSC.47\(66\)](#).

4 Обслуживание системы защитных покрытий должно быть включено в общий план технического обслуживания судна. Администрация или организация, признанная Администрацией, должны проверять эффективность системы защитных покрытий в течение срока эксплуатации судна на основе руководства, разработанного Организацией.

Правило 3-3

Безопасный доступ в носовую часть танкеров

1 Для целей настоящего правила и [правила 3-4](#) танкеры включают нефтяные танкеры, определенные в [правиле 2](#), танкеры-химовозы, определенные в [правиле VII/8.2](#), и газовозы, определенные в [правиле VII/11.2](#).

2 Каждый танкер должен быть оборудован средствами, позволяющими экипажу иметь безопасный доступ в носовую часть даже в тяжелых погодных условиях. Такие средства доступа должны быть одобрены Администрацией на основе руководства, разработанного Организацией.

Правило 3-4

Устройства и процедуры для аварийной буксировки (в ред. [Резолюции](#) ИМО от 16.05.2008 N MSC.256(84))

1. Устройства для аварийной буксировки на танкерах

1.1 Устройства для аварийной буксировки должны устанавливаться в

обеих оконечностях каждого танкера дедвейтом не менее 20000 тонн.

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

.1 конструкция устройств должна обеспечивать в любое время их быстрое развертывание при отсутствии энергии на буксируемом судне и легкое соединение с буксирующим судном. По меньшей мере одно из устройств для аварийной буксировки должно быть заранее подготовлено к быстрому развертыванию; и

.2 устройства для аварийной буксировки в обеих оконечностях должны иметь достаточную прочность с учетом размера и дедвейта судна и предполагаемых усилий при неблагоприятных погодных условиях. Проект, конструкция и испытания прототипа устройств для аварийной буксировки должны быть одобрены Администрацией на основе руководства, разработанного Организацией.

1.3 Для танкеров, построенных до 1 июля 2002 года, проект и конструкция устройств для аварийной буксировки должны быть одобрены Администрацией на основе руководства, разработанного Организацией.

2 Процедуры аварийной буксировки на судах

2.1 Настоящий пункт применяется:

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

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

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

2.2 Суда должны быть обеспечены процедурой по аварийной буксировке, конкретной для данного судна. Такая процедура должна находиться на борту судна для использования в аварийных ситуациях и должна основываться на существующем оборудовании и устройствах, имеющихся на борту судна.

2.3 Процедура должна включать:

.1 чертежи носовой и кормовой частей палубы, показывающие возможные устройства для аварийной буксировки;

.2 перечень имеющегося на борту оборудования, которое может быть использовано при аварийной буксировке;

.3 средства и методы связи; и

.4 образцы процедур для облегчения подготовки и проведения операций по аварийной буксировке.

Правило 3-5

Использование в новых установках материалов, содержащих асбест

1 Настоящее правило применяется к материалам, используемым в конструкции, механических и электрических установках и оборудовании, которые охватываются настоящей Конвенцией.

2 С 1 января 2011 года для всех судов новая установка материалов, содержащих асбест, запрещается.
(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 05.06.2009 N MSC.282(86))

Правило 3-6

Доступ в помещения грузовой зоны нефтяных танкеров и навалочных судов и проходы внутри этих помещений

1 Применение

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

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

2 Средства доступа в грузовые и другие помещения

2.1 В каждом помещении в пределах грузовой зоны должны быть оборудованы постоянные средства доступа, позволяющие Администрации, компании, определенной в [правиле IX/1](#), а также судовому персоналу и другим лицам по мере необходимости проводить полные и тщательные проверки и замеры толщин судовых конструкций в течение срока эксплуатации судна. Такие средства доступа должны отвечать требованиям [пункта 5](#), а также Техническим [положениям](#) о средствах доступа для проверок, одобренным Комитетом по безопасности на море [Резолюцией](#) MSC.133(76), с поправками, которые могут быть внесены Организацией, при условии что такие поправки

одобряются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями [статьи VIII](#) настоящей Конвенции, касающимися процедур внесения поправок в [приложение](#), за исключением [главы 1](#).

2.2 Если постоянное средство доступа может быть повреждено во время обычных погрузочно-разгрузочных операций или если его практически невозможно установить, Администрация может разрешить использование вместо него передвижного или переносного средства доступа, как предусмотрено в [Технических положениях](#), при условии что средства крепления, установки, подвешивания или поддержания переносного средства доступа образуют постоянную часть конструкций судна. Все переносное оборудование должно быть таким, чтобы персонал судна мог легко произвести его монтаж или развертывание.

2.3 Конструкция и материалы всех средств доступа и устройства их крепления к конструкциям судна должны отвечать требованиям Администрации. Средства доступа должны подвергаться освидетельствованию до их использования во время проведения освидетельствований в соответствии с [правилом I/10](#) или одновременно с такими освидетельствованиями.

3 Безопасный доступ в грузовые трюмы, грузовые танки, балластные танки и другие помещения

3.1 Безопасный доступ в грузовые трюмы, коффердамы, балластные танки, грузовые танки и другие помещения в грузовой зоне должен быть непосредственно с открытой палубы и должен быть таким, чтобы обеспечивался их полный осмотр. Безопасный доступ в помещения двойного дна или носовые балластные танки может быть через насосное отделение, глубокий коффердам, туннель трубопроводов, грузовой трюм, помещение двойного корпуса или подобный отсек, не предназначенный для перевозки нефти или вредных грузов.

3.2 Танки и отсеки танков длиной 35 м или более должны быть оборудованы по меньшей мере двумя люками и трапами для доступа, расположенными как можно дальше друг от друга, насколько это практически осуществимо. Танки длиной менее 35 м должны оборудоваться по меньшей мере одним люком и трапом для доступа. Если танк разделен на отсеки одной или несколькими отбойными переборками или подобными препятствиями, которые не обеспечивают легкого доступа к другим частям танка, должны быть установлены по меньшей мере два люка и трапа.

3.3 Каждый грузовой трюм должен быть оборудован по меньшей мере двумя средствами доступа, расположенными как можно дальше друг от друга, насколько это практически осуществимо. Обычно эти доступы должны

располагаться по диагонали, например один доступ - у носовой переборки с левого борта, другой - у кормовой переборки с правого борта.

4 Наставление по доступу к конструкциям судна

4.1 Судовые средства доступа для проведения полных и тщательных проверок и замеров толщин должны быть описаны в одобренном Администрацией наставлении по доступу к конструкциям судна, экземпляр которого, учитывающий последние изменения, должен храниться на судне. Для каждого помещения в грузовой зоне наставление по доступу к конструкциям судна должно включать следующее:

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

.2 схемы, показывающие средства доступа, находящиеся внутри каждого помещения и позволяющие провести общий осмотр, вместе с соответствующими техническими спецификациями и размерами. На схемах должны быть отмечены места, откуда может быть осмотрен каждый район в помещении;

.3 схемы, показывающие средства доступа, находящиеся внутри помещения и позволяющие провести тщательные проверки, вместе с соответствующими техническими спецификациями и размерами. На схемах должны быть отмечены критические районы конструкции, должно указываться, являются ли средства доступа постоянными или переносными, и должны быть отмечены места, откуда может быть осмотрен каждый район;

.4 инструкции по проверке и поддержанию конструктивной прочности всех средств доступа и средств их крепления с учетом возможного наличия коррозионной атмосферы внутри помещения;

.5 инструкции по технике безопасности при использовании плотов во время тщательных проверок и замеров толщин;

.6 инструкции по безопасной установке и использованию переносных средств доступа;

.7 опись всех переносных средств доступа; и

.8 отчеты о периодических проверках и обслуживании средств доступа на судне.

4.2 Для целей настоящего правила "критическими районами конструкции" являются участки, которые, как установлено в результате расчетов, требуют контроля или, как установлено на основании имеющихся

сведений об эксплуатации подобных или однотипных судов, подвержены растрескиванию, гофрировке, деформации или коррозии, что ухудшает конструктивную целостность судна.

5 Общие технические спецификации

5.1 Размеры горизонтальных отверстий, люков или горловин для доступа должны быть достаточными, чтобы позволять человеку с надетыми автономным дыхательным аппаратом и защитным снаряжением беспрепятственно подниматься или спускаться по любому трапу, а также чтобы через отверстие можно было бы поднять пострадавшего с пола соответствующего помещения. Минимальный размер отверстия должен быть не менее 600 x 600 мм. Если доступ в грузовой трюм обеспечивается через грузовой люк, верхний конец трапа должен быть установлен как можно ближе к комингсу люка. Комингсы люка для доступа высотой более 900 мм должны также иметь ступени с внешней стороны, совпадающие с трапом.

5.2 Вертикальные отверстия или горловины для доступа в отбойных переборках, флорах, балках и рамных шпангоутах, обеспечивающие проход по длине и ширине помещения, должны быть размером не менее 600 x 800 мм и находиться на высоте не более 600 мм от днищевой обшивки, если не предусмотрены решетчатый настил или другие опоры для ног.

5.3 На нефтяных танкерах дедвейтом менее 5000 тонн Администрация в особых обстоятельствах может одобрить меньшие размеры отверстий, упомянутых в [пунктах 5.1](#) и [5.2](#), выше, если к удовлетворению Администрации может быть доказана возможность пройти через такие отверстия или пронести через них пострадавшего.

Правило 3-7

Построечные чертежи, которые должны находиться на судне и на берегу

1 Комплект построечных чертежей и других схем, показывающих любые последующие изменения в конструкции судна, должен находиться на борту судна, построенного 1 января 2007 года или после этой даты.

2 Второй комплект таких чертежей должен храниться на берегу в компании, определенной в [правиле IX/1.2](#).

Правило 3-8

Буксирное и швартовное оборудование

1 Настоящее правило применяется к судам, построенным 1 января 2007 года или после этой даты, но не применяется к устройствам для аварийной буксировки, предусмотренным в соответствии с [правилом 3-4](#).

2 На судах должны быть установлены устройства, оборудование и арматура, имеющие достаточную максимальную рабочую нагрузку, позволяющую безопасно проводить все буксирные и швартовные операции, связанные с обычной эксплуатацией судна.

3 Устройства, оборудование и арматура, предусмотренные в соответствии с [пунктом 2](#), должны отвечать соответствующим требованиям Администрации или организации, признанной Администрацией согласно [правилу I/6](#).

4 Каждый элемент арматуры или оборудования, предусмотренный согласно настоящему правилу, должен иметь четкую маркировку, указывающую любые ограничения, связанные с его безопасной эксплуатацией, с учетом прочности его крепления к конструкции судна.

Правило 3-9

Средства посадки на судно и высадки с судна (введено [Резолюцией](#) ИМО от 16.05.2008 N MSC.256(84))

1 На судах, построенных 1 января 2010 года или после этой даты, должны быть предусмотрены средства посадки на судно и высадки с судна для использования в портах и во время операций, связанных с портами, такие как сходни и забортные трапы, в соответствии с [пунктом 2](#), за исключением случаев, когда Администрация считает, что выполнение этого конкретного положения является нецелесообразным или практически невозможным.

2 Средства посадки и высадки, требуемые в [пункте 1](#), должны изготавливаться и устанавливаться на судно на основании руководства, разработанного Организацией.

3 На всех судах средства посадки и высадки должны проходить проверку и техническое обслуживание в условиях, соответствующих их назначению, с учетом ограничений, связанных с безопасной погрузкой. Все тросы, используемые для средств посадки и высадки, должны проходить техническое обслуживание, как указано в [правиле III/20.4](#).

Правило 3-10

Целевые стандарты конструкции навалочных судов и нефтяных танкеров (введено [Резолюцией](#) ИМО от 21.05.2010 N MSC.290(87))

1 Настоящее правило применяется к нефтяным танкерам длиной 150 м и более и к навалочным судам длиной 150 м и более, в конструкцию которых входят одна палуба, бортовые подпалубные танки и бортовые скуловые танки в грузовых помещениях, за исключением рудовозов и комбинированных судов:

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

.2 в случае отсутствия контракта на постройку, кили которых были заложены или которые находились в подобной стадии постройки 1 июля 2017 года или после этой даты; или

.3 которые сданы в эксплуатацию 1 июля 2020 года или после этой даты.

2 Суда должны проектироваться и строиться на установленный проектный срок службы так, чтобы они были безопасными и экологически безопасными при условии правильной эксплуатации и техобслуживания в установленных условиях эксплуатации и условиях окружающей среды в неповрежденном и оговоренном поврежденном состоянии в течение всего срока эксплуатации.

2.1 Безопасные и экологически безопасные означает, что судно должно иметь соответствующую прочность, целостность и остойчивость, чтобы свести к минимуму риск гибели судна или загрязнения морской среды, вызванный конструктивной неисправностью, включая разрушение, приводящее к затоплению или потере водонепроницаемости.

2.2 Экологически безопасные включает также понятие о том, что судно строится из материалов, которые с экологической точки зрения приемлемы для утилизации.

2.3 Безопасность включает также конструкцию судна, арматуру и устройства, обеспечивающие безопасный доступ, эвакуацию, осмотр и надлежащее техобслуживание и облегчающие безопасную эксплуатацию.

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

2.5 Установленный проектный срок службы - это номинальный период, в течение которого, как предполагается, судно подвергается условиям

эксплуатации/или окружающей среды и/или коррозионной окружающей среде; такой период используется для выбора соответствующих характеристик проекта судна. Однако действительный срок службы судна может быть длиннее или короче, в зависимости от действительных условий эксплуатации и техобслуживания судна в течение его срока службы.

3 Требования [пунктов 2 - 2.5](#) должны выполняться посредством удовлетворения применимых конструктивных требований организации, которая признана Администрацией в соответствии с положениями [правила XI-1/1](#), или национальных стандартов Администрации, соответствующих функциональным требованиям Целевых [стандартов](#) конструкции навалочных судов и нефтяных танкеров.

4 При поставке нового судна должен предоставляться Формуляр на постройку судна с конкретной информацией о том, как при проектировании и постройке судна применялись функциональные требования Целевых [стандартов](#) конструкции навалочных судов и нефтяных танкеров, и они должны храниться на борту судна и/или на берегу и корректироваться, как это требуется, в течение срока службы судна. Содержание Формуляра на постройку судна должно по меньшей мере соответствовать руководству, разработанному Организацией.

Правило 3-11

Защита от коррозии грузовых нефтяных танков на танкерах для сырой нефти

(введено [Резолюцией](#) ИМО от 21.05.2010 N MSC.291(87))

1 [Пункт 3](#) применяется к танкерам для сырой нефти, как они определены в правиле 1 Приложения I к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней, дедвейтом 5 000 тонн и более:

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

.2 в случае отсутствия контракта на постройку, кили которых были заложены или которые находились в подобной стадии постройки 1 июля 2013 года или после этой даты; или

.3 которые сданы в эксплуатацию 1 января 2016 года или после этой даты

2 [Пункт 3](#) не применяется к комбинированным судам или к танкерам-химовозам, как они определены в правилах 1 Приложений I и II,

соответственно, к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней. Для целей настоящего правила танкеры-химовозы также включают танкеры-химовозы, которым выдано свидетельство на перевозку нефти.

3 Все грузовые нефтяные танки на танкерах для сырой нефти должны:

.1 иметь покрытие, нанесенное при постройке судна в соответствии со **Стандартом** качества защитных покрытий грузовых нефтяных танков на танкерах для сырой нефти, одобренным Комитетом по безопасности на море **резолюцией** MSC.288(87), с поправками, которые могут быть внесены Организацией, при условии что такие поправки одобряются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями **статьи VIII** настоящей Конвенции, касающимися процедуры внесения поправок в **Приложение**, за исключением его **главы I**; или

.2 быть защищены альтернативными средствами защиты от коррозии или посредством применения коррозионностойких материалов для поддержания требуемой конструктивной целостности в течение 25 лет в соответствии со **Стандартом** качества альтернативных средств защиты от коррозии грузовых нефтяных танков на танкерах для сырой нефти, одобренным Комитетом по безопасности на море **резолюцией** MSC.289(87), с поправками, которые могут быть внесены Организацией, при условии что такие поправки одобряются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями **статьи VIII** настоящей Конвенции, касающимися процедуры внесения поправок в **Приложение**, за исключением его **главы I**.

4 Администрация может освободить танкер для сырой нефти от требований **пункта 3**, чтобы разрешить использование для испытания прототипа устройств нового типа, альтернативных системе покрытия, указанной в **пункте 3.1**, при условии что они подвергаются соответствующим проверкам, регулярной оценке и признанию необходимости незамедлительных мер по исправлению неисправностей, если система неисправна или если показано, что она неисправна. Такое освобождение должно быть зарегистрировано в свидетельстве об освобождении.

5 Администрация может освободить танкер для сырой нефти от требований **пункта 3**, если судно построено так, что оно будет занято исключительно в перевозке грузов и в операциях по обращению с грузами, не вызывающими коррозии. Такое освобождение и условия, для которых оно выдано, должны быть зарегистрированы в свидетельстве об освобождении.

Правило 3-12

Защита от шума

(введено [Резолюцией](#) ИМО от 30.11.2012 N MSC.338(91))

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

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

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

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

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

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

.1 контракт на постройку которых заключен ранее 1 июля 2014 года и кили которых заложены или которые находятся в подобной стадии постройки 1 января 2009 года или после этой даты; или
(п. 2.1 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 25.11.2016 N MSC.409(97))

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

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

.3 Суда должны строиться таким образом, чтобы снижать шум на судне и защищать персонал от шума в соответствии с [Кодексом](#) по уровням шума на судах, принятым Комитетом по безопасности на море резолюцией MSC.337(91), с возможными поправками, которые могут быть внесены Организацией, при условии что такие поправки одобряются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями [статьи VIII](#) настоящей Конвенции, касающимися процедуры внесения поправок в [Приложение](#), за исключением

[главы I](#). Для целей настоящего правила, хотя [Кодекс](#) по уровням шума на судах рассматривается как документ, имеющий обязательную силу, части, имеющие рекомендательный характер, как указано в [главе I](#) Кодекса, рассматриваются как не имеющие обязательной силы, при условии что поправки к таким частям, имеющим рекомендательный характер, принимаются Комитетом по безопасности на море в соответствии с его Правилами процедуры.

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

Часть В

ДЕЛЕНИЕ НА ОТСЕКИ И ОСТОЙЧИВОСТЬ

(часть В в ред. Резолюций ИМО от 20.05.2005 N [MSC.194\(80\)](#) с изменениями, вступившими в силу 01.01.2009, от 08.12.2006 N [MSC.216\(82\)](#) с изменениями, вступившими в силу 01.01.2009)

Правило 4

Общие положения

1 Исключен. - [Резолюция](#) ИМО от 15.06.2017 N [MSC.421\(98\)](#).

1 Если специально не предусмотрено иное, требования [частей В-1 - В-4](#) применяются ко всем пассажирским судам.
(п. 1 введен [Резолюцией](#) ИМО от 15.06.2017 N [MSC.421\(98\)](#))

2 Для грузовых судов требования [частей В-1 - В-4](#) применяются следующим образом:

2.1 Часть В-1:

.1 если специально не предусмотрено иное, [правило 5](#) применяется к грузовым судам и [правило 5-1](#) применяется к грузовым судам, иным чем танкеры, как определено в [правиле I/2 h](#));

.2 [правила 6 - 7-3](#) применяются к грузовым судам длиной (L) 80 м и выше, но могут не применяться к судам, подпадающим под действие следующих документов и для которых продемонстрировано соблюдение требований по делению на отсеки и остойчивости в поврежденном состоянии такого документа:

- .1 [Приложение I](#) к Конвенции МАРПОЛ за исключением того, что комбинированные суда (как определено в [правиле II-2/3.14](#) Конвенции СОЛАС) с надводным бортом типа В должны соблюдать

- правила 6 - 7-3; или
- .2 Международный кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом (Кодекс МКХ); или
 - .3 Международный кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом (Кодекс МКГ); или
 - .4 требования к остойчивости в поврежденном состоянии правила 27 Конвенции о грузовой марке 1966 года, как они применяются в соответствии с резолюциями А.320 (IX) и А.514 (13), при условии что в случае грузовых судов, к которым применяется правило 27 (9), главные поперечные водонепроницаемые переборки, чтобы они могли рассматриваться как эффективные, должны быть расположены в соответствии с пунктом 12) f) резолюции А.320 (IX), за исключением того, что суда, предназначенные для перевозки палубного груза, должны отвечать правилам 6 - 7-3; или
 - .5 требования к остойчивости в поврежденном состоянии правила 27 Протокола о грузовой марке 1988 года, за исключением того, что суда, предназначенные для перевозки палубного груза, должны отвечать правилам 6 - 7-3; или
 - .6 стандарты по делению на отсеки и остойчивости в поврежденном состоянии, содержащиеся в других документах, разработанных Организацией.

2.2 Если специально не предусмотрено иное, требования частей В-2 и В-4 применяются к грузовым судам.
(п. 2 введен Резолюцией ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

3 Администрация может принять равноценные методы расчета для отдельного судна или группы судов, если она убеждена, что обеспечивается по меньшей мере такой же уровень безопасности, какой достигается путем применения настоящих правил. Любая Администрация, допускающая применение таких равноценных методов, должна направить в Организацию их описание.

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

5 Если предполагается установить палубы, внутренние борта или продольные переборки, достаточно непроницаемые для того, чтобы существенно ограничивать распространение воды, Администрация должна быть убеждена, что положительное и отрицательное влияние таких конструкций надлежащим образом учтено в расчетах.

Часть В-1

ОСТОЙЧИВОСТЬ

(часть В-1 в ред. Резолюций ИМО от 20.05.2005 N MSC.194(80))

с изменениями, вступившими в силу 01.01.2009, от 08.12.2006
N [MSC.216\(82\)](#) с изменениями, вступившими в силу 01.01.2009)

Правило 5

Остойчивость в неповрежденном состоянии

(название в ред. [Резолюции](#) ИМО от 04.12.2008 N MSC.269(85)
с изменениями, вступившими в силу 01.07.2010)

1 Каждое пассажирское судно, независимо от его размеров, и каждое грузовое судно длиной (L) 24 м и более по завершении постройки должно подвергаться кренованию. Должны быть определены водоизмещение судна порожнем и положения центра тяжести в продольном, поперечном и вертикальном направлении. В дополнение к любым другим применимым требованиям настоящих правил суда длиной 24 м и более должны как минимум отвечать требованиям [части А](#) Кодекса ОНС 2008 года.

(п. 1 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

2 Администрация может не требовать кренования отдельного грузового судна, при условии что основные данные о его остойчивости известны по данным кренования другого судна той же серии, если к удовлетворению Администрации доказано, что надежная информация об остойчивости освобождаемого судна может быть получена из этих основных данных, как требуется [правилом 5-1](#). Освидетельствование веса порожнем должно проводиться по завершении постройки, и судно должно быть подвергнуто кренованию каждый раз, когда по сравнению с данными кренования другого судна той же серии обнаруживается отклонение от водоизмещения судна порожнем, превышающее 1% для судов длиной 160 м или более и 2% для судов длиной 50 м или менее, а отклонения для промежуточных длин определяются линейной интерполяцией, или обнаруживается отклонение положения центра тяжести судна порожнем в продольном направлении, превышающее 0,5% L.

(п. 2 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

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

4 Если судно подвергается какому-либо переоборудованию, которое существенно затрагивает переданную капитану информацию об остойчивости, то капитану должна быть предоставлена исправленная

информация. При необходимости проводится повторное кренование судна. Повторное кренование проводится, если ожидаемые отклонения превышают одно из значений, указанных в [пункте 5](#).

5 Через периодические промежутки, не превышающие пяти лет, должно проводиться освидетельствование водоизмещения порожнем всех пассажирских судов для установления любых изменений водоизмещения судна порожнем и положения центра тяжести в продольном направлении. Судно должно быть подвергнуто повторному кренованию каждый раз, когда по сравнению с одобренной информацией по остойчивости обнаруживается или ожидается отклонение от водоизмещения судна порожнем, превышающее 2%, или отклонение положения центра тяжести в продольном направлении, превышающее 1% L.

(п. 5 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

6 Каждое судно должно иметь марки осадок, четко нанесенные на носу и корме судна. В случае если марки осадки расположены там, где они плохо видны, либо имеются эксплуатационные ограничения, связанные с конкретной перевозкой, которые затрудняют прочтение марок осадки, судно должно быть оборудовано системой указания осадки, с помощью которой можно определить осадку носом и кормой.

Правило 5-1 <*>

Информация об остойчивости, предоставляемая капитану

<*> См. также Guidelines for the preparation of intact stability information (MSC/Circ.456) и the Revised guidance to the master for avoiding dangerous situations in adverse weather and sea conditions (MSC.1/Circ.1228) †.

† Настоящее подстрочное примечание предназначено только для информации и не является частью принятых поправок.
(сноска в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

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

(п. 1 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

2 Информация должна включать:

.1 кривые или таблицы минимальной эксплуатационной метацентрической высоты (GM) и максимально допустимого дифферента в функции от осадки, отвечающей требованиям к остойчивости судна в неповрежденном и поврежденном состоянии, там, где это применимо, либо, по выбору, соответствующие кривые или таблицы максимально допустимого положения центра тяжести по высоте (KG) и максимально допустимого дифферента в функции от осадки, или эквивалент любой из этих кривых или таблиц;

(п. 2.1 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

.2 инструкции, касающиеся работы устройств перетока; и

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

3 Информация об остойчивости в неповрежденном и поврежденном состоянии, требуемая [правилом 5-1.2](#), должна быть представлена в виде сводных данных и охватывать весь эксплуатационный диапазон осадки и дифферента. Применяемые значения дифферента должны совпадать со всей информацией об остойчивости, предназначенной для использования на судне. Информация, не требуемая для определения остойчивости и пределов дифферента, должна быть исключена из этой информации.

(п. 3 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

4 Если остойчивость в поврежденном состоянии рассчитывается в соответствии с [правилами 6 - 7-3](#) и, если это применимо, с [правилами 8](#) и [9.8](#), кривая предела остойчивости должна определяться с использованием линейной интерполяции между минимальной требуемой GM, предполагаемой для каждой из трех осадок d_s , d_p и d_l . Если дополнительные индексы деления на отсеки рассчитываются для различных дифферентов, должна быть представлена одна огибающая кривая, основанная на минимальных значениях, полученных в результате этих вычислений. Если предполагается разработать кривые максимально допустимой KG, необходимо обеспечить, чтобы результирующие кривые максимальной KG соответствовали линейному варианту GM.

(п. 4 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

5 В качестве альтернативы, одной огибающей кривой могут выполняться расчеты дополнительных дифферентов с одной общей GM для всех осадок, предполагаемых при каждой осадке деления на отсеки. Наименьшие значения каждого частичного индекса A_s , A_p и A_l при всех этих дифферентах должны затем использоваться при суммировании достижимого индекса деления на отсеки A в соответствии с [правилом 7.1](#). В результате будет получена одна кривая пределов GM, основанная на GM, использованной при каждой осадке.

Должна быть разработана диаграмма предела дифферента A , показывающая предполагаемый диапазон дифферента.

(п. 5 введен [Резолюцией](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

6 Если кривые или таблицы минимальной эксплуатационной метацентрической высоты (GM) или максимальной допустимой KG в функции от осадки не предоставляются, капитан должен обеспечить, чтобы эксплуатационное состояние судна не отклонялось от одобренных состояний загрузки, или подтвердить путем расчетов, что требования к остойчивости удовлетворяются для этого состояния загрузки.

(п. 6 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

Правило 6

Требуемый индекс деления на отсеки R

1 Деление судна на отсеки считается достаточным, если достижимый индекс деления на отсеки A , рассчитанный в соответствии с [правилом 7](#), не меньше требуемого индекса деления на отсеки R , рассчитанного в соответствии с настоящим правилом, и если, кроме того, частичные индексы A_s , A_p и A_1 , не превышают $0,9R$ для пассажирских судов и $0,5R$ - для грузовых судов.

2 Для судов, к которым применяются требования настоящей части, касающиеся остойчивости в поврежденном состоянии, обеспечиваемая степень деления на отсеки определяется требуемым индексом деления на отсеки R , следующим образом:

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

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

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

.2 Для грузовых судов длиной (L) не менее 80 м и не более 100 м (L_s):
(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

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

где R_0 есть величина R , рассчитанная по формуле в подпункте .1.

.3 для пассажирских судов:

Люди на судне	R
$N < 400$	$R = 0,722$
$400 \leq N \leq 1350$	$R = N/580 + 0,66923$
$1350 < N \leq 6000$	$R = 0,0369 \times \ln(N + 89,048) + 0,579$
$N > 6000$	$R = 1 - (852,5 + 0,03875 \times N)/(N + 5000)$

где

N - общее число людей на судне
(п. 2.3 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

.4 Исключен. - [Резолюция](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98).

Правило 7

Достижимый индекс деления на отсеки A

1 Достижимый индекс деления на отсеки A определяется путем суммирования частичных индексов A_s , A_p и A_l с приданием им веса, как указано, и рассчитанных для осадок d_s , d_p и d_l , определенных в правиле 2 по следующей формуле:

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

$$A = 0,4A_s + 0,4A_p + 0,2A_l.$$

Каждый частичный индекс есть суммированный вклад всех учитываемых случаев повреждения с использованием следующей формулы:

$$A = \sum p_i s_i,$$

где: i - индекс каждого рассматриваемого отсека или группы отсеков;

p_i - вероятность затопления только рассматриваемого отсека или группы отсеков, без учета любого горизонтального деления на отсеки, как определено

в [правиле 7-1](#);

S_i - вероятность выживания судна после затопления рассматриваемого отсека или группы отсеков с учетом влияния любого горизонтального деления на отсеки, определенного в [правиле 7-2](#).

2 Как минимум, расчет индекса A выполняется при отсутствии дифферента для осадки при самой высокой ватерлинии деления на отсеки d_s и частичной осадки деления на отсеки d_p . Для наименьшей эксплуатационной осадки d_l может использоваться рассчитанный эксплуатационный дифферент. Если при каких-либо предполагаемых условиях эксплуатации в диапазоне осадки от d_s до d_l изменение дифферента по сравнению с рассчитанными дифферентами превышает 0,5% L , проводятся один или более дополнительных расчетов индекса A для одних и тех же осадок, но чтобы для всех предполагаемых условий эксплуатации разница в дифференте по сравнению со справочным дифферентом, использованным для одного расчета, составляла не более 0,5% L . Каждый дополнительный расчет индекса A должен отвечать требованиям [правила 6.1](#).

(п. 2 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

3 При определении положительного восстанавливающего плеча (GZ) диаграммы остаточной остойчивости на промежуточной и конечной стадии затопления используемое водоизмещение должно быть для неповрежденного состояния загрузки. Все расчеты должны проводиться при свободном дифференте судна.

(п. 3 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

4 Суммирование, предусматриваемое приведенной выше формулой, производится по всей длине деления на отсеки судна (L_s) для всех случаев затопления одного либо двух и более смежных отсеков. В случае несимметричного расположения расчетная величина A принимается как средняя величина, полученная в результате расчетов для обоих бортов. В качестве альтернативы следует принимать ту величину, которая соответствует борту, в отношении которого получен явно наихудший результат.

5 При наличии бортовых отсеков всегда, когда рассматриваются варианты затопления, включающего эти отсеки, их затопление должно быть учтено при суммировании в соответствии с приведенной формулой. Кроме того, могут добавляться случаи одновременного затопления одного или нескольких бортовых отсеков и смежного с ними одного или нескольких внутренних отсеков, исключая, однако, повреждение, протяженность которого в поперечном направлении более половины ширины B судна. Для целей настоящего правила поперечная протяженность измеряется от борта судна внутрь под прямым углом к диаметральной плоскости на уровне осадки при

самой высокой ватерлинии деления на отсеки.

6 В расчетах затопления, выполняемых в соответствии с правилами, достаточно принимать, что имеется только одна пробоина в корпусе и одна свободная поверхность. Принимаемая протяженность повреждения по вертикали распространяется от основной плоскости вверх до любой водонепроницаемой горизонтальной конструкции деления судна на отсеки над ватерлинией или выше. Однако если меньшая протяженность даст более неблагоприятный результат, должна быть принята такая протяженность.

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

Правило 7-1

Расчет фактора P_i

1 Фактор P_i для одного отсека или группы отсеков должен рассчитываться в соответствии с [пунктами 1.1](#) и [1.2](#), с использованием следующих условных обозначений:

j - номер зоны, затронутой повреждением, расположенной в корму, начиная с номера 1 в корме;

n - количество смежных зон, затронутых повреждением;

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

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

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

b - среднее расстояние в поперечном направлении, в метрах, измеренное под прямым углом к диаметральной плоскости на уровне самой высокой

осадки деления на отсеки между обшивкой борта и принимаемой вертикальной плоскостью, простирающейся между продольными пределами, используемыми для расчета фактора p_i , и являющейся касательной или общей со всей или частью наиболее удаленной от диаметральной плоскости секции рассматриваемой переборки. Эта вертикальная плоскость должна быть ориентирована таким образом, чтобы среднее поперечное расстояние до обшивки борта было максимальным, но не более двойного наименьшего расстояния между этой плоскостью и обшивкой борта. Если верхняя часть продольной переборки находится ниже самой высокой осадки деления на отсеки, вертикальная плоскость, используемая для определения b , принимается доходящей до самой высокой ватерлинии деления на отсеки. В любом случае b не должно приниматься больше $B/2$.
(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

Если повреждение затрагивает только одну зону:

$$p_i = p(x1_j, x2_j) \cdot [r(x1_j, x2_j, b_k) - r(x1_j, x2_j, b_{k-1})].$$

Если повреждение затрагивает две смежные зоны:

$$\begin{aligned} p_i = & p(x1_j, x2_{j+1}) \cdot [r(x1_j, x2_{j+1}, b_k) - r(x1_j, x2_{j+1}, b_{k-1})] - \\ & - p(x1_j, x2_j) \cdot [r(x1_j, x2_j, b_k) - r(x1_j, x2_j, b_{k-1})] - \\ & - p(x1_{j+1}, x2_{j+1}) \cdot [r(x1_{j+1}, x2_{j+1}, b_k) - r(x1_{j+1}, x2_{j+1}, b_{k-1})]. \end{aligned}$$

Если повреждение захватывает три и более смежных зоны:

$$\begin{aligned} p_i = & p(x1_j, x2_{j+n-1}) \cdot [r(x1_j, x2_{j+n-1}, b_k) - r(x1_j, x2_{j+n-1}, b_{k-1})] - \\ & - p(x1_j, x2_{j+n-2}) \cdot [r(x1_j, x2_{j+n-2}, b_k) - r(x1_j, x2_{j+n-2}, b_{k-1})] - \\ & - p(x1_{j+1}, x2_{j+n-1}) \cdot [r(x1_{j+1}, x2_{j+n-1}, b_k) - r(x1_{j+1}, x2_{j+n-1}, b_{k-1})] - \\ & - p(x1_{j+1}, x2_{j+n-2}) \cdot [r(x1_{j+1}, x2_{j+n-2}, b_k) - r(x1_{j+1}, x2_{j+n-2}, b_{k-1})]. \end{aligned}$$

где $r(x1, x2, b_0) = 0$

1.1 Фактор $p(x1, x2)$ рассчитывается в соответствии со следующими формулами:

Предельная нормализованная максимальная длина повреждения:

$$J_{\max} = 10/33$$

Точка перегиба в распределении:

$$J_{\text{kn}} = 5/33$$

Кумулятивная вероятность в J_{kn}

$$P_k = 11/12$$

Максимальная абсолютная длина повреждения:

$$l_{\max} = 60 \text{ м}$$

Длина, на которой нормализованное распределение заканчивается:

$$L^* = 260 \text{ м}$$

Плотность вероятности в точке $J = 0$:

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

Если $L_s \leq L^*$:

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

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

$$b_{12} = b_0.$$

Если $L_s > L^*$:

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

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

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

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

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

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

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

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

Безразмерная длина повреждения:

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

Нормализованная длина отсека или группы отсеков:

J_n должна приниматься как меньшее из значений J и J_m .

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

$J \leq J_k$:

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

$J > J_k$:

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

1.1.2 Если кормовая граница рассматриваемого отсека или группы

отсеков совпадает с крайней кормовой точкой или носовая граница рассматриваемого отсека или группы отсеков совпадает с крайней носовой точкой:

$$J \leq J_k :$$

$$p(x1, x2) = \frac{1}{2}(p_1 + J)$$

$$J > J_k :$$

$$p(x1, x2) = \frac{1}{2}(p_2 + J).$$

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

$$p(x1, x2) = 1.$$

1.2 Фактор $r(x1, x2, b)$ определяется по следующей формуле:

$$r(x1, x2, b) = 1 - (1 - C) \cdot \left[1 - \frac{G}{p(x1, x2)} \right],$$

$$\text{где } C = 12 \cdot J_b \cdot (-45 \cdot J_b + 4),$$

$$\text{где } J_b = \frac{b}{15 \cdot B}.$$

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

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

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

$$G = G_2 = -\frac{1}{3}b_{11}J_0^3 + \frac{1}{2}(b_{11}J - b_{12})J_0^2 + b_{12}JJ_0,$$

где $J_0 = \min(J, J_b)$.

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

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

Правило 7-2

Расчет фактора S_i

1 Фактор S_i должен быть определен для каждого случая предполагаемого затопления отсека или группы отсеков в соответствии с нижеследующими условными обозначениями и положениями настоящего правила:

θ_e - угол крена в состоянии равновесия на любой стадии затопления, в градусах;

θ_v - угол на любой стадии затопления, когда восстанавливающее плечо становится отрицательным, или угол, при котором отверстие, которое не может быть закрыто непроницаемо при воздействии моря, погружается в воду;

GZ_{\max} - максимальное положительное восстанавливающее плечо, в метрах, вплоть до угла θ_v ;

Протяженность - протяженность положительных восстанавливающих плеч, в градусах, измеряемая от угла θ_e . Положительная протяженность должна приниматься вплоть до угла θ_v ;

Стадия затопления - любой отдельный этап в процессе затопления, включая стадию перед спрямлением (если она имеется), до достижения конечного равновесия.

1.1 Фактор S_i для любого случая повреждения в любом начальном состоянии загрузки d_i должен быть получен с помощью формулы:

$$S_i = \text{МИНИМУМ} \left\{ S_{\text{промеж. } i} \text{ ИЛИ } S_{\text{оконч. } i} \cdot S_{\text{мом. } i} \right\},$$

где $S_{\text{промеж. } i}$ - вероятность выживания на всех промежуточных стадиях затопления до достижения стадии окончательного равновесия. Рассчитывается в соответствии с пунктом 2;

$S_{\text{оконч. } i}$ - вероятность выживания в конечной стадии равновесия после затопления. Рассчитывается в соответствии с [пунктом 3](#);

$S_{\text{мом. } i}$ - вероятность выживания при воздействии кренящих моментов. Рассчитывается в соответствии с [пунктом 4](#).

2 Для пассажирских судов и грузовых судов, оборудованных устройствами перетока, фактор $S_{\text{промеж. } i}$ принимается как наименьший из s -факторов, полученных из всех стадий затопления, включая стадию перед спрямлением, если имеется, и рассчитывается следующим образом:

$$S_{\text{промеж. } i} = \left[\frac{GZ_{\text{max}}}{0,05} \times \frac{\text{протяженность}}{7} \right]^{\frac{1}{4}},$$

где GZ_{max} не принимается более 0,05 м, а Протяженность - не более 7°. $S_{\text{промеж. } i} = 0$, если промежуточный угол крена превышает 15° для пассажирских судов и 30° для грузовых судов.

Для грузовых судов, не оборудованных устройствами перетока, фактор $S_{\text{промеж. } i}$ принимается равным единице, однако если Администрация сочтет, что остойчивость на промежуточных стадиях затопления может оказаться недостаточной, она должна потребовать дополнительного расследования.

Для пассажирских судов и грузовых судов, на которых установлены устройства перетока, время спрямления судна не должно превышать 10 мин. (п. 2 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

3 Фактор $S_{\text{оконч. } i}$ должен быть получен с помощью формулы:

$$S_{\text{оконч.}i} = K \times \left[\frac{GZ_{\text{max}}}{TGZ_{\text{max}}} \times \frac{\text{Протяженность}}{T\text{Протяженность}} \right]^{\frac{1}{4}},$$

где

GZ_{max} не принимается более TGZ_{max} ;

Протяженность не принимается более $T\text{Протяженности}$;

$TGZ_{\text{max}} = 0,20$ м для пассажирских судов ро-ро - каждый случай повреждения, который затрагивает помещение с горизонтальным способом погрузки и выгрузки,

$TGZ_{\text{max}} = 0,12$ м в других случаях;

$T\text{Протяженность} = 20^\circ$ для пассажирских судов ро-ро - каждый случай повреждения, который затрагивает помещение с горизонтальным способом погрузки и выгрузки,

$T\text{Range} = 16^\circ$ в других случаях;

$$K = 1 \text{ if } \theta_e \leq \theta_{\text{min}}$$

$$K = 0 \text{ if } \theta_e \geq \theta_{\text{max}}$$

$$K = \sqrt{\frac{\theta_{\text{max}} - \theta_e}{\theta_{\text{max}} - \theta_{\text{min}}}} \text{ в других случаях,}$$

где

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

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

(п. 3 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

4 Фактор $S_{\text{мом.}i}$, применяется только к пассажирским судам (для грузовых судов $S_{\text{мом.}i}$ принимается равным единице) и должен рассчитываться в конечном состоянии равновесия с помощью формулы:

$$S_{\text{мом.и}} = \frac{(GZ_{\text{max}} - 0,04) \times \text{Водоизмещение}}{M_{\text{крен}}},$$

где

Водоизмещение - водоизмещение в неповрежденном состоянии при соответствующей осадке (d_s , d_p или d_l).

$M_{\text{крен}}$ - максимальный принимаемый кренящий момент, рассчитанный в соответствии с подпунктом 4.1; и

$$S_{\text{мом.и}} \leq 1.$$

(п. 4 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

4.1 Кренящий момент $M_{\text{крен}}$ должен рассчитываться следующим образом:

$$M_{\text{крен}} = \text{максимум} (M_{\text{пасс}} \text{ или } M_{\text{ветр}} \text{ или } M_{\text{спассредство}}).$$

(п. 4.1 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

4.1.1 $M_{\text{пасс}}$ - максимальный принимаемый кренящий момент в результате перемещения пассажиров и должен быть получен следующим образом:

$$M_{\text{пасс}} = (0,075 \times N_p) \times (0,45 \times B) \text{ (тонн-м)},$$

где

N_p - максимальное число пассажиров, разрешенное для перевозки на судне при загрузке, соответствующей рассматриваемой осадке при самой высокой ватерлинии деления на отсеки; и

B - ширина судна, как определено в правиле 2.8.

В качестве альтернативы, кренящий момент может быть рассчитан, предполагая, что пассажиры распределены на свободных пространствах палуб в направлении одного борта из расчета 4 человека на 1 кв. метре на тех палубах, где расположены места сбора, и таким образом, чтобы они создавали наиболее неблагоприятный кренящий момент. При этом предполагается, что вес каждого пассажира составляет 75 кг.

(п. 4.1.1 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

4.1.2 $M_{\text{ветр}}$ - максимальный принимаемый момент ветра, действующий в аварийной ситуации:

$$M_{\text{ветр}} = (P \times A \times Z)/9806 \text{ (тонн-метр)},$$

где

$$P = 120 \text{ Н/м}^2;$$

A - проекция боковой поверхности судна выше ватерлинии;

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

T - соответствующая осадка (d_s , d_p or d_l).

(п. 4.1.2 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

4.1.3 $M_{\text{Спассредство}}$ есть максимальный принимаемый кренящий момент, возникающий при спуске с одного борта всех спасательных шлюпок и плотов с полным комплектом людей и снабжения, спускаемых с помощью шлюпбалок и кран-балок. Рассчитывается с использованием следующих предположений:

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

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

.3 спускаемый с помощью плотбалки спасательный плот с полным комплектом людей и снабжения, прикрепленный к каждой плотбалке, установленной на борту, на который судно накренилось после повреждения, должен рассматриваться вываленным за борт и готовым к спуску;

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

.5 спасательные средства на борту судна, противоположном накренившему, должны рассматриваться как находящиеся на местах их установки.

5 Несимметричное затопление должно быть сведено к минимуму с помощью эффективных средств. Если необходимо уменьшить большие углы крена, то применяемые для этого средства должны быть, где это практически возможно, автоматически действующими; но в любом случае, если предусмотрены средства управления устройствами спрямления, они должны приводиться в действие с мест, расположенных выше палубы переборок

пассажирских судов и палубы надводного борта грузовых судов. Устройства спрямления и средства управления ими должны быть приемлемыми для Администрации. Капитан судна должен быть снабжен соответствующей информацией относительно пользования устройствами спрямления.
(п. 5 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

5.1 Танки и отсеки, участвующие в таком спрямлении, должны быть оборудованы воздушными трубками или эквивалентными средствами достаточного сечения таким образом, чтобы поступление в них воды не задерживалось.

5.2 Фактор s_i должен приниматься равным нулю в тех случаях, когда, учитывая увеличение осадки, крен и дифферент, конечная ватерлиния погружается:
(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

.1 нижняя кромка отверстий, через которые может происходить прогрессирующее затопление, и такое затопление не принимается во внимание в расчетах фактора S_i . В число таких отверстий включаются воздушные трубки, вентиляторы и отверстия, закрываемые посредством непроницаемых при воздействии моря дверей или люковых крышек; и

.2 любая часть палубы переборок на пассажирских судах, принимаемая как горизонтальный путь эвакуации для целей соответствия [главе II-2](#).

5.3 Фактор s_i должен приниматься равным нулю, если, учитывая увеличение осадки, крен и дифферент, на любой промежуточной или конечной стадии затопления происходит одно из следующего:

.1 погружение в воду любого люка вертикального пути эвакуации на палубе переборок пассажирских судов и палубе надводного борта грузовых судов, предназначенного для целей соответствия [главе II-2](#);

.2 становятся недоступными или выходят из строя любые органы управления водонепроницаемыми дверями, устройствами спрямления, клапанами на трубопроводах или на вентиляционных каналах, предназначенных для поддержания целостности водонепроницаемых переборок, с мест, расположенных выше палубы переборок пассажирских судов и палубы надводного борта грузовых судов; и

.3 погружение в воду любой части трубопроводов или вентиляционных каналов, расположенных в пределах предполагаемой протяженности повреждения и проходящих через водонепроницаемую ограничивающую конструкцию, если это может привести к прогрессивному затоплению отсеков, которые не предполагаются затопленными.

(п. 5.3 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

5.4 Однако если в расчетах остойчивости в поврежденном состоянии учитываются отсеки, принимаемые затопленными в результате прогрессирующего затопления, могут быть рассчитаны несколько значений $S_{\text{промежут. } i}$, предполагая спрямление на дополнительных стадиях затопления.

5.5 За исключением предусмотренного в [пункте 5.3.1](#) могут не рассматриваться отверстия, которые закрываются при помощи водонепроницаемых крышек лазов и палубных иллюминаторов, дистанционно управляемые водонепроницаемые скользящие двери, бортовые иллюминаторы неоткрывающегося типа, а также водонепроницаемые двери проходов и крышки люков, которые требуется держать закрытыми при нахождении судна в море.

(п. 5.5 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

6 Если горизонтальные водонепроницаемые границы установлены выше рассматриваемой ватерлинии, величина s , рассчитываемая для находящегося ниже отсека или группы отсеков, должна быть получена путем умножения величины, определенной в [пункте 1.1](#), на редуцирующий фактор V_m , согласно [пункту 6.1](#), который представляет собой вероятность того, что помещения, находящиеся выше горизонтального деления на отсеки, не будут затоплены.

6.1 Фактор V_m должен быть получен с помощью следующей формулы:

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

где $H_{j,n,m}$ - наименьшая высота над основной плоскостью, в метрах, в пределах продольной протяженности $X_{1(j)} \dots X_{2(j+n-1)}$ горизонтальной границы m^{th} , которая, как предполагается, ограничивает вертикальное распространение затопления для рассматриваемых поврежденных отсеков;

$H_{j,n,m-1}$ - наименьшая высота над основной плоскостью, в метрах, в пределах продольной протяженности $X_{1(j)} \dots X_{2(j+n-1)}$ горизонтальной границы $(m-1)^{\text{th}}$, которая, как предполагается, ограничит вертикальное распространение затопления для рассматриваемых поврежденных отсеков;

j означает крайнюю кормовую точку рассматриваемых поврежденных отсеков; m представляет собой каждую горизонтальную границу,

отсчитываемую вверх от рассматриваемой ватерлинии;

d является рассматриваемой осадкой, определенной в [правиле 2](#); и

X_1 и X_2 представляют крайние точки отсека или группы отсеков, рассматриваемых в [правиле 7-1](#).

6.1.1 Факторы $v(H_{j,n,m}, d)$ и $v(H_{j,n,m-1}, d)$ должны быть получены из следующих формул:

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

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

где $v(H_{j,n,m}, d)$ принимается равным единице, если H_m совпадает с самой верхней водонепроницаемой границей судна в пределах протяженности $X_{1(j)} \dots X_{2(j+n-1)}$, и $v(H_{j,n,0}, d)$ принимается равным нулю.

Ни в коем случае V_m не должен приниматься менее нуля или более единицы.

6.2 Как правило, каждый вклад dA в индексе A в случае горизонтального деления на отсеки должен быть получен с помощью формулы:

$$dA = p_i \cdot \left[v_1 \cdot s_{\min 1} + (v_2 - v_1) \cdot s_{\min 2} + \dots + (1 - v_{m-1}) \cdot s_{\min m} \right],$$

где V_m - величина v , рассчитанная в соответствии с [пунктом 6.1](#);

s_{\min} - наименьший фактор s для всех сочетаний повреждений, полученный, если принимаемое повреждение распространяется вниз от высоты H_m предполагаемого повреждения.

Правило 7-3

Проницаемость

1 Для целей проведения предусмотренных правилами расчетов деления на отсеки и остойчивости судна в поврежденном состоянии проницаемость каждого негрузового отсека или его части должна быть следующей:

Помещения	Проницаемость
Предназначенные для запасов	0,60
Жилые	0,95
Занятые механизмами	0,85
Пустые пространства	0,95
Предназначенные для жидкостей	0 или 0,95 <*>

<*> Выбирается та, которая приводит к более жестким требованиям.

2 Для целей проведения предусмотренных правилами расчетов деления на отсеки и остойчивости судна в поврежденном состоянии проницаемость каждого грузового отсека или его части должна быть следующей:

Помещения	Проницаемость при осадке d_s	Проницаемость при осадке d_p	Проницаемость при осадке d_1
Для сухих грузов	0,70	0,80	0,95
Для контейнеров	0,70	0,80	0,95
Грузовые помещения ро-ро	0,90	0,90	0,95

Для жидких грузов	0,70	0,80	0,95
-------------------	------	------	------

3 Могут использоваться другие значения проницаемости, если они подтверждены расчетами.

Правило 8

Специальные требования относительно стойчивости пассажирских судов

1 Пассажирское судно, рассчитанное на перевозку 400 или более человек, должно иметь водонепроницаемое деление на отсеки в корму от таранной переборки таким образом, чтобы $s_i = 1$ для повреждения, охватывающего все отсеки в пределах $0,08L$ от носового перпендикуляра для трех условий загрузки, используемых для расчета достижимого индекса деления на отсеки А. Если достижимый индекс деления на отсеки А рассчитывается для различных дифферентов, данное требование должно также выполняться для всех условий загрузки.

(п. 1 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

2 Пассажирское судно, рассчитанное на перевозку 36 или более человек, должно быть способно выдерживать повреждение в бортовой обшивке, имеющее размеры, указанные в [пункте 3](#). Соответствие этому требованию считается достигнутым демонстрацией того, что s_i , как определено в [правиле 7-2](#), составляет не менее 0,9 для трех условий загрузки, используемых для расчета достижимого индекса деления на отсеки А. Если достижимый индекс деления на отсеки А рассчитывается для различных дифферентов, данное требование должно также выполняться для всех условий загрузки.

(п. 2 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

3 Размер повреждения, предполагаемого при демонстрации соответствия [пункту 2](#), должен зависеть от общего числа перевозимых людей и от L следующим образом:

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

.1 вертикальная протяженность повреждения должна приниматься от теоретической основной линии судна до места, расположенного на 12,5 метров выше осадки при самой высокой ватерлинии деления на отсеки, определенной в [правиле 2](#), однако если меньшая вертикальная протяженность повреждения привела бы к меньшему значению S_i , то должна применяться такая меньшая протяженность;

.2 если судно рассчитано на перевозку 400 или более человек, то длина повреждения должна приниматься равной $0,03L$, но не менее 3 м в любом месте вдоль бортовой обшивки вместе с глубиной повреждения $0,1B$, но не менее 0,75 м, отмеряемой от наружной бортовой обшивки под прямым углом

к диаметральной плоскости на уровне осадки при самой высокой ватерлинии деления на отсеки;

(п. 3.2 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

.3 если судно рассчитано на перевозку менее 400 человек, то длина повреждения должна приниматься в любом месте вдоль бортовой обшивки между поперечными водонепроницаемыми переборками, при условии что расстояние между двумя соседними поперечными водонепроницаемыми переборками не менее принимаемой длины повреждения. Если расстояние между соседними поперечными водонепроницаемыми переборками менее принимаемой длины повреждения, то для целей демонстрации соответствия [пункту 2](#) эффективной должна считаться только одна из этих переборок;

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

(п. 3.4 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

.5 если судно рассчитано на перевозку более 36, но менее 400 человек, то значения длины и глубины повреждения, используемые для определения принимаемых размеров повреждения, должны быть получены линейной интерполяцией между значениями длины и глубины повреждения, которые применяются для судов, перевозящих 36 человек и 400 человек, как указано в [подпунктах .4](#) и [.2](#).

Правило 8-1 <*>

Возможности систем и информация о работоспособности

на пассажирских судах в случае поступления воды

(в ред. Резолюций ИМО от 24.05.2012 [N MSC.325\(90\)](#),

от 24.05.2018 [N MSC.436\(99\)](#))

<*> См. Guidelines on operational information for masters of passenger ships for safe return to port by own power or under tow (MSC.1/Circ.1400) и Revised guidelines on operational information for masters of passenger ships for safe return to port (MSC.1/Circ.1532) †.

† Настоящее подстрочное примечание предназначено только для информации и не является частью принятых поправок.

(сноска в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

1 Применение

Положениям настоящего правила должны отвечать пассажирские суда, имеющие длину, как она определена в правиле II-1/2.5, 120 м или более или имеющие три или более главные вертикальные зоны.

2 Доступность важнейших систем в случае повреждения, приводящего к поступлению воды

Пассажирское судно должно иметь такую конструкцию, чтобы системы, указанные в правиле II-2/21.4, оставались работоспособными в случае, если судно подвергнется затоплению в одном любом водонепроницаемом отсеке.

3 Информация о работоспособности в случае поступления воды

3.1 С целью предоставления капитану информации о работоспособности для безопасного возвращения в порт после аварии, связанной с поступлением воды, пассажирские суда, как указано в пункте 1, должны иметь:

.1 судовой компьютер для расчета остойчивости; или

.2 береговую поддержку в соответствии с руководством, разработанным Организацией.

3.2 Пассажирские суда, построенные ранее 1 января 2014 года, должны отвечать положениям пункта 3.1 не позднее первого освидетельствования для возобновления свидетельства после 1 января 2025 года.

Часть В-2

ДЕЛЕНИЕ НА ОТСЕКИ, ВОДОНЕПРОНИЦАЕМОСТЬ И НЕПРОНИЦАЕМОСТЬ ПРИ ВОЗДЕЙСТВИИ МОРЯ

(часть В-2 введена [Резолюцией](#) ИМО от 20.05.2005
N MSC.194(80) с изменениями, вступившими в силу 01.01.2009,
в ред. [Резолюции](#) ИМО от 08.12.2006 N MSC.216(82)
с изменениями, вступившими в силу 01.01.2009)

Правило 9

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

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

2 Если требуется устройство двойного дна, настил второго дна должен

доходить до бортов таким образом, чтобы днище судна было защищено до поворота скулы. Такая защита будет считаться удовлетворительной, если настил второго дна нигде не располагается ниже плоскости, параллельной линии киля и расположенной на расстоянии по вертикали не более h , отмеряемом от линии киля и рассчитываемом по следующей формуле: $h = B/20$.

Однако ни в каком случае эта величина h не должна быть менее 760 мм, и нет необходимости принимать ее более 2000 мм.

3.1 Небольшие колодцы, устроенные в двойном дне и предназначенные для осушения, не должны иметь глубину более, чем это необходимо. Вертикальное расстояние от днища такого колодца до плоскости, совпадающей с линией киля, не должно быть менее $h/2$ или 500 мм, смотря по тому, что больше, либо должно быть установлено соответствие [пункту 8](#) настоящего правила для этой части судна.

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

3.2 Прочие колодцы (например, для смазочного масла под главными двигателями) могут быть разрешены Администрацией, если она убеждена, что их устройство обеспечивает защиту, равноценную той, которая обеспечивается двойным дном, устроенным в соответствии с настоящим правилом.

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

3.2.1 Для грузового судна длиной 80 м и более или для пассажирского судна доказательство равноценной защиты должно быть установлено демонстрацией того, что судно способно выдерживать повреждения днища, как указано в [пункте 8](#). В качестве альтернативы, колодцы для смазочного масла под главными двигателями могут проходить в двойное дно ниже ограничивающей линии, определяемой расстоянием h , при условии что вертикальное расстояние между дном колодца и плоскостью, совпадающей с линией киля, не менее $h/2$ или 500 мм, смотря по тому, что больше.

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

3.2.2 Для грузовых судов длиной менее 80 м такие устройства должны обеспечивать уровень безопасности, удовлетворяющий Администрацию.

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

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

5 На пассажирских судах, к которым применяются положения [правила 1.5](#) и которые осуществляют регулярные перевозки в пределах короткого международного рейса, определенного в [правиле III/3.22](#), Администрация

может разрешить не устраивать двойного дна, если она убеждена, что устройство двойного дна в этой части судна несовместимо с его конструкцией и нормальной эксплуатацией.

6 Любая часть грузового судна длиной 80 м и более или пассажирского судна, не оборудованная двойным дном в соответствии с пунктами 1, 4 или 5, как указано в пункте 2, должна быть способна выдерживать повреждения днища в этой части судна, как указано в пункте 8. Для грузовых судов длиной менее 80 м альтернативные устройства должны обеспечивать уровень безопасности, удовлетворяющий Администрацию.
(п. 6 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

7 При необычном устройстве днища на грузовом судне длиной 80 м и более или пассажирском судне должны быть представлены доказательства того, что судно способно выдерживать повреждения днища, указанные в [пункте 8](#). Для грузовых судов длиной менее 80 м такие альтернативные устройства должны обеспечиваться уровень безопасности, удовлетворяющий Администрацию.
(п. 7 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

8 Соответствие [пунктам 3.1, 3.2.1, 6](#) или [7](#) должно достигаться доказательством того, что s_i , при расчете в соответствии с [правилом 7-2](#), будет не менее 1 для всех условий загрузки, если при повреждении днища протяженностью, указанной в [подпункте .2](#), ниже, в любом месте для поврежденной части судна:

.1 затопление таких помещений не приведет к выходу из строя аварийного энергоснабжения и освещения, внутренней связи, сигнализации или других аварийных устройств в других частях судна;

.2 предполагаемый размер повреждения является следующим:

	Для 0,3 L от носового перпендикуляра судна	В любой другой части судна
Продольная протяженность	$1/3 L^{2/3}$ или 14,5 м, смотря по тому, что меньше	$1/3 L^{2/3}$ или 14,5 м, смотря по тому, что меньше
Поперечная протяженность	$V/6$ или 10 м, смотря по тому, что меньше	$V/6$ или 5 м, смотря по тому, что меньше
Вертикальная протяженность, отмеряемая от линии киля	$V/20$, принимаемая не менее 0,76 м и не более 2 м	$V/20$, принимаемая не менее 0,76 м и не более 2 м

.3 Если любое повреждение меньшего размера, чем максимальное повреждение, указанное в [подпункте .2](#), приведет к более тяжелым последствиям, то должно рассматриваться такое повреждение.
(п. 8 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

9 Для больших нижних трюмов на пассажирских судах Администрация может потребовать увеличенной высоты двойного борта, но не более В/10 или 3 м, смотря по тому, что меньше, отмеряемой от линии киля. В качестве альтернативы повреждения днища могут рассчитываться для этих районов в соответствии с [пунктом 8](#), однако предполагая увеличенную вертикальную протяженность.

Правило 10

Конструкция водонепроницаемых переборок

1 Каждая поперечная или продольная водонепроницаемая переборка деления на отсеки должна иметь конструкционные элементы, размеры которых указаны в [правиле 2.17](#). В любом случае водонепроницаемые переборки деления на отсеки должны выдерживать по меньшей мере давление столба воды высотой до палубы переборок на пассажирских судах и палубы надводного борта на грузовых судах.
(п. 1 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

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

Правило 11

Первоначальные испытания водонепроницаемых переборок и т.п.

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

водонепроницаемых переборок.

2 Форпик, двойное дно (включая коробчатые кили) и внутренние борта должны испытываться наливом воды с напором, соответствующим требованиям [правила 10.1](#).

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

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

Правило 12

Переборки пиков и машинного помещения, туннели гребных валов и т.д.

1 Должна устанавливаться таранная переборка, которая должна быть водонепроницаемой до палубы переборок на пассажирских судах и до палубы надводного борта на грузовых судах. Эта переборка должна располагаться на расстоянии от носового перпендикуляра не менее 0,05L или 10 м, смотря по тому, что меньше, и, за исключением случаев, допускаемых Администрацией, не более 0,08L или 0,05L плюс 3 м, смотря по тому, что больше.
(п. 1 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

2 Судно должно быть спроектировано таким образом, чтобы s_i , рассчитанное в соответствии с [правилом 7-2](#), было не менее 1 в условии загрузки при самой высокой осадке деления на отсеки, в условии загрузки при уровне дифферента или любого носового дифферента, если любая часть судна в нос от таранной переборки затоплена без вертикальных пределов
(п. 2 введен [Резолюцией](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

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

.1 посередине длины такого выступа;

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

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

смотря по тому, какое из измерений дает наименьший результат.

(п. 3 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

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

(п. 4 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

5 Устройство дверей, лазов, отверстий для доступа, каналов вентиляции или любых других отверстий не допускается в таранной переборке ниже палубы переборок на пассажирских судах и палубы надводного борта на грузовых судах.

(п. 5 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

6.1 За исключением случая, предусмотренного в [пункте 6.2](#), через таранную переборку ниже палубы переборок на пассажирских судах и палубы надводного борта на грузовых судах может проходить только одна труба, обслуживающая форпиковый танк, при условии что такая труба снабжена винтовым клапаном, управляемым с места, расположенного выше палубы переборок на пассажирских судах и палубы надводного борта на грузовых судах, а клапан расположен на таранной переборке внутри форпикового танка. Администрация может, однако, разрешить установку этого клапана на кормовой стороне таранной переборки, при условии что клапан легко доступен во всех условиях эксплуатации, а помещение, в котором он установлен, не является грузовым помещением. В качестве альтернативы для грузовых судов труба может быть снабжена поворотным клапаном, поддерживаемым седлом клапана или фланцами и управляемым с места, расположенного над палубой надводного борта. Все клапаны должны изготавливаться из стали, бронзы или другого одобренного вязкого материала. Не допускаются клапаны, изготовленные из серого чугуна или подобного материала.

(п. 6.1 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

6.2 Если форпик разделен для двух различных видов жидкости, Администрация может допустить проход через таранную переборку ниже палубы переборок на пассажирских судах и палубы надводного борта на грузовых судах двух труб, каждая из которых устанавливается в соответствии с требованиями [пункта 6.1](#), при условии что Администрация убеждена в практической невозможности иного решения, чем установка такой второй трубы, и что, принимая во внимание дополнительное деление форпика на отсеки, безопасность судна обеспечивается.

7 Если имеется длинная носовая надстройка, то таранная переборка

должна быть продлена водонепроницаемой при воздействии моря до следующей палубы, расположенной непосредственно над палубой переборок на пассажирских судах и палубой надводного борта на грузовых судах. Продолжение таранной переборки может не устанавливаться непосредственно над переборкой, расположенной ниже, при условии что все части продолжения, включая любую часть прикрепленной к нему аппарели, расположены в пределах, указанных в [пункте 1](#) или [3](#), за исключением, допускаемым [пунктом 8](#), и что часть палубы, образующая уступ, является надежно непроницаемой при воздействии моря. Продолжение должно быть установлено так, чтобы предотвратить возможность причинения ему повреждения носовой дверью или аппарелью, если она установлена, в случае повреждения или отделения носовой двери или любой части аппарели.
(п. 7 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

8 Если имеются двери в носу, а наклонная грузовая аппарель образует часть продолжения таранной переборки, выступающего над палубой переборок на пассажирских судах и палубой надводного борта на грузовых судах, эта аппарель должна быть непроницаемой при воздействии моря по всей ее длине. На грузовых судах часть аппарели, которая выступает над палубой надводного борта на высоту более 2,3 м, может выступать в нос за пределы, указанные в [пункте 1](#) или [3](#). Аппарели, не отвечающие вышеуказанным требованиям, не рассматриваются как продолжение таранной переборки.
(п. 8 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

9 Количество отверстий в продолжении таранной переборки, выступающем над палубой надводного борта, должно быть сведено к минимуму, совместимому с конструкцией и нормальной эксплуатацией судна. Все такие отверстия должны иметь закрытия, обеспечивающие непроницаемость при воздействии моря.
(п. 9 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

10 Должны устанавливаться носовые и кормовые переборки, отделяющие машинное помещение от грузовых и жилых помещений, которые должны быть водонепроницаемыми до палубы переборок на пассажирских судах и палубы надводного борта на грузовых судах. Устанавливается также ахтерпиковая переборка, водонепроницаемая до палубы переборок или палубы надводного борта. Ахтерпиковая переборка может, однако, иметь уступ ниже палубы переборок или палубы надводного борта, при условии что уровень безопасности судна в отношении деления на отсеки при этом не снижается.
(п. 10 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

11 Во всех случаях дейдвудные трубы должны заключаться в водонепроницаемые помещения небольшого объема. На пассажирских судах

дейдвудный сальник должен располагаться в водонепроницаемом туннеле гребного вала или другом отделенном от отсека дейдвудной трубы водонепроницаемом помещении такого объема, чтобы в случае его затопления из-за просачивания воды через дейдвудный сальник палуба переборок не оказалась под водой. На грузовых судах, по усмотрению Администрации, могут быть приняты другие меры с целью сведения к минимуму опасности поступления воды внутрь судна при повреждении дейдвудных труб.
(п. 11 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

Правило 13

Отверстия ниже палубы переборок в водонепроницаемых переборках пассажирских судов

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

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

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

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

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

4 С соблюдением [пункта 10](#), в каждой водонепроницаемой переборке помещений, в которых находятся главные механизмы и обслуживающие их вспомогательные механизмы и котлы, может быть установлено не более одной двери, не считая туннелей гребных валов. Если установлены два или более гребных вала, то их туннели должны соединяться между собой посредством перехода. Между машинным помещением и помещениями туннелей должна быть только одна дверь, если у судна два гребных вала, и только две двери, если у судна более двух гребных валов. Все эти двери должны быть скользящего типа и расположены так, чтобы их комингсы имели возможно

большую высоту. Ручной привод управления этими дверями с места, расположенного выше палубы переборок, должен располагаться вне помещений, в которых находятся механизмы.

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

5.2 Приводы управления любыми скользящими водонепроницаемыми дверями, будь то приводы от источника энергии либо ручные, должны обеспечивать закрытие двери при крене судна до 15° на любой борт. Также должны быть учтены силы, которые могут действовать с каждой стороны двери, что может иметь место, когда вода поступает через отверстие, при этом в качестве расчетного принимается гидростатический напор, эквивалентный давлению столба воды, по меньшей мере на 1 м выше комингса по оси симметрии дверей.

5.3 Органы управления водонепроницаемой дверью, включая гидравлическую систему и электрические кабели, должны находиться настолько практически возможно ближе к переборке, в которой установлены двери, для того чтобы сократить до минимума вероятность того, что они будут повреждены при любом повреждении судна. Расположение водонепроницаемых дверей и органов управления ими должно быть таким, чтобы при повреждении судна в пределах одной пятой ширины судна, как определено в [правиле 2](#) (такое расстояние измеряется под прямым углом к диаметральной плоскости на уровне осадки при самой высокой ватерлинии деления на отсеки), работа водонепроницаемых дверей, находящихся в неповрежденной части судна, не ухудшалась.

6 Все скользящие водонепроницаемые двери с приводом от источника энергии должны иметь средства индикации, которые будут указывать со всех дистанционных постов управления, открыты или закрыты эти двери. Дистанционные посты управления должны быть только на ходовом мостике, как требуется [пунктом 7.1.5](#), и в месте, где требуется управление ручным приводом, расположенным выше палубы переборок в соответствии с требованиями [пункта 7.1.4](#).

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

.1 быть горизонтального или вертикального перемещения;

.2 с соблюдением [пункта 10](#) быть ограничена до максимальной ширины проема 1,2 м. Администрация может разрешить более широкие двери только

в тех пределах, которые необходимы для эффективной эксплуатации судна, при условии что учитываются другие меры безопасности, в том числе следующие:

.1 особое внимание должно уделяться прочности двери и средств ее закрытия с тем, чтобы предотвратить протечки; и

.2 дверь должна быть расположена вне зоны повреждения В/5;

.3 быть снабжена необходимым оборудованием для открытия и закрытия двери с использованием электрического, гидравлического привода или любого другого привода, который является приемлемым для Администрации;

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

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

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

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

7.2 Электрическая энергия, требуемая для работы скользящих водонепроницаемых дверей с приводом от источника энергии, должна подаваться от аварийного распределительного щита либо непосредственно, либо с помощью специально предназначенного распределительного щита, расположенного выше палубы переборок. Соответствующие цепи управления, индикации и аварийной сигнализации должны питаться от аварийного распределительного щита либо непосредственно, либо с помощью специально предназначенного распределительного щита, расположенного выше палубы переборок, и должны иметь возможность автоматически получать питание от переходного аварийного источника электроэнергии, требуемого в соответствии с [правилом 42.3.1.3](#), в случае выхода из строя главного или аварийного источника электроэнергии.

7.3 Скользящие двери с приводом от источника энергии должны иметь либо:

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

.2 независимую гидравлическую систему для каждой двери с источником энергии, включая двигатель и насос, обеспечивающую открытие и закрытие двери. Дополнительно должен предусматриваться гидравлический аккумулятор достаточной емкости для обеспечения по меньшей мере трехкратного срабатывания двери, т.е. закрытие - открытие - закрытие, при обратном крене 15° . Этот рабочий цикл должен обеспечиваться аккумулятором при отсутствии давления в насосе. Используемая в гидравлической системе жидкость должна выбираться с учетом температур,

которые могут встретиться во время эксплуатации установки. Групповая аварийно-предупредительная сигнализация о снижении давления газа или другие эффективные средства контроля потери запасенной энергии в гидравлических аккумуляторах должны быть предусмотрены в центральном посту управления на ходовом мостике. В каждом местном посту управления должна быть предусмотрена индикация потерь запасенной энергии; либо

.3 независимую электрическую систему и двигатель для каждой двери с источником энергии, включая двигатель, обеспечивающие открытие и закрытие двери. Источник энергии должен автоматически обеспечиваться питанием от переходного аварийного источника электроэнергии в соответствии с требованиями [правила 42.4.2](#) в случае выхода из строя главного или аварийного источника электроэнергии должен иметь достаточную мощность для обеспечения по меньшей мере трехкратного срабатывания двери, т.е. закрытие - открытие - закрытие, при обратном крене 15°.

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

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

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

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

7.7 Силовые цепи, цепи управления, индикации и аварийно-предупредительной сигнализации должны быть защищены от повреждения таким образом, чтобы повреждение в цепи одной двери не вызывало повреждения в цепи любой другой двери. Короткие замыкания или другие повреждения в системах аварийно-предупредительной сигнализации или

индикации положения двери не должны вызывать потери мощности привода этой двери. Устройства должны быть такими, чтобы протечки воды в электрическое оборудование, расположенное ниже палубы переборок, не приводили к открытию двери.

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

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

8.2 Пульт центрального поста управления на ходовом мостике должен быть снабжен схемой, показывающей расположение каждой двери, и визуальными индикаторами, показывающими, закрыта или открыта каждая дверь. Красный свет должен указывать на то, что дверь полностью открыта, а зеленый свет, - что дверь полностью закрыта. Когда дверь закрывается с помощью дистанционного управления, мигающий красный свет указывает на промежуточное положение двери. Цепь индикации должна быть независимой от цепи управления для каждой двери.

8.3 Не должно быть возможным дистанционное открытие любой двери с пульта центрального поста управления.

9.1 Если Администрация убеждена, что такие двери необходимы, то могут быть установлены водонепроницаемые двери надлежащей конструкции в водонепроницаемых переборках, разделяющих междупалубные грузовые помещения. Такие двери могут быть навесными, на катках или скользящими, но они не должны иметь дистанционного управления. Они должны

устанавливаться как можно выше и, насколько это практически выполнимо, как можно дальше от наружной обшивки. Однако ни в коем случае ближайшие к борту вертикальные кромки дверей не должны находиться на расстоянии от наружной обшивки менее $1/5$ ширины судна, определение которой дано в [правиле 2](#). Указанное расстояние измеряется под прямым углом к диаметральной плоскости судна на уровне осадки при самой высокой ватерлинии деления на отсеки.

9.2 Если какая-либо из дверей должна быть доступна во время рейса, то должно предусматриваться устройство, предотвращающее неразрешенное открытие. Если предусматривается установка таких дверей, то их число и расположение подлежат специальному рассмотрению Администрацией.

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

11.1 Если шахты или туннели для доступа из помещений экипажа в машинные помещения, для прокладки трубопроводов или каких-либо других целей проходят через водонепроницаемые переборки, то они должны быть водонепроницаемыми и отвечать требованиям [правила 16-1](#). Доступ по меньшей мере к одному из концов каждого такого туннеля или шахты, если ими пользуются в море в качестве прохода, должен осуществляться через водонепроницаемую шахту такой высоты, чтобы вход в нее находился выше палубы переборок. Доступ к другому концу шахты или туннеля может осуществляться через водонепроницаемую дверь типа, требуемого в зависимости от ее расположения на судне. Такие шахты и туннели не должны проходить через переборку деления на отсеки, которая является первой в корму от таранной переборки
(п. 11.1 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

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

11.3 Если шахты, предусмотренные в связи с наличием охлаждаемого груза и для прокладки каналов естественной или искусственной вентиляции, проходят более чем через одну водонепроницаемую переборку, то средства закрытия таких отверстий должны приводиться приводом от источника

энергии и закрываться из центрального поста управления, расположенного выше палубы переборок.

Правило 13-1

Отверстия в водонепроницаемых переборках и внутренних палубах на грузовых судах

1 Количество отверстий в водонепроницаемых конструкциях деления на отсеки должно быть сведено к минимуму, совместимому с конструкцией и нормальной эксплуатацией судна. Если необходимо, чтобы через водонепроницаемые переборки и внутренние палубы проходили трубопроводы, вентиляционные каналы, электрические кабели и т.д., то должны быть приняты меры для сохранения водонепроницаемости. Администрация может допустить послабления в отношении требований к водонепроницаемости отверстий, расположенных выше палубы надводного борта, если будет доказано, что любое прогрессирующее затопление может легко контролироваться и что безопасность судна не будет снижена.

2 Двери, предназначенные для обеспечения водонепроницаемости отверстий внутри корпуса, которые используются, когда судно находится в море, должны быть скользящими водонепроницаемыми дверями, способными дистанционно закрываться с ходового мостика, а также приводиться в действие на месте с каждой стороны переборки. На посту управления должны быть предусмотрены индикаторы, показывающие, открыты или закрыты двери, и звуковая аварийно-предупредительная сигнализация, показывающая закрытие двери. Источник энергии, органы управления и индикаторы должны быть в рабочем состоянии в случае выхода из строя основного источника энергии. Особое внимание должно уделяться сокращению до минимума влияния отказов системы управления. Каждая скользящая водонепроницаемая дверь с приводом от источника энергии должна иметь индивидуальный ручной привод. Должна обеспечиваться возможность открытия и закрытия двери вручную с обеих ее сторон.

3 Двери и крышки люков для доступа, предназначенные для обеспечения водонепроницаемости отверстий внутри корпуса, которые обычно закрыты, когда судно находится в море, должны быть снабжены средствами индикации, расположенными в непосредственной близости от них и на мостике, показывающими, открыты или закрыты двери или крышки люков. На каждой такой двери или крышке люка должна иметься надпись, указывающая на то, что она не должна оставаться открытой.

4 Для внутреннего разделения больших грузовых помещений могут быть установлены водонепроницаемые двери или аппарели надлежащей конструкции, при условии что Администрация убедится в их необходимости.

Эти двери или аппарели могут быть навесными, на катках или скользящими, но они не должны иметь дистанционного управления. Если к каким-либо из таких дверей или аппарелей должен иметься доступ во время рейса, то должно предусматриваться устройство, предотвращающее их открытие без разрешения.

5 На каждом из других средств закрытия, которые при нахождении судна в море постоянно находятся в закрытом состоянии для обеспечения водонепроницаемости внутренних отверстий, должна иметься надпись, указывающая на то, что оно должно быть закрытым. Крышки горловин, закрепляемые близко расположенными болтами, могут не иметь такой маркировки.

Правило 14

Пассажирские суда, перевозящие грузовые транспортные средства и сопровождающий персонал

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

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

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

Правило 15

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

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

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

3.1 С соблюдением требований действующей Международной [конвенции](#) о грузовой марке иллюминаторы не должны располагаться так, чтобы их нижняя кромка находилась ниже линии, проведенной параллельно палубе переборок у борта и имеющей свою самую нижнюю точку на расстоянии, равном 2,5% ширины судна, или 500 мм, смотря по тому, что больше, выше осадки самой высокой ватерлинии деления на отсеки.

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

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

(п. 4 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

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

(п. 5.1 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

5.2 Однако иллюминаторы могут устанавливаться в помещениях, предназначенных для попеременной перевозки груза и пассажиров, но они должны быть такой конструкции, чтобы исключалась возможность их открытия или открытия их штормовых крышек кем-либо без разрешения капитана.

6 Без специального разрешения Администрации иллюминаторы с

устройствами для автоматической вентиляции не должны устанавливаться в наружной обшивке палубы переборок на пассажирских судах и палубы надводного борта на грузовых судах.

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

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

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

(п. 8.2.1 в ред. Резолюции ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

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

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

8.4 Подвижные части, проходящие через обшивку борта ниже осадки при

самой высокой ватерлинии деления на отсеки, должны оборудоваться водонепроницаемым герметизирующим устройством, приемлемым для Администрации. Внутренний сальник должен располагаться в водонепроницаемом помещении такого объема, чтобы в случае его заполнения водой палуба переборок на пассажирских судах и палуба надводного борта на грузовых судах не оказалась под водой. Администрация может потребовать, чтобы в случае затопления такого отсека оставались работоспособными важнейшее электропитание и освещение или электропитание от аварийного источника и освещение, внутренняя связь, сигналы или другие аварийные устройства в других частях судна.
(п. 8.4 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

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

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

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

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

Правило 15-1

Наружные отверстия на грузовых судах

1 Все наружные отверстия, ведущие в отсеки, которые при анализе состояния судна после получения пробоины принимаются неповрежденными и которые расположены ниже окончательной ватерлинии судна в поврежденном состоянии, должны быть водонепроницаемыми.

2 За исключением крышек люков грузовых трюмов наружные отверстия, водонепроницаемость которых требуется согласно [пункту 1](#), должны быть

оборудованы индикаторами на ходовом мостике.

3 Отверстия в наружной обшивке, расположенные ниже палубы, ограничивающей вертикальные размеры пробоины, должны быть оборудованы устройством, предотвращающим их открытие без разрешения, если к этим отверстиям имеется доступ во время рейса.

4 На каждом из других средств закрытия, которые при нахождении судна в море постоянно находятся в закрытом состоянии для обеспечения водонепроницаемости наружных отверстий, должна иметься надпись, указывающая на то, что оно должно быть закрытым. Крышки горловин, закрепляемые близко расположенными болтами, могут не иметь такой маркировки.

Правило 16

Конструкция и первоначальные испытания водонепроницаемых закрытий

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

1.1 Конструкция, материалы и изготовление всех водонепроницаемых закрытий, например дверей, люков, иллюминаторов, лацпортов, грузовых и бункерных портов, клапанов, труб, зольных и мусорных рукавов, упомянутых в настоящих правилах, должны отвечать требованиям Администрации.

1.2 Такие клапаны, двери, люки и механизмы должны быть подходящим образом маркированы, с тем чтобы их можно было надлежащим образом использовать в целях обеспечения максимальной безопасности.

1.3 Рамы вертикальных водонепроницаемых дверей в нижней части не должны иметь паза, где может скапливаться мусор, препятствующий надлежащему закрытию дверей.

(п. 1 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

2 Водонепроницаемые двери и люки должны испытываться максимальным напором столба воды, давление которого соответствует конечной или промежуточной стадии затопления. Для грузовых судов, не охватываемых требованиями к аварийной остойчивости, водонепроницаемые двери и люки должны испытываться напором столба воды, давление которого измеряется от нижней кромки открытия до уровня на один метр выше палубы надводного борта. Если испытание каких-либо конкретных дверей и люков не проводится из-за возможного повреждения изоляции или деталей арматуры, то испытание конкретных дверей и люков может быть заменено испытанием прототипа дверей и люков каждого типа и размера давлением, соответствующим по меньшей мере давлению, которое они должны

выдерживать в предполагаемом месте их установки. Испытание прототипа должно проводиться до установки конкретной двери или люка. Метод и процедура установки двери или люка на судне должны быть такими же, как и при испытании прототипа. После установки на судне каждая дверь или люк должны проверяться на правильность пригонки относительно переборки и дверной коробки или относительно палубы и комингса.

(п. 2 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

Правило 16-1

Конструкция и первоначальные испытания водонепроницаемых палуб, шахт и т.д.

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

2 На пассажирских судах, если вентиляционная шахта, проходящая через надстройку, прорезает водонепроницаемую часть палубы переборок, шахта должна быть способна противостоять давлению воды, которая может находиться внутри шахты, с учетом максимального угла крена во время затопления в соответствии с [правилом 7-2](#).

(п. 2 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

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

(п. 3 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

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

Правило 17

Внутренняя водонепроницаемость пассажирских судов выше палубы переборок

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

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

3 Воздушные трубки, заканчивающиеся в надстройке, которые не оборудованы водонепроницаемыми средствами закрытия, должны рассматриваться как незащищенные отверстия при применении [правила 7-2.6.1.1](#).

(п. 3 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

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

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

Правило 17-1

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

1.1 С соблюдением положений [пунктов 1.2](#) и [1.3](#) самая нижняя точка всех проходов в помещения, расположенные ниже палубы переборок, должна быть не менее чем на 2,5 м выше палубы переборок.

1.2 Если аппарели для колесной техники установлены таким образом, что имеется доступ в помещения, расположенные ниже палубы переборок, такой доступ должен иметь непроницаемое при воздействии моря закрытие, чтобы предотвратить поступление воды в нижние помещения и иметь звуковую и световую сигнализацию, выведенную на ходовой мостик.

1.3 Администрация может разрешить устройство конкретных проходов в помещения, расположенные ниже палубы переборок, если они необходимы для важнейших работ судна, например перемещения механизмов и запасных частей, при условии что такие проходы будут водонепроницаемыми и иметь звуковую и световую сигнализацию, выведенную на ходовой мостик.

2 На ходовом мостике должны быть предусмотрены индикаторы для всех дверей в обшивке судна, дверей для погрузки и выгрузки и других средств закрытия, которые, будучи оставлены открытыми или не задраенными должным образом, могут, по мнению Администрации, привести к затоплению помещения специальной категории или грузового помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки. Система индикации должна быть спроектирована по принципу перехода в безопасное состояние в случае отказа и должна указывать с помощью визуальных сигналов, что дверь не закрыта полностью или что какое-либо из устройств крепления не находится на месте и не закреплено полностью, и с помощью звуковых сигналов - что такие дверь или средство закрытия открылись или устройства крепления стали незакрепленными. Панель индикации на ходовом мостике должна быть снабжена функцией выбора режима работы "порт/по-походному", которая обеспечивала бы подачу на ходовой мостик звукового сигнала, если судно выходит из порта с незакрытыми носовыми дверями, внутренними дверями, кормовой аппарелью или любыми другими бортовыми дверями в обшивке корпуса судна или если какое-либо средство закрытия не находится в правильном положении. Источник питания для системы индикации должен быть независимым от источника питания приводов для работы и задривания дверей.

3 Должны быть предусмотрены наблюдение с помощью телевизионных средств и система определения протечек воды, обеспечивающие индикацию на ходовом мостике и на посту управления главной двигательной установкой о любой протечке через внутренние и внешние носовые двери, кормовые двери или любые другие двери в обшивке корпуса, которая может привести к

затоплению помещений специальной категории или грузовых помещений с горизонтальным способом погрузки и выгрузки.

Часть В-3

НАЗНАЧЕНИЕ ГРУЗОВОЙ ВАТЕРЛИНИИ ДЕЛЕНИЯ НА ОТСЕКИ НА ПАССАЖИРСКИХ СУДАХ

(часть В-3 введена [Резолюцией](#) ИМО от 20.05.2005
N MSC.194(80) с изменениями, вступившими в силу 01.01.2009,
в ред. [Резолюции](#) ИМО от 08.12.2006 N MSC.216(82)
с изменениями, вступившими в силу 01.01.2009)

Правило 18

Назначение, нанесение и регистрация грузовых ватерлиний деления на отсеки на пассажирских судах

1 В целях соблюдения требуемой степени деления на отсеки должна назначаться и наноситься на борта судна грузовая ватерлиния, соответствующая одобренной осадке деления на отсеки. Судно, имеющее помещения, специально приспособленные для попеременной перевозки пассажиров и груза, может по желанию владельца иметь одну или несколько дополнительных грузовых ватерлиний, назначенных и нанесенных соответственно осадкам деления на отсеки, которые Администрация может одобрить для указанных выше режимов эксплуатации. Каждый одобренный таким образом режим эксплуатации должен отвечать требованиям [части В-1](#) настоящей главы, независимо от результатов, полученных для других режимов эксплуатации.

2 Назначенные и нанесенные на борта грузовые ватерлинии деления на отсеки должны регистрироваться в Свидетельстве о безопасности пассажирского судна и для главного пассажирского режима эксплуатации должны обозначаться символом Р1, а для других режимов - Р2, Р3 и т.д. Главным пассажирским режимом эксплуатации считается режим, при котором требуемый индекс деления на отсеки R будет наибольшим.

3 Надводный борт, соответствующий каждой из этих грузовых ватерлиний, должен измеряться в том же месте и от той же палубной линии, что и надводные борты, определяемые в соответствии с действующей Международной [конвенцией](#) о грузовой марке.

4 Надводный борт, соответствующий каждой одобренной грузовой ватерлинии деления на отсеки и режимам эксплуатации, для которых он одобрен, должен быть четко указан в Свидетельстве о безопасности пассажирского судна.

5 Ни в коем случае ни одна марка грузовой ватерлинии деления на отсеки не должна наноситься выше самой высокой грузовой ватерлинии в соленой воде, определенной исходя из условия обеспечения прочности судна или в соответствии с действующей Международной [конвенцией](#) о грузовой марке.

6 Независимо от положения марок грузовых ватерлиний деления на отсеки, судно ни в коем случае не должно быть загружено так, чтобы соответствующая данному сезону и району плавания грузовая марка, определенная в соответствии с действующей Международной [конвенцией](#) о грузовой марке, оказалась под водой.

7 Судно ни в коем случае не должно быть загружено так, чтобы в соленой воде марка грузовой ватерлинии деления на отсеки, соответствующая данному рейсу и режиму эксплуатации, оказалась под водой.

Часть В-4

ПОДДЕРЖАНИЕ ОСТОЙЧИВОСТИ

(часть В-4 введена [Резолюцией](#) от 20.05.2005

N MSC.194(80) с изменениями, вступившими в силу 01.01.2009,

в ред. [Резолюции](#) ИМО от 08.12.2006 N MSC.216(82)

с изменениями, вступившими в силу 01.01.2009)

Правило 19

Информация по борьбе за живучесть

1 В помощь вахтенному помощнику капитана на ходовом мостике должны быть постоянно вывешены или находиться под рукой схемы, ясно показывающие для каждой палубы и трюма границы водонепроницаемых отсеков, расположение в них отверстий и средств их закрытия с указанием расположения органов управления этими средствами, а также устройства для выравнивания крена, вызванного поступлением воды. Кроме того, в распоряжении командного состава судна должны иметься буклеты, содержащие вышеупомянутую информацию.

2 Исключен. - [Резолюция](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98).

2 Общие меры предосторожности, подлежащие включению в эту информацию, должны состоять из перечисления оборудования, условий и эксплуатационных процедур, которые, по мнению Администрации, являются необходимыми в целях поддержания водонепроницаемости при нормальных условиях эксплуатации судна.

3 Специальные меры предосторожности, подлежащие включению в эту

информацию, должны состоять из перечисления элементов (таких как средства закрытия, средства крепления груза, средства аварийно-предупредительной сигнализации и т.д.), которые Администрация сочтет особо важными в целях обеспечения живучести судна и выживания пассажиров и экипажа.

4 На судах, к которым применяются содержащиеся в [части В-1](#) требования к остойчивости в поврежденном состоянии, информация об остойчивости в поврежденном состоянии должна обеспечивать капитана простым и легко понятным способом оценки живучести судна во всех случаях повреждений отсека или группы отсеков.

Правило 19-1

Учения по борьбе за живучесть для пассажирских судов (введено [Резолюцией](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

1 Настоящее правило применяется к пассажирским судам, находящимся на этапе постройки 1 января 2020 года, а также до или после этой даты.

2 Учение по борьбе за живучесть должно проводиться по меньшей мере один раз в три месяца. В каждом учении может принимать участие не весь экипаж, а только те члены экипажа, у которых имеются обязанности, связанные с борьбой за живучесть.

3 Сценарии учения по борьбе за живучесть должны быть разными для каждого учения, с тем чтобы аварийные ситуации имитировались для различных условий повреждений, и, насколько это практически возможно, должны проводиться так, как если бы существовала реальная аварийная ситуация.

4 Каждое учение по борьбе за живучесть должно включать:

.1 для членов экипажа, имеющих обязанности по борьбе за живучесть, - прибытие на места сбора и подготовку к выполнению обязанностей, указанных в расписании по тревогам, требуемом [правилом III/8](#);

.2 использование информации по борьбе за живучесть и судового компьютера по остойчивости при повреждении, если он установлен, для проведения оценки остойчивости применительно к имитируемым условиям повреждений;

.3 установление связи между судном и береговыми средствами поддержки, если они предоставляются;

.4 приведение в действие водонепроницаемых дверей и других

водонепроницаемых закрытий;

.5 демонстрацию умения использовать систему обнаружения затопления, если она установлена, в соответствии с обязанностями согласно расписанию по тревогам;

.6 демонстрацию умения использовать устройства перетока и системы спрямления, если они установлены, в соответствии с обязанностями согласно расписанию по тревогам;

.7 приведение в действие осушительных насосов и проверку осушительной сигнализации и автоматических систем включения осушительных насосов; и

.8 инструктаж по оценке повреждения и использованию судовых систем по борьбе за живучесть судна.

5 По меньшей мере одно из учений по борьбе за живучесть, проводимых каждый год, должно включать инициирование береговой поддержки, если она предоставляется в соответствии с [правилом II-1/8-1.3](#), для проведения оценки устойчивости для имитируемых состояний повреждения.

6 Каждый член экипажа, имеющий назначенные обязанности по борьбе за живучесть, должен пройти ознакомительную подготовку в отношении своих обязанностей и информации по борьбе за живучесть до выхода в рейс.

7 Записи о каждом проведенном учении по борьбе за живучесть должны вестись таким же образом, как предписано для других учений в [правиле III/19.5](#).

Правило 20

Загрузка судов

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

1 По окончании загрузки судна и до его отхода капитан должен определить посадку и устойчивость судна, а также убедиться в том, что судно находится в прямом положении и отвечает критериям устойчивости, содержащимся в соответствующих правилах, и сделать об этом запись. Устойчивость судна должна всегда определяться путем расчетов или подтверждением того, что судно загружено в соответствии с одним из рассчитанных заранее условий загрузки в рамках одобренной информации об устойчивости. Администрация может допустить использование в этих целях компьютера для расчета загрузки и устойчивости или эквивалентных средств (п. 1 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

2 Водяной балласт, как правило, не должен приниматься в топливные цистерны. На судах, на которых практически невозможно избежать приема водяного балласта в топливные цистерны, должно быть установлено отвечающее требованиям Администрации оборудование для сепарации нефтеводяной смеси или предусмотрены другие приемлемые для Администрации средства удаления загрязненного нефтью водяного балласта, такие как сдача его в береговые приемные устройства.

3 Положения настоящего правила не наносят ущерба положениям Международной [конвенции](#) по предотвращению загрязнения с судов.

Правило 21

Периодическое приведение в действие и проверка водонепроницаемых дверей и т.д. на пассажирских судах

1 Ежедневно должны проводиться эксплуатационные проверки водонепроницаемых дверей, иллюминаторов, клапанов и механизмов закрытия шпигатов, зольных и мусорных рукавов. На судах, совершающих рейсы продолжительностью более одной недели, несколько эксплуатационных испытаний в полном объеме должны проводиться до выхода в рейс, а последующие - не реже одного раза в неделю в течение рейса. (п. 1 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

2 Все водонепроницаемые двери в водонепроницаемых переборках, как навесные, так и с приводом от источника энергии, которыми пользуются в море, должны проверяться ежедневно.

3 Водонепроницаемые двери и все относящиеся к ним механизмы и индикаторы, все клапаны, закрытие которых необходимо для обеспечения водонепроницаемости отсека, и все клапаны, которые обеспечивают управление перетоком воды во время аварии для спрямления судна, при нахождении судна в море должны проверяться периодически, не реже одного раза в неделю.

4 О всех эксплуатационных испытаниях и проверках, требуемых настоящим правилом, в судовом журнале должны быть сделаны записи с подробным указанием всех недостатков, которые могут быть при этом обнаружены. (п. 4 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

Правило 22

Предотвращение и предупреждение поступления воды и т.д.

1 Все водонепроницаемые двери во время плавания должны оставаться закрытыми, за исключением случаев, когда они могут быть открыты во время плавания, как указано в [пунктах 3](#). Водонепроницаемые двери в машинных помещениях, ширина которых более 1,2 м, разрешенные [правилом 13.10](#), могут открываться только в случаях, описанных в упомянутом [пункте](#). Любая дверь, которая открыта в соответствии с настоящим пунктом, должна быть готова к немедленному закрытию.

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

2 Водонепроницаемые двери, установленные ниже палубы переборок на пассажирских судах и палубы надводного борта на грузовых судах, имеющие максимальную ширину проема более 1,2 м, во время плавания должны держаться закрытыми и могут быть открыты только на ограниченные промежутки времени, когда это необходимо, как это определено Администрацией.

(п. 2 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

3 Водонепроницаемая дверь может быть открыта во время плавания для обеспечения прохода пассажиров или экипажа или когда из-за характера проводимой в непосредственной близости от двери работы требуется, чтобы дверь была открыта. Дверь должна быть немедленно закрыта по завершении прохода через дверь или работы, потребовавшей ее открытия. Администрация разрешает, чтобы такая водонепроницаемая дверь оставалась открытой во время плавания, только после тщательного рассмотрения того, какое воздействие это окажет на эксплуатацию судна и на живучесть, с учетом рекомендаций, изданных Организацией. Водонепроницаемая дверь, которая может оставаться открытой во время плавания, должна быть четко указана в судовой информации об остойчивости, и всегда должна иметься возможность ее немедленного закрытия.

(п. 3 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

4 Съёмные листы на переборках должны быть всегда на месте перед началом рейса и не сниматься во время плавания, кроме случаев экстренной необходимости, по усмотрению капитана. При установке их на место должны быть приняты необходимые меры предосторожности для обеспечения водонепроницаемости соединений. Скользящие водонепроницаемые двери с приводом от источника энергии, разрешенные в машинных помещениях в соответствии с [правилом 13.10](#), должны быть закрыты перед началом рейса и оставаться закрытыми во время плавания, за исключением случаев экстренной необходимости, по усмотрению капитана.

(п. 4 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

5 Водонепроницаемые двери, установленные в соответствии с [правилом 13.9.1](#) в водонепроницаемых переборках, разделяющих междупалубные грузовые помещения, должны закрываться перед выходом в рейс и оставаться

закрытыми в течение плавания. Время, когда такие двери открываются или закрываются, должно заноситься в судовой журнал, как может быть предписано Администрацией.

(п. 5 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

6 Лацпорты, грузовые и бункерные порты, расположенные ниже палубы переборок на пассажирских судах и палубы надводного борта на грузовых судах, должны быть надежно закрыты и задраены водонепроницаемо до выхода в рейс и оставаться закрытыми по время плавания.

(п. 6 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

7 Следующие двери, расположенные выше палубы переборок на пассажирских судах и палубы надводного борта на грузовых судах, должны быть закрыты и задраены перед началом рейса и оставаться закрытыми и задраенными до тех пор, пока судно не ошвартуется у своего следующего причала:

.1 грузовые двери в обшивке корпуса или концевых переборках закрытых надстроек;

.2 носовые козырьки, установленные в местах, указанных в пункте 7.1;

.3 грузовые двери в таранной переборке; и

.4 аппарели, образующие закрытия, альтернативные закрытиям, определенным в [пунктах 7.1 - 7.3](#) включительно.

(п. 7 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

8 При условии, что там, где дверь не может быть открыта или закрыта, когда судно стоит у причала, такая дверь может быть открыта или оставаться открытой, когда судно подходит к причалу или отходит от него, но лишь в той мере, в какой имеется возможность немедленного приведения ее в действие. В любом случае внутренняя носовая дверь должна оставаться закрытой.

9 Несмотря на требования [пунктов 7.1](#) и [7.4](#), Администрация может разрешить, чтобы, по усмотрению капитана, отдельные двери могли быть открыты, если это необходимо для эксплуатации судна или посадки и высадки пассажиров, когда судно находится на безопасной якорной стоянке и при условии, что не снижается безопасность судна.

(п. 9 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

10 Капитан должен обеспечить применение эффективной системы наблюдения за закрытием и открытием дверей, указанных в пункте 7, а также представление соответствующих докладов.

(п. 10 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

11 До начала любого рейса капитан должен обеспечить, чтобы о времени закрытия дверей, указанных в пункте 12, и любого открытия отдельных дверей в соответствии с пунктом 13 была сделана запись в судовом журнале, какой может быть предписан Администрацией.

(п. 11 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

12 Навесные двери, съемные листы, иллюминаторы, лацпорты, грузовые и бункерные порты и другие отверстия, которые согласно настоящим правилам во время плавания требуется держать закрытыми, должны закрываться до выхода в рейс. Время открытия и закрытия таких дверей (если это разрешается настоящими правилами) должно регистрироваться в таком судовом журнале, какой может быть предписан Администрацией.

(п. 12 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

13 Если при начале рейса в междупалубном пространстве нижние кромки иллюминаторов, упомянутых в [правиле 15.3.2](#), находятся ниже линии, проведенной параллельно палубе переборок у борта пассажирских судов и палубе надводного борта у борта грузовых судов и имеющей свою самую нижнюю точку на расстоянии 1,4 м плюс 2,5% ширины судна выше воды, то все иллюминаторы в этом междупалубном пространстве должны быть водонепроницаемо закрыты и заперты до выхода в рейс и не должны открываться, пока судно не придет в следующий порт. При применении настоящего пункта может быть сделана соответствующая поправка на пресную воду, когда это применимо.

.1 Время, когда такие иллюминаторы открываются в порту, а также закрываются и запираются до выхода в рейс, должно регистрироваться в таком судовом журнале, какой может быть предписан Администрацией.

.2 Применительно к любому судну, у которого один или более иллюминаторов расположены так, что, когда судно загружено по осадку при самой высокой ватерлинии деления на отсеки, к ним применимы требования [пункта 13](#), Администрация может указать ограничительную среднюю осадку, при которой нижние кромки этих иллюминаторов находились бы выше линии, проведенной параллельно палубе переборок у борта пассажирских судов и палубе надводного борта у борта грузовых судов и имеющей свою самую нижнюю точку на расстоянии 1,4 м плюс 2,5% ширины судна выше ватерлинии, соответствующей ограничительной средней осадке, при которой разрешается начало рейса без предварительного закрытия и запираения иллюминаторов, а также разрешается открывать их во время плавания под ответственность капитана. В тропических зонах, определение которых дано в действующей Международной [конвенции](#) о грузовой марке, эта ограничительная осадка может быть увеличена на 0,3 м.

(п. 13 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

14 Иллюминаторы и их штормовые крышки, к которым нет доступа во время плавания судна, должны закрываться и задраиваться до выхода в рейс. (п. 14 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

15 Если в помещениях, перечисленных в [правиле 15.5.2](#), перевозится груз, то иллюминаторы и их штормовые крышки должны быть водонепроницаемо закрыты и заперты до погрузки груза, а время такого закрытия и запираения таких иллюминаторов и штормовых крышек должно регистрироваться в судовом журнале, какой может быть предписан Администрацией. (п. 15 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

16 Когда мусорным или подобным рукавом не пользуются, то крышка и клапан, требующийся [правилом 15.10.2](#), должны быть закрыты и задрены.

Правило 22-1

Система обнаружения поступления воды на пассажирских судах, имеющих на борту 36 человек и более (в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

Должна иметься система обнаружения поступления воды в водонепроницаемые помещения, расположенные ниже палубы переборок, основанная на руководстве, разработанном Организацией.

Правило 23

Специальные требования к пассажирским судам ро-ро (в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

1 Помещения специальной категории и грузовые помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки должны постоянно патрулироваться или контролироваться эффективными способами, например с помощью телевизионного наблюдения, так чтобы любая подвижка колесной техники в неблагоприятную погоду и неразрешенный доступ пассажиров в эти помещения могли быть обнаружены во время плавания.

2 На судне должны иметься и вывешиваться в подходящем месте документы по эксплуатационным процедурам закрытия и задраивания всех дверей в обшивке корпуса судна, дверей для погрузки/выгрузки и других средств закрытия, оставление которых открытыми или не должным образом задранными может, по мнению Администрации, привести к затоплению помещения специальной категории или грузового помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки.

3 Все средства доступа с палубы ро-ро и с аппарелей для колесной

техники, ведущие в помещения, расположенные ниже палубы переборок, должны быть закрыты до выхода в рейс и должны оставаться закрытыми до тех пор, пока судно не ошвартуется у причала в следующем порту.

4 Капитан должен обеспечить, чтобы на судне действовала эффективная система наблюдения за закрытием и открытием указанных в [пункте 3](#) средств доступа и представления соответствующих докладов.

5 До выхода в рейс капитан должен обеспечить, чтобы в соответствии с требованиями [правила 22.12](#) была сделана запись в судовом журнале о времени последнего закрытия средств доступа, указанных в [пункте 3](#).

6 Несмотря на требования [пункта 3](#), Администрация может разрешить открывать отдельные средства доступа во время плавания, но только на время, достаточное для прохода людей, и, если требуется, - для проведения важнейших работ на судне.

7 Все поперечные или продольные переборки, которые рассматриваются как эффективные средства ограничения распространения морской воды на палубе ро-ро, должны находиться на своем месте и быть закреплены до выхода в рейс и должны оставаться в таком положении до тех пор, пока судно не ошвартуется у причала в следующем порту.

8 Несмотря на требования [пункта 7](#), Администрация может разрешить открывать во время плавания отдельные проходы через такие переборки, но только на время, достаточное для прохода людей, и, если требуется, для проведения важнейших работ на судне.

9 На всех пассажирских судах ро-ро капитан или назначенное им лицо командного состава должны обеспечить, чтобы во время плавания без их явно выраженного согласия ни одному пассажиру не разрешался доступ на закрытую палубу ро-ро.

Правило 24

Дополнительные требования по предотвращению и предупреждению поступления воды и т.д. на грузовых судах (в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

1 Во время плавания отверстия в наружной обшивке, расположенные ниже палубы, ограничивающей вертикальную протяженность повреждения, должны быть постоянно закрыты.
(п. 1 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

2 Несмотря на требования [пункта 3](#), Администрация может разрешить, чтобы отдельные двери могли быть открыты, по усмотрению капитана, если

это необходимо для работы судна и при условии, что не снижается безопасность судна.

3 Водонепроницаемые двери или аппарели, установленные для внутреннего разделения больших грузовых помещений, должны быть закрыты до выхода в рейс и оставаться закрытыми во время плавания. Время, когда такие двери открываются или закрываются, должно регистрироваться в судовом журнале, какой может быть предписан Администрацией. (п. 3 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

4 Действия с дверями и крышками люков, предназначенными для обеспечения водонепроницаемости внутренних отверстий для прохода, требуют разрешения вахтенного помощника капитана.

Правило 25

Датчики уровня воды на грузовых судах с одним трюмом, не являющихся навалочными судами

1 Грузовые суда с одним трюмом, не являющиеся навалочными судами, построенные до 1 января 2007 года, должны отвечать требованиям настоящего правила не позднее 31 декабря 2009 года.

2 Суда длиной (L) менее 80 м или построенные до 1998 года суда длиной менее 100 м, имеющие только один грузовой трюм, расположенный ниже палубы надводного борта, или имеющие грузовые трюмы ниже палубы надводного борта, не разделенные по меньшей мере одной водонепроницаемой переборкой, доведенной до этой палубы, должны быть оборудованы в таком помещении или помещениях датчиками уровня воды.

3 Датчики уровня воды, требуемые [пунктом 2](#), должны:

.1 подавать звуковой и световой сигналы аварийно-предупредительной сигнализации на ходовом мостике, если уровень воды над вторым дном грузового трюма достигает высоты не менее 0,3 м, и второй сигнал - когда этот уровень достигает высоты, не превышающей 15% средней высоты грузового трюма; и

.2 устанавливаться в кормовой оконечности трюма или над его самой низкой частью, если второе дно не параллельно проектной ватерлинии. Если над вторым дном установлены шпангоуты или водонепроницаемые полупереборки, Администрация может потребовать установки дополнительных датчиков.

4 Датчики уровня воды, требуемые [пунктом 2](#), могут не устанавливаться на судах, отвечающих требованиям [правила XII/12](#), либо на судах, у которых

имеются водонепроницаемые бортовые отсеки по каждому борту грузового трюма, простирающиеся вертикально по меньшей мере от второго дна до палубы надводного борта.

Часть С

МЕХАНИЧЕСКИЕ УСТАНОВКИ

(Если специально не предусмотрено иное, часть С применяется к пассажирским и грузовым судам)

Правило 26

Общие положения

1 Механизмы, котлы и прочие сосуды под давлением, связанные с ними системы трубопроводов и арматура должны по своей конструкции и изготовлению соответствовать тем эксплуатационным функциям, для которых они предназначены, а их размещение и защита должны сводить к минимуму любую опасность для людей, находящихся на борту судна, должным образом учитывая при этом движущиеся части механизмов, горячие поверхности и другие источники опасности. При проектировании должны учитываться применяемые материалы, назначение оборудования, условия его эксплуатации и условия окружающей среды на борту судна.

2 Особое внимание Администрация должна уделять надежности сдублированных компонентов, необходимых для обеспечения движения судна. Администрация может потребовать отдельный источник энергии для привода движителей, способный сообщать судну скорость хода, обеспечивающую его управляемость, особенно в случае нетрадиционных схем оборудования.

3 Должны быть предусмотрены средства, обеспечивающие поддержание или возобновление нормальной работы главных механизмов даже в случае выхода из строя одного из важных вспомогательных механизмов. Особое внимание должно уделяться неполадкам в работе:

- .1 генераторного агрегата, служащего основным источником электроэнергии;
- .2 источников снабжения паром;
- .3 систем питательной воды котлов;
- .4 топливных систем котлов или двигателей;

.5 устройств для подачи смазочного масла под давлением;

.6 устройств для подачи воды под давлением;

.7 конденсатного насоса и устройств, служащих для поддержания вакуума в конденсаторах;

.8 устройств механической подачи воздуха к котлам;

.9 воздушного компрессора и воздушного баллона, предназначенных для пуска или управления;

.10 гидравлических, пневматических или электрических систем управления главными механизмами, включая гребные винты регулируемого шага.

Однако Администрация, принимая во внимание общую безопасность судна, может допускать частичное уменьшение мощности привода движителей по сравнению с ее нормальной эксплуатационной величиной.

4 Должны быть предусмотрены средства, обеспечивающие ввод в действие механизмов при нерабочем состоянии судна без помощи извне.

5 Все котлы, все части механизмов, все паровые, гидравлические, пневматические и прочие системы и связанная с ними арматура, находящиеся под внутренним давлением, должны перед первоначальным введением их в эксплуатацию подвергаться соответствующим испытаниям, включая испытания давлением.

6 Главные механизмы и все вспомогательные механизмы, необходимые для обеспечения движения и безопасности судна, должны иметь такую конструкцию, чтобы после их установки они работали как при положении судна на ровном киле, так и при крене на любой угол до 15° включительно на тот или иной борт при статических условиях и до $22,5^\circ$ включительно на тот или иной борт при динамических условиях (бортовая качка) при одновременном динамическом дифференте (килевая качка) $7,5^\circ$ на нос или на корму. Администрация может допускать отклонения от этих значений, принимая во внимание тип, размеры и условия эксплуатации судна.

7 Должны быть приняты меры для облегчения чистки, осмотра и технического обслуживания главных и вспомогательных механизмов, включая котлы и сосуды под давлением.

8 Особое внимание должно уделяться конструкции, изготовлению и монтажу систем главных механизмов, с тем чтобы любой вид их вибрации не вызывал чрезмерных напряжений в этих механизмах при нормальных

условиях эксплуатации.

9 Неметаллические компенсационные соединения в системах трубопроводов, если эти системы проходят через борт судна и если место прохода, а также неметаллическое компенсационное соединение расположены ниже самой высокой грузовой ватерлинии, подлежат проверке в рамках освидетельствований, предписанных в [правиле I/10 "а"](#), и заменяются по мере необходимости или через промежутки времени, рекомендованные изготовителем.

(п. 9 введен [Резолюцией](#) ИМО от 05.12.1996 N MSC.57(67))

10 Инструкции по эксплуатации и техническому обслуживанию, а также чертежи судовых механизмов и оборудования, необходимых для безопасной эксплуатации судна, должны быть составлены на языке, понятном для тех лиц командного состава и членов экипажа, от которых требуется понимание такой информации для выполнения своих обязанностей.

(п. 10 введен [Резолюцией](#) ИМО от 05.12.1996 N MSC.57(67))

11 Расположение и устройство газоотводных труб расходных топливных, отстойных и масляных цистерн должно быть таким, чтобы в случае поломки газоотводной трубы это не приводило непосредственно к опасности поступления морской или дождевой воды. На каждом новом судне должны быть предусмотрены две расходные топливные цистерны для каждого вида используемого топлива, необходимого для обеспечения движения и важнейших систем, или эквивалентные устройства, обеспечивающие по меньшей мере в течение 8 ч работу двигательной установки при максимальной длительной мощности и обычной эксплуатационной нагрузке генераторной установки в море. Настоящий пункт применяется только к судам, построенным 1 июля 1998 года или после этой даты.

(п. 11 введен [Резолюцией](#) ИМО от 05.12.1996 N MSC.57(67))

Правило 27

Механизмы

1 Если существует возможность возникновения опасности вследствие превышения механизмами установленной частоты вращения, должны быть предусмотрены средства, не допускающие превышения безопасной частоты вращения.

2 Если главные или вспомогательные механизмы, включая сосуды под давлением или какие-либо части этих механизмов, подвергающиеся воздействию внутреннего давления, могут подвергаться воздействию опасного избыточного давления, то должны быть, где это практически возможно, предусмотрены средства, предохраняющие их от такого

избыточного давления.

3 Все зубчатые передачи, а также каждый вал и муфта, применяемые для передачи энергии механизмам, необходимым для обеспечения движения и безопасности судна, а также безопасности людей, находящихся на борту, должны быть спроектированы и изготовлены так, чтобы они могли выдерживать максимальные рабочие напряжения, которым они могут подвергаться при всех условиях эксплуатации; при этом надлежащее внимание должно уделяться типу двигателей, служащих для их привода или частью которых они являются.

4 Двигатели внутреннего сгорания с диаметром цилиндра 200 мм и более либо с объемом картера 0,6 куб. м и более должны быть снабжены предохранительными клапанами соответствующего типа для предотвращения взрыва в картере, имеющими достаточную площадь сечения выпускного отверстия. Предохранительные клапаны должны быть расположены таким образом или снабжены такими средствами, чтобы обеспечить такое направление выброса через клапаны, которое бы свело к минимуму возможность нанесения травм персоналу.

5 Главные турбины, а в соответствующих случаях главные двигатели внутреннего сгорания, и вспомогательные механизмы должны оборудоваться устройствами для их автоматической остановки в случае возникновения таких неисправностей, как отказ системы подачи смазочного масла, которые могут быстро повлечь за собой серьезные повреждения, полный выход из строя или взрыв. Администрация может разрешить использование средств, отключающих устройства автоматической остановки.

Правило 28

Средства обеспечения заднего хода

1 Суда должны иметь достаточную мощность заднего хода, обеспечивающую надлежащее управление судном при всех нормальных условиях.

2 Должна быть доказана и зарегистрирована способность механизмов в течение достаточно малого времени изменять направление упора винта и таким образом останавливать судно, идущее передним ходом с максимальной эксплуатационной скоростью, в пределах приемлемого расстояния <*>.

<*> См. Рекомендацию по сведениям, подлежащим включению в журнал маневренных элементов судна, принятую Резолюцией А.209(VII) Организации.

3 Сведения о времени и расстоянии торможения и об изменении направления движения судна, зарегистрированные во время испытаний, вместе с результатами испытаний по определению способности судна, имеющего несколько гребных винтов, идти и маневрировать при неработающих одном или нескольких гребных винтах должны иметься на борту судна для использования капитаном или назначенным персоналом <*>.

<*> См. Рекомендацию по сведениям, подлежащим включению в журнал маневренных элементов судна, принятую Резолюцией А.209(VII) Организации.

4 Если судно имеет дополнительные средства для маневрирования или торможения, их эффективность должна быть доказана и зарегистрирована в соответствии с [пунктами 2 и 3](#).

Правило 29

Рулевой привод

1 Если специально не указано иное, на каждом судне должны быть предусмотрены главный и вспомогательный рулевые приводы, отвечающие требованиям Администрации. Главный и вспомогательный рулевые приводы должны быть устроены таким образом, чтобы неисправность в одном из них не приводила к выходу из строя другого.

2.1 Все элементы рулевого привода и баллер руля должны иметь прочную и надежную конструкцию, отвечающую требованиям Администрации. Особое внимание должно уделяться пригодности каждого ответственного недублированного элемента. В таких ответственных элементах в надлежащих местах должны применяться антифрикционные подшипники, такие как шариковые, роликовые или подшипники скольжения, которые должны иметь либо постоянную смазку, либо устройства для смазки.

2.2 Расчетное давление для определения размеров трубопровода и других элементов рулевого привода, подвергающихся внутреннему гидравлическому давлению, должно по меньшей мере в 1,25 раза превышать максимальное рабочее давление, предполагаемое в условиях эксплуатации, указанных в [пункте 3.2](#), учитывая давление, которое может возникнуть в части системы с низким давлением. По усмотрению Администрации при проектировании трубопровода и других элементов рулевого привода должен применяться критерий усталости, учитывающий пульсацию давления, возникающую в результате динамических нагрузок.

2.3 В любой части гидравлической системы, которая может быть изолирована и в которой давление создается от источника энергии или от внешних сил, должны быть установлены предохранительные клапаны. Давление настройки предохранительных клапанов не должно превышать расчетного давления. Клапаны должны быть такого размера и конструкции, чтобы избежать чрезмерного повышения давления сверх расчетного.

3 Главный рулевой привод и баллер руля должны:

.1 иметь надлежащую прочность и быть в состоянии управлять судном при максимальной эксплуатационной скорости переднего хода, что должно быть доказано практически;

.2 обеспечивать перекладку руля с 35° одного борта на 35° другого борта при максимальных эксплуатационных осадке и скорости переднего хода судна и, при тех же самых условиях, с 35° одного борта на 30° другого борта не более чем за 28 секунд;

если доказательство соответствия настоящему требованию на ходовых испытаниях судна при наибольшей эксплуатационной осадке, идущего передним ходом со скоростью, отвечающей максимальной продолжительной частоте вращения главного двигателя и максимальному расчетному шагу, не осуществимо на практике, суда, независимо от даты постройки, могут продемонстрировать соответствие настоящему требованию одним из следующих методов:

(абзац введен [Резолюцией](#) ИМО от 22.05.2014 N MSC.365(93))

.1 во время ходовых испытаний судно не имеет дифферента, перо руля погружено полностью на переднем ходу со скоростью, отвечающей максимальной продолжительной частоте вращения главного двигателя и максимальному расчетному шагу; или

(пп. .1 введен [Резолюцией](#) ИМО от 22.05.2014 N MSC.365(93))

.2 если во время ходовых испытаний полного погружения руля достичь невозможно, расчетом, использующим площадь погруженной части пера руля, должна быть определена соответствующая скорость переднего хода для предложенного в ходовых испытаниях состояния загрузки. Определенная расчетом скорость переднего хода должна обеспечить результат в виде усилия и крутящего момента, приложенных к главному рулевому приводу, значения которых по меньшей мере таковы, как если бы судно проходило испытания с наибольшей эксплуатационной осадкой и шло передним ходом со скоростью, отвечающей максимальной продолжительной частоте вращения главного двигателя и максимальному расчетному шагу; или

(пп. .2 введен [Резолюцией](#) ИМО от 22.05.2014 N MSC.365(93))

.3 усилие и крутящий момент, действующие на рулевое устройство при

состоянии загрузки, имевшем место при ходовых испытаниях, были надежным образом спрогнозированы и экстраполированы на состояние судна в полном грузу. Скорость судна должна отвечать максимальной продолжительной частоте вращения главного двигателя и максимальному расчетному шагу гребного винта;

(пп. .3 введен [Резолюцией](#) ИМО от 22.05.2014 N MSC.365(93))

.3 работать от источника энергии, если это необходимо для выполнения требований [пункта 3.2](#), а также в любом случае, когда по требованию Администрации баллер руля в районе румпеля имеет диаметр более 120 мм без учета усиления для плавания во льдах; и

.4 быть сконструированы так, чтобы они не были повреждены при максимальной скорости заднего хода; однако нет необходимости проверять это конструктивное требование посредством испытаний при максимальной скорости заднего хода и максимальном угле перекладки руля.

4 Вспомогательный рулевой привод должен:

.1 иметь надлежащую прочность и быть в состоянии управлять судном при скорости, обеспечивающей его управляемость, и быстро приводиться в действие в экстренных случаях;

.2 обеспечивать перекладку руля с 15° одного борта на 15° другого борта не более чем за 60 секунд при максимальной эксплуатационной осадке судна и скорости, равной половине максимальной эксплуатационной скорости переднего хода судна или 7 узлам, смотря по тому, что больше; (в ред. [Резолюции](#) ИМО от 22.05.2014 N MSC.365(93))

если доказательство соответствия настоящему требованию на ходовых испытаниях судна при наибольшей эксплуатационной осадке, идущего передним ходом со скоростью, равной половине скорости, отвечающей максимальной продолжительной частоте вращения главного двигателя и максимальному расчетному шагу, или 7 узлам, смотря по тому, что больше, не осуществимо на практике, суда, независимо от даты постройки, включая суда, находящиеся на этапе постройки ранее 1 января 2009 года, могут продемонстрировать соответствие настоящему требованию одним из следующих методов:

(абзац введен [Резолюцией](#) ИМО от 22.05.2014 N MSC.365(93))

.1 во время ходовых испытаний судно не имеет дифферента, перо руля погружено полностью на переднем ходу со скоростью, равной половине скорости, отвечающей максимальной продолжительной частоте вращения главного двигателя и максимальному расчетному шагу, или 7 узлам, смотря по тому, что больше; или

(пп. .1 введен [Резолюцией](#) ИМО от 22.05.2014 N MSC.365(93))

.2 если во время ходовых испытаний полного погружения руля достичь невозможно, расчетом, использующим площадь погруженной части пера руля, должна быть определена соответствующая скорость переднего хода для предложенного в ходовых испытаниях состояния загрузки. Определенная расчетом скорость переднего хода должна обеспечить результат в виде усилия и крутящего момента, приложенных к вспомогательному рулевому приводу, значения которых по меньшей мере таковы, как если бы судно проходило испытания с наибольшей эксплуатационной осадкой и шло передним ходом со скоростью, равной половине скорости, отвечающей максимальной продолжительной частоте вращения главного двигателя и максимальному расчетному шагу, или 7 узлам, смотря по тому, что больше; или (пп. .2 введен [Резолюцией](#) ИМО от 22.05.2014 N MSC.365(93))

.3 усилие и крутящий момент, действующие на рулевое устройство при состоянии загрузки, имевшем место при ходовых испытаниях, были надежным образом спрогнозированы и экстраполированы на состояние судна в полном грузу; и (пп. .3 введен [Резолюцией](#) ИМО от 22.05.2014 N MSC.365(93))

.3 работать от источника энергии, если это необходимо для выполнения требований [пункта 4.2](#), а также в любом случае, когда по требованию Администрации баллер руля в районе румпеля имеет диаметр более 230 мм без учета усиления для плавания во льдах.

5 Силовые агрегаты главного и вспомогательного рулевых приводов должны:

.1 запускаться автоматически при восстановлении питания энергией после его потери; и

.2 приводиться в действие с поста на ходовом мостике. В случае потери питания энергией любого из силовых агрегатов рулевого привода на ходовом мостике должны подаваться звуковой и световой аварийно-предупредительные сигналы.

6.1 Если главный рулевой привод включает два или более одинаковых силовых агрегата, вспомогательный рулевой привод не требуется, при условии что:

.1 на пассажирском судне главный рулевой привод обеспечивает перекадку руля в соответствии с требованиями [пункта 3.2](#), когда любой один из силовых агрегатов не работает;

.2 на грузовом судне главный рулевой привод обеспечивает перекадку руля в соответствии с требованиями [пункта 3.2](#) при работе всех силовых агрегатов;

.3 главный рулевой привод устроен так, что при единичном повреждении в системе его трубопровода или в одном из силовых агрегатов это повреждение может быть изолировано с целью поддержания или быстрого восстановления управляемости судна.

6.2 До 1 сентября 1986 года Администрация может допускать установку рулевых приводов, не отвечающих требованиям [пункта 6.1.3](#) в отношении гидравлической системы, но зарекомендовавших себя надежными в работе.

6.3 Рулевые приводы, не являющиеся гидравлическими, должны соответствовать требованиям, которые, по мнению Администрации, равноценны требованиям настоящего пункта.

7 Управление рулевым приводом должно обеспечиваться, как указано ниже:

.1 главным рулевым приводом - как с ходового мостика, так и из румпельного отделения;

.2 если главный рулевой привод устроен в соответствии с пунктом 6, - двумя независимыми системами управления, каждая из которых приводится в действие с ходового мостика. Это не требует дублирования штурвала или рукоятки управления. В случае, если система управления включает гидравлический телемотор, установка второй независимой системы не требуется, за исключением танкеров, танкеров-химовозов или газовозов валовой вместимостью 10000 рег. т и более;

.3 вспомогательным рулевым приводом - из румпельного отделения и, если он работает от источника энергии, также с ходового мостика, причем это управление должно быть независимым от системы управления главным рулевым приводом.

8 Любая система управления с ходового мостика главным или вспомогательным рулевым приводом должна отвечать следующим положениям:

.1 если система электрическая, то она должна получать питание по собственной отдельной цепи, подключенной к силовой цепи рулевого привода в румпельном отделении или непосредственно к шинам распределительного щита, питающего эту силовую цепь, в точке, смежной с точкой подключения силовой цепи рулевого привода;

.2 в румпельном отделении должны быть предусмотрены средства отключения любой системы управления с ходового мостика от рулевого привода, который она обслуживает;

.3 система должна приводиться в действие с поста на ходовом мостике;

.4 в случае потери питания электроэнергией системы управления на ходовом мостике должны подаваться звуковой и световой аварийно-предупредительные сигналы; и

.5 цепи питания системы управления рулевым приводом должны иметь защиту только от короткого замыкания.

9 Силовые цепи и системы управления рулевыми приводами с относящимися к ним элементами, кабелями и трубопроводами, требуемыми настоящим правилом и [правилом 30](#), должны быть проложены на всем своем протяжении на возможно большем расстоянии друг от друга.

10 Должны быть предусмотрены средства связи между ходовым мостиком и румпельным отделением.

11 Угловое положение руля

.1 Если главный рулевой привод работает от источника энергии, то на ходовом мостике должно указываться угловое положение руля. Указатель положения руля должен действовать независимо от системы управления рулевым приводом.

.2 в румпельном отделении должна быть предусмотрена возможность определения углового положения руля.

12 Для гидравлического рулевого привода, работающего от источника энергии, должно предусматриваться следующее:

.1 средства для поддержания чистоты рабочей жидкости, учитывающие тип и конструкцию гидравлической системы;

.2 аварийно-предупредительная сигнализация о низком уровне рабочей жидкости для каждого резервуара, указывающая на утечку рабочей жидкости как можно скорее после ее появления. Звуковые и световые аварийно-предупредительные сигналы должны подаваться на ходовом мостике и в машинном помещении в местах, где они легко могут быть замечены; и

.3 стационарная цистерна, имеющая объем, достаточный для перезарядки по меньшей мере одной силовой системы, включая резервуар, если требуется, чтобы главный рулевой привод работал от источника энергии. Посредством трубопровода эта цистерна должна быть постоянно подсоединена к гидравлическим системам таким образом, чтобы эти системы можно было легко перезарядить с места, расположенного в румпельном отделении. Цистерна должна быть оборудована указателем уровня рабочей жидкости.

13 Румпельное отделение должно быть:

.1 легко доступно и, насколько это практически возможно, отделено от машинных помещений; и

.2 снабжено соответствующими средствами, обеспечивающими рабочий доступ к механизмам рулевого привода и органам его управления. Эти средства должны включать поручни и решетчатые или другие нескользящие настилы для обеспечения надлежащих условий работы в случае утечки рабочей жидкости.

14 Если требуется, чтобы баллер руля в районе румпеля имел диаметр более 230 мм без учета усиления для плавания во льдах, то должно быть предусмотрено автоматическое включение в течение 45 секунд другого источника питания, в качестве которого может использоваться либо аварийный источник электроэнергии, либо независимый источник энергии, расположенный в румпельном отделении, мощностью, достаточной по меньшей мере для обеспечения работы силового агрегата рулевого привода, отвечающего требованиям [пункта 4.2](#), а также связанных с ним системы управления и указателя положения руля. Этот независимый источник энергии должен использоваться лишь для этой цели. На каждом судне валовой вместимостью 10000 рег. т и более этот другой источник питания должен обеспечивать непрерывную работу в течение по меньшей мере 30 минут, а на любом другом судне - в течение по меньшей мере 10 минут.

15 На каждом танкере, танкере-химовозе или газовозе валовой вместимостью 10000 рег. т и более и на каждом другом судне валовой вместимостью 70000 рег. т и более главный рулевой привод должен включать два или более одинаковых силовых агрегата, отвечающие положениям [пункта б](#).

16 Каждый танкер, танкер-химовоз или газовоз валовой вместимостью 10000 рег. т и более должен, с учетом [пункта 17](#), отвечать следующим положениям:

.1 главный рулевой привод должен быть устроен таким образом, чтобы в случае потери управляемости из-за единичного повреждения в любой части одной из силовых систем главного рулевого привода, исключая румпель, сектор или другие элементы, служащие для той же цели, а также исключая случаи заклинивания исполнительного привода перекладки руля, управляемость восстанавливалась в течение не более 45 секунд после выхода из строя одной из силовых систем;

.2 главный рулевой привод должен включать:

.2.1 либо две независимые и отдельные силовые системы, каждая из

которых в состоянии обеспечить выполнение требований [пункта 3.2](#);

.2.2 либо по меньшей мере две одинаковые силовые системы, которые при одновременной нормальной работе в состоянии обеспечить выполнение требований [пункта 3.2](#). Там, где это необходимо для выполнения настоящего требования, должна быть предусмотрена взаимосвязь гидравлических силовых систем. Должна быть обеспечена возможность обнаружения утечки рабочей жидкости из одной силовой системы, а также автоматической изоляции поврежденной системы, с тем чтобы полностью сохранить рабочее состояние другой силовой системы или систем;

.3 рулевые приводы негидравлического типа должны отвечать равноценным требованиям.

17 Для танкеров, танкеров-химовозов или газовозов валовой вместимостью 10000 рег. т и более, но дедеветом менее 100000 т могут допускаться решения, отличные от изложенных в [пункте 16](#), которые не требуют применения к исполнительному приводу или приводам перекачки руля критерия единичного отказа, при условии достижения равноценного уровня безопасности и при условии, что:

.1 после потери управляемости в результате единичного повреждения в любой части системы трубопровода или в одном из силовых агрегатов управляемость восстанавливается в течение 45 секунд; и

.2 если рулевой привод включает лишь один исполнительный привод перекачки руля, особое внимание уделяется анализу напряжений в конструкции, включая, где применимо, анализ усталостных напряжений и анализ механики разрушений. Особое внимание должно уделяться также применяемым материалам, установке уплотнений, проведению испытаний и проверок, а также обеспечению надежного технического обслуживания. Учитывая вышеизложенное, Администрация должна принять правила, включающие положения принятого Организацией Руководства по допуску сдублированных исполнительных приводов перекачки руля для танкеров валовой вместимостью 10000 рег. т и более, но дедеветом менее 100000 т <*>.

<*> См. Руководство по допуску сдублированных исполнительных приводов перекачки руля для танкеров, танкеров-химовозов и газовозов валовой вместимостью 10000 рег. т и более, но дедеветом менее 100000 т, принятое Резолюцией А.467(ХII) Организации.

18 Для танкера, танкера-химовоза или газовоза валовой вместимостью 10000 рег. т и более, но дедеветом менее 70000 т. Администрация может до 1 сентября 1986 года допускать рулевые приводы, не отвечающие критерию

единичного отказа, требуемого в [пункте 16](#) для гидравлической системы, но зарекомендовавшие себя надежными в работе.

19 Каждый танкер, танкер-химовоз или газовоз валовой вместимостью 10000 рег. т и более, построенный до 1 сентября 1984 года, должен не позднее 1 сентября 1986 года отвечать следующим требованиям:

.1 требованиям [пунктов 7.1, 8.2, 8.4, 10, 11, 12.2, 12.3 и 13.2](#);

.2 должны быть предусмотрены две независимые системы управления рулевым приводом, каждая из которых может приводиться в действие с ходового мостика. Это не требует дублирования штурвала или рукоятки управления;

.3 в случае выхода из строя работающей системы управления рулевым приводом должна быть обеспечена возможность немедленного приведения в действие второй системы с ходового мостика; и

.4 каждая система управления рулевым приводом, если она электрическая, должна получать питание по собственной отдельной цепи, подключенной к силовой цепи рулевого привода или непосредственно к шинам распределительного щита, питающего эту силовую цепь, в точке, смежной с точкой подключения силовой цепи рулевого привода.

20 В дополнение к требованиям [пункта 19](#) на каждом танкере, танкере-химовозе или газовозе валовой вместимостью 40000 рег. т и более, построенном до 1 сентября 1984 года, рулевой привод не позднее 1 сентября 1988 года должен быть устроен таким образом, чтобы в случае единичного повреждения в его трубопроводах или в одном из силовых агрегатов сохранялась управляемость или обеспечивалась фиксация положения руля с целью быстрого восстановления управляемости. Это должно достигаться с помощью:

.1 независимых стопоров руля; или

.2 быстродействующих клапанов, которые могут приводиться в действие вручную с целью изолирования исполнительного привода или приводов перекладки руля от внешних гидравлических трубопроводов, а также средств непосредственного пополнения исполнительного привода перекладки руля с помощью стационарного независимого насоса, работающего от источника энергии, и системы трубопроводов; или

.3 таких мер, которые в случае взаимосвязанных гидравлических силовых систем должны обеспечить обнаружение потери рабочей жидкости из поврежденной силовой системы и ее изолирование автоматически или с ходового мостика, с тем чтобы полностью сохранить рабочее состояние

другой системы.

Правило 30

Дополнительные требования к электрическим и электрогидравлическим рулевым приводам

1 На ходовом мостике и в надлежащих местах управления главными механизмами должны устанавливаться средства индикации работы двигателей электрических и электрогидравлических рулевых приводов.

2 Каждый электрический или электрогидравлический рулевой привод, состоящий из одного или более силовых агрегатов, должен обслуживаться по меньшей мере двумя отдельными цепями, получающими питание непосредственно от главного распределительного щита; однако одна из этих цепей может получать питание через аварийный распределительный щит. Вспомогательный электрический или электрогидравлический рулевой привод, связанный с главным электрическим или электрогидравлическим рулевым приводом, может быть подключен к одной из цепей, питающих этот главный рулевой привод. Цепи, питающие электрический или электрогидравлический рулевой привод, должны быть рассчитаны на нагрузку, достаточную для питания всех двигателей, которые могут быть одновременно подключены к ним и одновременная работа которых может потребоваться.

3 Для таких цепей и двигателей должна предусматриваться защита от короткого замыкания и сигнализация о перегрузке. Защита от сверхтока, включая пусковой ток, если она предусмотрена, должна быть рассчитана не менее чем на двукратный ток полной нагрузки двигателя или цепи, защищаемых таким образом, и должна быть так устроена, чтобы обеспечивать прохождение соответствующих пусковых токов. Если используется трехфазное питание, то должна быть предусмотрена сигнализация, указывающая на выход из строя любой из фаз питания. Сигнализация, требуемая настоящим пунктом, должна быть как звуковой, так и световой и находиться на видном месте в помещении главных механизмов или центральном посту управления, с которого обычно осуществляется управление главными механизмами, а также должна отвечать применимым требованиям [правила 51](#).

4 На судах валовой вместимостью менее 1600 рег. т питание главного рулевого привода может осуществляться по одной цепи от главного распределительного щита, если вспомогательный рулевой привод, который согласно требованиям [правила 29.4.3](#) должен работать от источника энергии, работает не от электрического источника энергии либо работает от электродвигателя, предназначенного в основном для других нужд. Если такой электродвигатель, предназначенный в основном для других нужд,

используется в качестве источника энергии для работы такого вспомогательного рулевого привода, то Администрация может не требовать выполнения положений [пункта 3](#), при условии что защитное устройство отвечает требованиям Администрации и она убеждена в достаточности выполнения требований [правил 29.5.1](#) и [.2](#) и [29.7.3](#), применимых к вспомогательному рулевому приводу.

Правило 31

Органы управления механизмами

1 Главные и вспомогательные механизмы, необходимые для обеспечения движения и безопасности судна, должны быть оборудованы эффективными средствами, обеспечивающими их работу и управление.

2 Если предусматривается дистанционное управление главными механизмами с ходового мостика и предполагается несение вахты в машинных помещениях, то должны применяться следующие положения:

.1 при всех условиях плавания, включая маневрирование, с ходового мостика должны полностью регулироваться частота вращения, направление упора и, в соответствующих случаях, шаг гребного винта;

.2 дистанционное управление каждым независимым гребным винтом должно осуществляться с помощью органа управления, спроектированного и изготовленного таким образом, что его работа не требует особого внимания к данным, касающимся функционирования механизма. Если предусматривается одновременная работа нескольких гребных винтов, они могут управляться одним органом управления;

.3 главные механизмы должны быть снабжены размещенным на ходовом мостике устройством для их экстренной остановки, независимым от системы управления с ходового мостика;

.4 передаваемые с ходового мостика команды по управлению главными механизмами должны указываться, в зависимости от случая, в центральном посту управления главными механизмами либо в местном посту управления;

.5 дистанционное управление главными механизмами должно быть возможным одновременно только с одного поста; на таких постах допускается применение взаимосвязанных устройств управления. На каждом посту должна быть предусмотрена индикация, показывающая, с какого поста ведется управление главными механизмами. Переключение управления между ходовым мостиком и машинными помещениями должно быть возможным только в помещении главных механизмов или в центральном посту управления главными механизмами. Эта система должна включать средства,

предотвращающие значительное изменение упора гребных винтов при переключении управления с одного поста на другой;

.6 должна быть предусмотрена возможность местного управления главными механизмами даже в случае выхода из строя любой части системы дистанционного управления;

.7 конструкция системы дистанционного управления должна предусматривать подачу аварийно-предупредительного сигнала в случае выхода ее из строя; до перехода на местное управление должны сохраняться заданные частота вращения и направление упора гребного винта, если только Администрация не сочтет это практически невозможным;

.8 на ходовом мостике должны быть установлены указатели:

.8.1 частоты и направления вращения гребного винта, если установлен винт фиксированного шага;

.8.2 частоты вращения и положения лопастей гребного винта, если установлен винт регулируемого шага;

.9 на ходовом мостике и в машинном помещении должна быть предусмотрена аварийно-предупредительная сигнализация, указывающая на низкое давление пускового воздуха, настроенная на давление, при котором еще сохраняется возможность пуска главного двигателя. Если дистанционная система управления главными механизмами предусматривает автоматический пуск, то число последовательных автоматических попыток при неудавшемся пуске должно быть ограничено, с тем чтобы сохранить достаточное давление пускового воздуха для местного пуска.

Абзац исключен. - [Резолюция](#) ИМО от 20.05.2005 N MSC.194(80) с изменениями, вступившими в силу 01.01.2007.

3 Если главные механизмы и другие связанные с ними механизмы, включая основные источники электроэнергии, имеют различный уровень автоматического или дистанционного управления и находятся под постоянным наблюдением вахты, осуществляемым из центрального поста управления, то устройства и органы управления должны быть так спроектированы, оборудованы и установлены, чтобы работа механизмов была такой же безопасной и надежной, как если бы они находились под непосредственным наблюдением; для этой цели должны применяться соответственно [правила 46 - 50](#). Особое внимание должно уделяться защите таких помещений от пожара и затопления.

4 Системы автоматического пуска, работы и управления должны, как правило, включать средства для ручного отключения органов автоматического

управления. Выход из строя любой части таких систем не должен препятствовать использованию ручного отключения.

5 Суда, построенные 1 июля 1998 года или после этой даты, должны отвечать требованиям [пунктов 1 - 4](#) со следующими поправками:

.1 [пункт 1](#) заменяется следующим:

"1 Главные и вспомогательные механизмы, необходимые для обеспечения движения, управления и безопасности судна, должны быть оборудованы эффективными средствами, обеспечивающими их работу и управление. Все системы управления, необходимые для обеспечения движения, управления и безопасности судна, должны быть независимыми или сконструированы так, чтобы выход из строя одной системы не ухудшал работу другой системы.";

.2 во второй и третьей строках [пункта 2](#) исключаются слова "и предполагается несение вахты в машинных помещениях";

.3 [первое предложение пункта 2.2](#) заменяется следующим:

".2 управление каждым независимым гребным винтом должно осуществляться с помощью отдельного органа управления с автоматическим выполнением всех связанных с этим управлением функций, включая, при необходимости, средства предотвращения перегрузки главных механизмов.";

.4 [пункт 2.4](#) заменяется следующим:

".4 передаваемые с ходового мостика команды по управлению главными механизмами должны указываться в центральном посту управления главными механизмами и в местном посту управления,";

.5 в конце [пункта 2.6](#) добавляется следующее новое предложение:

"Должна быть также предусмотрена возможность управления вспомогательными механизмами, необходимыми для обеспечения движения и безопасности судна, на соответствующих механизмах или около них"; и

.6 [пункты 2.8, 2.8.1 и 2.8.2](#) заменяются следующим:

".8 на ходовом мостике, в центральном посту управления главными механизмами и местном посту управления должны быть установлены указатели:

.8.1 частоты и направления вращения гребного винта, если установлен винт фиксированного шага; и

.8.2 частоты вращения и положения лопастей гребного винта, если

установлен винт регулируемого шага;
(п. 5 введен [Резолюцией](#) ИМО от 05.12.1996 N MSC.57(67))

6 Суда, построенные 1 июля 2004 года или после этой даты, должны отвечать требованиям [пунктов 1 - 5](#) со следующими поправками:

.1 в [пункте 2](#) добавляется следующий новый подпункт .10:

".10 автоматизированные системы должны быть спроектированы таким образом, чтобы предупреждение о достижении порогового уровня предстоящего или неминуемого замедления или остановки системы обеспечения движения подавалось вахтенному помощнику капитана своевременно, с тем чтобы он мог оценить навигационную ситуацию в чрезвычайных обстоятельствах. В частности, системы должны контролировать, наблюдать, сообщать, подавать сигнал тревоги и принимать меры, обеспечивающие безопасность, для замедления или остановки системы обеспечения движения, предоставляя в то же время вахтенному помощнику капитана возможность перейти на ручное управление, кроме тех случаев, когда ручное управление приведет к полному разрушению двигателя и/или оборудования, обеспечивающего движение, в течение короткого периода времени, например в случае разноса двигателя.

(п. 6 введен [Резолюцией](#) ИМО от 20.05.2005 N MSC.194(80) с изменениями, вступившими в силу 01.01.2007)

Правило 32

Паровые котлы и системы питания котлов

1 На каждом паровом котле и каждом утилизионном парогенераторе должно быть установлено не менее двух предохранительных клапанов достаточной пропускной способности. Учитывая, однако, производительность или любые другие характеристики любого парового котла или утилизионного парогенератора, Администрация может разрешить установку только одного предохранительного клапана, если она убеждена, что при этом обеспечивается надлежащая защита от избыточного давления.

2 Каждый котел, работающий на жидком топливе и предназначенный для безвахтенной эксплуатации, должен быть оборудован предохранительными устройствами, отключающими подачу топлива и подающими аварийно-предупредительный сигнал в случае понижения уровня воды, нарушения подачи воздуха или обрыва факела.

3 Водотрубные котлы, обслуживающие главные турбины, должны быть оборудованы аварийно-предупредительной сигнализацией о высоком уровне воды.

4 Каждая парогенераторная установка, которая обслуживает системы, необходимые для обеспечения безопасности судна, или которая может представлять опасность из-за нарушения подачи питательной воды, должна быть оборудована не менее чем двумя отдельными системами питательной воды, включая питательные насосы, при этом допускается один ввод в коллектор. Если конструкция насоса не обеспечивает предотвращения избыточного давления, должны быть предусмотрены средства, предотвращающие избыточное давление в любой части системы.

5 Котлы должны быть оборудованы устройствами для контроля и обеспечения требуемого качества питательной воды. Должны быть предусмотрены соответствующие устройства, предотвращающие, насколько это практически возможно, попадание в котел нефти или других загрязнителей, которые могут неблагоприятно подействовать на его работу.

6 Каждый котел, который необходим для обеспечения безопасности судна и конструкция которого предусматривает его работу при определенном уровне воды, должен быть снабжен не менее чем двумя указателями уровня воды в нем, по меньшей мере один из которых должен быть водомерным стеклом с непосредственным указанием уровня.

Правило 33

Системы паропроводов

1 Каждый паропровод и связанная с ним арматура, через которую может проходить пар, должны быть спроектированы, изготовлены и установлены таким образом, чтобы выдерживать максимальные рабочие напряжения, которым они могут подвергаться.

2 Должны быть предусмотрены средства осушения каждого паропровода, в котором в противном случае может произойти опасный гидравлический удар.

3 Если к трубе или арматуре паропровода может подводиться пар от любого источника под давлением, превышающим их расчетное давление, то должны быть установлены соответствующий редукционный клапан, предохранительный клапан и манометр.

Правило 34

Системы сжатого воздуха

1 На каждом судне должны быть предусмотрены средства предотвращения избыточного давления в любой части системы сжатого

воздуха и там, где водяные рубашки или кожухи воздушных компрессоров и охладителей могут подвергаться опасному избыточному давлению из-за просачивания в них сжатого воздуха из находящихся под давлением частей. Все системы должны быть оборудованы надлежащими устройствами для сброса давления.

2 Главные воздушные пусковые устройства для главных двигателей внутреннего сгорания должны быть надлежащим образом защищены на случай обратного выброса пламени и взрыва в трубопроводах пускового воздуха.

3 Все нагнетательные трубопроводы от компрессоров пускового воздуха должны идти непосредственно к воздушным баллонам, а все трубопроводы пускового воздуха от воздушных баллонов к главным или вспомогательным двигателям должны быть проложены совершенно независимо от нагнетательных трубопроводов компрессора.

4 Должны быть приняты меры для сведения к минимуму попадания масла в системы сжатого воздуха и для осушения этих систем.

Правило 35

Системы вентиляции в машинных помещениях

Машинные помещения категории А должны вентилироваться надлежащим образом, с тем чтобы при работе в этих помещениях механизмов на полную мощность и котлов на полную производительность при всех погодных условиях, включая штормовую погоду, обеспечивать подачу воздуха в эти помещения в количестве, достаточном для обеспечения безопасности и нормальных условий работы персонала, а также для обеспечения работы механизмов. Любое другое машинное помещение должно иметь надлежащую вентиляцию в соответствии с его назначением.

Правило 35-1

Осушительные средства

(введено [Резолюцией](#) ИМО от 20.05.2005 N MSC.194(80)
с изменениями, вступившими в силу 01.01.2009)

1 Настоящее правило применяется к судам, построенным 1 января 2009 года или после этой даты.

2 Пассажирские и грузовые суда

2.1 Должна быть предусмотрена эффективная осушительная система,

обеспечивающая при всех практически возможных условиях откачку воды из любого водонепроницаемого отсека и его осушение, исключая помещения, постоянно предназначенные для пресной воды, водяного балласта, жидких топлива или груза, для которых предусматриваются другие эффективные средства откачки. Должны быть предусмотрены эффективные средства для осушения трюмов с изоляцией.

2.2 Насосы санитарный, балластный и общесудового назначения могут рассматриваться как независимые осушительные насосы с приводом от источника энергии, если предусмотрено необходимое соединение их с осушительной системой.

2.3 Все осушительные трубопроводы, проходящие в угольных бункерах, топливных цистернах или под ними, а также в котельных или машинных помещениях, включая помещения, в которых расположены топливные отстойные цистерны или топливные насосы, должны изготавливаться из стали или другого подходящего материала.

2.4 Устройство осушительной и балластной системы должно исключать возможность попадания забортной воды и воды из балластных цистерн в грузовые и машинные помещения или из одного отсека в другой. Должны быть приняты меры, исключаящие случайное заполнение забортной водой диптанков, имеющих отростки осушительной и балластной системы, при нахождении в них груза или откачку через осушительный трубопровод при нахождении в них водяного балласта.

2.5 Все распределительные коробки и управляемые вручную клапаны осушительной системы должны размещаться в местах, доступных в обычных условиях.

2.6 Должны быть предусмотрены меры для осушения закрытых грузовых помещений, расположенных на палубе переборок пассажирского судна и на палубе надводного борта грузового судна, однако Администрация может разрешить не предусматривать осушительные средства в каком-либо отдельном отсеке любого судна или категории судов, если она убеждена, что ввиду размера и внутреннего деления таких помещений на более мелкие отсеки это не приведет к снижению безопасности судна. Для судов, на которые распространяются положения [правила II-1/1.1.1.1](#), в отношении особых опасностей, связанных с потерей остойчивости при установке стационарных систем пожаротушения водораспылением, см. [II-2/20.6.1.4](#).
(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

2.6.1 Если высота надводного борта до палубы переборок или палубы надводного борта соответственно такова, что кромка палубы погружается в воду при крене судна более 5°, осушение должно производиться посредством достаточного количества шпигатов соответствующего размера, позволяющих

производить слив непосредственно за борт и расположенных согласно требованиям [правила 15](#) в случае пассажирского судна и согласно требованиям к шпигатам, приемным и отливным отверстиям действующей Международной [конвенции](#) о грузовой марке - в случае грузового судна.

2.6.2 Если высота надводного борта такова, что кромка палубы переборок или палубы надводного борта соответственно погружается в воду при крене судна 5° или менее, осушение закрытых грузовых помещений на палубе переборок или на палубе надводного борта соответственно должно производиться в подходящее помещение или помещения достаточной вместимости, оборудованные сигнализацией о высоком уровне воды и снабженные соответствующими устройствами для слива за борт. Кроме того, необходимо обеспечить, чтобы:

.1 количество, размеры и расположение шпигатов были такими, чтобы предотвращать скопление чрезмерного количества свободно переливающейся воды;

.2 средства осушения, требуемые настоящим правилом для пассажирских или грузовых судов, в зависимости от случая, учитывали требования относительно стационарной системы пожаротушения водораспылением;

.3 вода, загрязненная бензином или другими опасными веществами, не сливалась в машинные помещения или другие помещения, в которых может иметься источник воспламенения; и

.4 если закрытое грузовое помещение защищено системой углекислотного пожаротушения, палубные шпигаты были снабжены средствами, предотвращающими утечку углекислого газа.

2.6.3 Положения по осушению закрытых помещений для перевозки транспортных средств, закрытых помещений с горизонтальным способом погрузки и выгрузки и помещений специальной категории должны также отвечать [правилам II-2/20.6.1.4](#) и [II-2/20.6.1.5](#).

(п. 2.6.3 введен [Резолюцией](#) ИМО от 05.06.2009 N MSC.282(86))

3 Пассажирские суда

3.1 Осушительная система, требуемая [пунктом 2.1](#), должна функционировать при всех практически возможных аварийных ситуациях как при положении судна на ровном киле, так и при крене. Для этой цели приемные патрубки устанавливаются, как правило, по бортам, за исключением узких концевых отсеков судна, где может быть достаточно одного приемного патрубка. В отсеках необычной формы могут потребоваться дополнительные приемные патрубки. Должны быть приняты меры, обеспечивающие свободное поступление воды к приемным трубопроводам

отсека. Если в отношении отдельных отсеков Администрация убеждена, что установка осушительных средств может оказаться нецелесообразной, она может разрешить не предусматривать такие средства, если расчеты, выполненные в соответствии с положениями [правил 7 и 8](#), показывают, что живучесть судна не будет снижена.

3.2 Должно устанавливаться по меньшей мере три насоса с приводами от источников энергии, соединенных с осушительной магистралью, причем один из них может приводиться от главных механизмов. Если критерий осушительного насоса равен или больше 30, должен предусматриваться один дополнительный независимый насос с приводом от источника энергии.

Критерий осушительного насоса рассчитывается следующим образом:

Если P_1 больше P :

$$\text{критерий осушительного насоса} = 72 \cdot \left[\frac{M + 2P_1}{V + P_1 - P} \right]$$

В других случаях:

$$\text{критерий осушительного насоса} = 72 \cdot \left[\frac{M + 2P}{V} \right],$$

где

L - длина судна (в метрах), как она определена в [правиле 2](#);

M - объем машинного помещения (в кубических метрах), как он определен в [правиле 2](#), ниже палубы переборок; с добавлением к нему объема любого танка, постоянно используемого для жидкого топлива, который может быть расположен выше второго дна и в нос или в корму от машинного помещения;

P - полный объем пассажирских помещений и помещений экипажа ниже палубы переборок (в кубических метрах), которые служат для проживания пассажиров и экипажа и используются ими, исключая багажные отделения, кладовые и продовольственные отделения;
(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

V - полный объем судна ниже палубы переборок (в кубических метрах);

$$P_1 = KN,$$

где

N - число пассажиров, на которое судну выдается свидетельство; и

K - 0,056L.

Однако если величина KN больше суммы P и полного объема фактических пассажирских помещений выше палубы переборок, в качестве P_1 , принимается вышеуказанная сумма или две трети от KN, смотря по тому, что больше.

3.3 Насколько это практически возможно, осушительные насосы с приводами от источников энергии должны устанавливаться в отдельных водонепроницаемых отсеках и быть устроены или расположены так, чтобы эти отсеки не были затоплены при получении судном одного повреждения. Если главные механизмы, вспомогательные механизмы и котлы размещены в двух или более водонепроницаемых отсеках, то насосы, которые могут быть использованы для осушения, должны быть, по возможности, распределены между этими отсеками.

3.4 На судах длиной L 91,5 м и более или с критерием службы осушительного насоса, равным или более 30, рассчитанным в соответствии с [пунктом 3.2](#), должны быть приняты меры к тому, чтобы по меньшей мере один осушительный насос с приводом от источника энергии мог быть использован при всех условиях затопления, которые должно выдерживать судно, а для судов, на которые распространяются положения [правила II-1/1.1.1.1](#), - при всех условиях затопления, полученных в результате рассмотрения небольших повреждений, как указано в правиле 8, следующим образом:
(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

.1 один из требуемых осушительных насосов должен быть надежным аварийным насосом погружного типа с приводом от источника энергии, расположенного выше палубы переборок; или

.2 осушительные насосы и их источники энергии должны распределяться по длине судна таким образом, чтобы в неповрежденном отсеке находился по меньшей мере один насос.

3.5 За исключением дополнительных насосов, которые могут быть предусмотрены только для концевых отсеков, размещение каждого требуемого осушительного насоса должно обеспечивать откачку воды из любого помещения, осушение которого требуется согласно [пункту 2.1](#).

3.6 Каждый осушительный насос с приводом от источника энергии должен обеспечивать откачку воды через требуемую осушительную магистраль со скоростью не менее 2 м/с. Независимые осушительные насосы с приводами от источников энергии, расположенные в машинных помещениях, должны иметь непосредственные приемные патрубки в этих помещениях, причем не требуется более двух таких патрубков в каждом помещении. Если предусматривается два или более таких приемных патрубка, то по меньшей мере по одному из них должно быть установлено на каждом борту судна. Администрация может потребовать, чтобы независимые осушительные насосы с приводами от источников энергии, размещенные в других помещениях, имели отдельные непосредственные приемные патрубки. Такие патрубки должны быть соответствующим образом размещены, и те из них, которые находятся в машинном помещении, должны иметь диаметр не менее требуемого для осушительной магистрали.

3.7.1 В дополнение к непосредственному приемному патрубку или патрубкам, требуемым [пунктом 3.6](#), в машинном помещении должен предусматриваться непосредственный приемный патрубок от главного циркуляционного насоса, выведенный на уровень, позволяющий осушать машинное помещение, и снабженный невозвратным клапаном. На парходах диаметр такого патрубка должен быть не менее двух третей диаметра приемного патрубка самого насоса, а на теплоходах должен быть равен этому диаметру.

3.7.2 Если, по мнению Администрации, главный циркуляционный насос непригоден для этой цели, непосредственный аварийный приемный патрубок от наибольшего из имеющихся независимых насосов с приводами от источников энергии должен быть выведен на уровень, позволяющий осушать машинное помещение; упомянутый патрубок должен иметь такой же диаметр, как и приемный патрубок самого используемого насоса. Производительность насоса с таким патрубком должна превосходить производительность требуемого осушительного насоса на величину, которую Администрация сочтет достаточной.

3.7.3 Приводные штоки кингстонов и клапанов, установленных на непосредственных приемных патрубках, должны быть выведены достаточно высоко над настилом машинного помещения.

3.8 Все приемные осушительные трубопроводы по всей длине до присоединения к насосам должны быть независимыми от других трубопроводов.

3.9 Диаметр d осушительной магистрали должен рассчитываться по формуле, указанной ниже. Однако фактический внутренний диаметр осушительной магистрали может быть округлен до ближайшего стандартного

размера, приемлемого для Администрации:

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

где

d - внутренний диаметр осушительной магистрали (в миллиметрах);

L и B - длина и ширина судна (в метрах), определение которых дано в [правиле 2](#); и

D - теоретическая высота борта судна до палубы переборок (в метрах), при условии что на судне, на палубе переборок которого имеется закрытое грузовое помещение, осушаемое внутрь судна в соответствии с требованиями [пункта 2.6.2](#) и простирающееся по всей длине судна, D должна измеряться до следующей палубы, расположенной над палубой переборок. Если закрытые грузовые помещения простираются не по всей длине судна, D должна приниматься как теоретическая высота борта судна до палубы переборок плюс lh/L , где l и h - общая длина и высота закрытых грузовых помещений (в метрах) соответственно. Диаметр отрезков осушительного трубопровода должен отвечать требованиям Администрации.

3.10 Должны быть предусмотрены меры для предотвращения затопления отсека, обслуживаемого приемным патрубком осушительной системы, в случае разрыва трубы или иного ее повреждения в любом другом отсеке вследствие столкновения или посадки на мель. Для этой цели на участках трубопровода, проходящих на расстоянии от борта, меньшем одной пятой ширины судна (определение которой дано в [правиле 2](#) и которая измеряется под прямым углом к диаметральной плоскости на уровне самой высокой грузовой ватерлинии деления на отсеки), а также на трубопроводах, проходящих в коробчатом киле, в каждом отсеке, в котором есть открытые концы трубопроводов, должны устанавливаться невозвратные клапаны. Для судов, на которые распространяются положения [правила II-1/1.1.1.1](#), самая высокая ватерлинии деления на отсеки должна приниматься как осадка при самой высокой ватерлинии деления на отсеки.
(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

3.11 Распределительные коробки, краны и клапаны осушительной системы должны быть расположены так, чтобы в случае затопления один из осушительных насосов мог откачивать воду из любого отсека. Кроме того, повреждение насоса или трубопровода, связывающего его с осушительной магистралью, в случае если они находятся от борта на расстоянии меньше одной пятой ширины судна, не должно приводить к выводу осушительной системы из строя. Если имеется только одна система трубопроводов, общая для всех насосов, то должна быть предусмотрена возможность управления

необходимыми клапанами, обслуживающими приемные патрубки, с мест, расположенных выше палубы переборок. Если в дополнение к главной осушительной системе предусматривается аварийная осушительная система, она должна быть независимой от главной системы и устроена таким образом, чтобы в условиях затопления насос мог откачивать воду из любого отсека, как указано в [пункте 3.1](#). В этом случае требуется, чтобы только клапаны, обслуживающие аварийную систему, могли управляться с мест, находящихся выше палубы переборок.

3.12 Все краны и клапаны, упомянутые в [пункте 3.11](#), которые могут управляться с мест, расположенных выше палубы переборок, должны иметь в этих местах органы управления с четким указанием их назначения и должны быть снабжены индикаторами, указывающими, открыты они или закрыты.

4 Грузовые суда

Должно быть предусмотрено по меньшей мере два насоса с приводами от источников энергии, соединенных с осушительной магистралью, причем один из них может иметь привод от главных механизмов. В отдельных отсеках осушительные средства могут не предусматриваться, если Администрация убеждена, что безопасность судна не будет снижена.

Правило 36

Защита от шума

Исключено. - [Резолюция](#) ИМО от 30.11.2012 N MSC.338(91).

Правило 37

Связь между ходовым мостиком и машинным помещением

1. Должно быть предусмотрено по меньшей мере два независимых средства подачи команд с ходового мостика в то место машинного помещения или центрального поста управления, откуда обычно осуществляется управление двигателями. Одним из этих средств должен быть машинный телеграф, обеспечивающий визуальную индикацию команд и ответов как в машинном помещении, так и на ходовом мостике. Должны быть предусмотрены надлежащие средства связи с любыми другими постами, с которых может осуществляться управление двигателями.

2. Для судов, построенных 1 октября 1994 года или после этой даты, вместо положений [пункта 1](#) применяются следующие требования:

Должно быть предусмотрено по меньшей мере два независимых средства

передачи команд с ходового мостика в то место машинного помещения или центрального поста управления, откуда обычно осуществляется управление скоростью и направлением упора гребных винтов: одним из этих средств должен быть машинный телеграф, обеспечивающий визуальную индикацию команд и ответов как в машинных помещениях, так и на ходовом мостике. Должны быть предусмотрены надлежащие средства связи с ходового мостика и из машинного помещения с любым другим местом, из которого может осуществляться управление скоростью или направлением упора гребных винтов.

(п. 2 введен [Резолюцией](#) ИМО от 11.12.1992 N MSC.27(61))

Правило 38

Сигнализация вызова механиков

Должна быть предусмотрена сигнализация вызова механиков, приводимая в действие, в зависимости от случая, с центрального поста управления двигателями либо с местного поста управления. Эта сигнализация должна быть отчетливо слышна в жилых помещениях для механиков.

Правило 39

Расположение аварийных установок на пассажирских судах

Аварийные источники электроэнергии, пожарные насосы, осушительные насосы, за исключением тех, которые специально предназначены для обслуживания помещений, расположенных в нос от таранной переборки, любая стационарная система пожаротушения, требуемая [главой II-2](#), и другие аварийные установки, необходимые для обеспечения безопасности судна, за исключением брашпильей, не должны располагаться в нос от таранной переборки.

Часть D

ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ УСТАНОВКИ

(Если специально не предусмотрено иное, часть D применяется к пассажирским и грузовым судам)

Правило 40

Общие положения

1 Электрические установки должны обеспечивать:

.1 работу всех вспомогательных электрических устройств и систем, необходимых для поддержания нормального эксплуатационного состояния судна и нормальных условий обитаемости на нем, не прибегая при этом к использованию аварийного источника электроэнергии;

.2 работу электрических устройств и систем, необходимых для обеспечения безопасности в различных аварийных состояниях; и

.3 безопасность пассажиров, экипажа и судна от несчастных случаев, связанных с применением электричества.

2 Администрация должна принять соответствующие меры к обеспечению единообразия в выполнении и применении положений настоящей части, касающихся электрических установок <*>.

<*> См. Рекомендации, опубликованные Международной электротехнической комиссией, и в частности Публикацию 92 - Электрические установки на судах.

Правило 41

Основной источник электроэнергии и системы освещения

1.1 Должен быть предусмотрен основной источник электроэнергии, имеющий мощность, достаточную для питания всех устройств и систем, упомянутых в правиле 40.1.1. Этот основной источник электроэнергии должен состоять по меньшей мере из двух генераторных агрегатов.

1.2 Мощность этих генераторных агрегатов должна быть такой, чтобы при остановке одного из них она была достаточной для питания устройств и систем, необходимых для обеспечения нормальных эксплуатационных условий движения и безопасности судна. Должен быть обеспечен также минимум комфортабельных условий обитаемости, включающий по меньшей мере соответствующие устройства и системы для приготовления пищи и отопления, обеспечения работы бытовых холодильников и искусственной вентиляции, а также снабжения водой для санитарных нужд и пресной водой.

1.3 Устройство основного судового источника электроэнергии должно быть таким, чтобы работа устройств и систем, упомянутых в [правиле 40.1.1](#), могла поддерживаться независимо от частоты и направления вращения главного двигателя или валопровода.

1.4 Кроме того, генераторные агрегаты должны быть такими, чтобы в случае выхода из строя любого одного генератора или его первичного

источника энергии оставшиеся генераторные агрегаты могли обеспечить работу электрических устройств и систем, необходимых для пуска главных механизмов при нерабочем состоянии судна. В целях пуска при нерабочем состоянии судна может применяться аварийный источник электроэнергии, если его мощность либо в отдельности, либо совместно с мощностью любого другого источника электроэнергии является достаточной для обеспечения одновременной работы устройств и систем, питание которых требуется [правилами 42.2.1 - 42.2.3](#) или [43.2.1 - 43.2.4](#).

1.5 В случаях, когда трансформаторы являются важной частью системы электропитания, требуемой настоящим пунктом, эта система должна быть устроена таким образом, чтобы обеспечивать такую же непрерывность подачи электроэнергии, как указано в настоящем пункте.

2.1 Система основного электрического освещения, обеспечивающая освещение всех тех частей судна, которые обычно доступны для пассажиров или экипажа и используются ими, должна питаться от основного источника электроэнергии.

2.2 Устройство системы основного электрического освещения должно быть таким, чтобы пожар или другая авария в помещениях, в которых находятся основной источник электроэнергии и относящееся к нему трансформаторное оборудование, если оно имеется, а также главный распределительный щит и щит основного освещения, не вызывали выхода из строя системы аварийного электрического освещения, требуемой [правилами 42.2.1 и 42.2.2](#) или [43.2.1, 43.2.2 и 43.2.3](#).

2.3 Устройство системы аварийного электрического освещения должно быть таким, чтобы пожар или другая авария в помещениях, в которых находятся аварийный источник электроэнергии и относящееся к нему трансформаторное оборудование, если оно имеется, а также аварийный распределительный щит и щит аварийного освещения, не вызывали выхода из строя системы основного электрического освещения, требуемой настоящим правилом.

3 Главный распределительный щит должен так располагаться относительно одной главной электрической станции, чтобы, насколько это практически возможно, непрерывность нормального электроснабжения могла быть нарушена только в случае пожара или иной аварии в одном помещении. Выгородка, отделяющая главный распределительный щит внутри помещения, как, например, выгородка, предусмотренная для центрального поста управления механизмами, расположенного в пределах главных границ помещения, не должна считаться отделяющей распределительные щиты от генераторов.

4 Если общая мощность главных генераторных агрегатов превышает 3

МВТ, главные шины должны подразделяться по меньшей мере на две секции, которые должны обычно соединяться при помощи съемных перемычек или других одобренных средств; насколько это практически возможно, подключение генераторных агрегатов и любого другого дублированного оборудования должно быть поровну разделено между этими секциями. Могут допускаться другие равноценные решения, отвечающие требованиям Администрации.

5 Суда, построенные 1 июля 1998 года или после этой даты:

.1 в дополнение к пунктам 1 - 3 должны отвечать следующим положениям:

.1.1 если основной источник электроэнергии необходим для обеспечения движения и управления судном, система должна быть устроена так, чтобы питание оборудования, необходимого для обеспечения движения, управления и безопасности судна, поддерживалось постоянно или немедленно восстанавливалось в случае отключения любого одного из работающих генераторов;

.1.2 для защиты генераторов, требуемых настоящим правилом, от продолжительной перегрузки должны быть предусмотрены устройства сброса нагрузки или другие эквивалентные устройства;

.1.3 если основной источник электроэнергии необходим для обеспечения движения судна, главная шина должна разделяться по меньшей мере на две секции, которые обычно должны соединяться при помощи автоматических выключателей или других одобренных средств; насколько это практически возможно, подключение генераторных агрегатов и любого другого дублированного оборудования должно быть поровну разделено между этими секциями; и

.2 могут не отвечать положениям [пункта 4](#).
(п. 5 введен [Резолюцией](#) ИМО от 05.12.1996 N MSC.57(67))

6 На пассажирских судах, построенных 1 июля 2010 года или после этой даты, во всех каютах должно быть предусмотрено дополнительное освещение, четко указывающее выход, с тем чтобы находящиеся в каютах люди могли найти путь к двери. Такое освещение, которое может быть подсоединено к аварийному источнику энергии или иметь автономный источник электроэнергии в каждой каюте, должно автоматически включаться при прекращении подачи электроэнергии для обычного освещения кают и действовать в течение минимум 30 мин.

(п. 6 введен [Резолюцией](#) ИМО от 08.12.2006 N MSC.216(82) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2010; в ред. [Резолюции](#) ИМО от 03.12.2010 N MSC.308(88))

Правило 42

Аварийный источник электроэнергии на пассажирских судах

(Пункты 2.6.1 и 4.2 настоящего правила применяются к судам, построенным на или после 1 февраля 1992 года.)
(в ред. Резолюции ИМО от 11.04.1989 N MSC.13(57))

1.1 Должен быть предусмотрен автономный аварийный источник электроэнергии.

1.2 Аварийный источник электроэнергии, связанное с ним трансформаторное оборудование, если оно имеется, а также переходный аварийный источник энергии, аварийный распределительный щит и щит аварийного освещения должны располагаться выше самой верхней непрерывной палубы и быть легко доступными с открытой палубы. Они не должны размещаться в нос от таранной переборки.

1.3 Расположение аварийного источника электроэнергии и связанного с ним трансформаторного оборудования, если оно имеется, а также переходного аварийного источника энергии, аварийного распределительного щита и щитов аварийного электрического освещения по отношению к основному источнику электроэнергии, связанному с ним трансформаторному оборудованию, если оно имеется, и главному распределительному щиту должно быть таким, чтобы Администрация была убеждена, что пожар или другая авария в помещениях, в которых находятся основной источник электроэнергии, связанное с ним трансформаторное оборудование, если оно имеется, и главный распределительный щит, или в любом машинном помещении категории А не помешают подаче, регулированию и распределению аварийной электроэнергии. Помещение, в котором находятся аварийный источник электроэнергии, связанное с ним трансформаторное оборудование, если оно имеется, а также переходный аварийный источник электроэнергии и аварийный распределительный щит, не должно, насколько это практически возможно, граничить с машинными помещениями категории А или помещениями, в которых находятся основной источник электроэнергии, связанное с ним трансформаторное оборудование, если оно имеется, или главный распределительный щит.

1.4 В исключительных случаях аварийный генератор может быть использован на короткие промежутки времени для питания неаварийных цепей при условии принятия соответствующих мер, гарантирующих при всех обстоятельствах независимую работу в аварийном режиме.

2 Мощность аварийного источника электроэнергии должна быть

достаточной для питания всех устройств и систем, необходимых для обеспечения безопасности в аварийных условиях, с учетом возможности одновременной работы некоторых из этих устройств и систем. Учитывая силу пускового тока и переходный характер некоторых видов нагрузки, аварийный источник электроэнергии должен обеспечивать одновременное питание в течение периодов времени, указанных ниже, по меньшей мере следующих устройств и систем, если их работа зависит от источника электроэнергии:

2.1 В течение 36 часов - аварийное освещение:

.1 у каждого места сбора и у каждого места посадки, а также за бортом согласно требованиям правил III/11.4 и III/15.7;

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 17.06.1983 N MSC.6(48))

.2 в коридорах, на трапах и выходах, обеспечивающих доступ к местам сбора и посадки, согласно требованиям правила III/11.5;

(пп. 2.1.2 введен [Резолюцией](#) ИМО от 17.06.1983 N MSC.6(48))

.3 во всех коридорах, на трапах и выходах служебных и жилых помещений, а также в кабинах пассажирских лифтов;

.4 в машинных помещениях и главных электрических станциях, включая их посты управления;

.5 во всех постах управления, центральных постах управления механизмами, а также у каждого главного и аварийного распределительного щита;

.6 у мест хранения снаряжения пожарных;

.7 у рулевого привода; и

.8 у пожарного насоса, насоса спринклерной системы и аварийного осушительного насоса, упомянутых в [пункте 2.4](#), а также в местах, с которых осуществляется пуск их двигателей.

2.2 В течение 36 часов:

(в ред. [Резолюции](#) Конференции Договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года от 09.11.1988 N 1)

.1 сигнально-отличительные и прочие огни, требуемые действующими Международными [правилами](#) предупреждения столкновений судов в море; и (пп. 2.2.1 введен [Резолюцией](#) Конференции Договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года от 09.11.1988 N 1)

.2 на судах, построенных 1 февраля 1995 года или после этой даты, УКВ радиоустановка, требуемая [правилом IV/7.1.1](#) и [IV/7.1.2](#); и, где это применимо: (пп. 2.2.2 введен [Резолюцией](#) Конференции Договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года от 09.11.1988 N 1)

.2.1 ПВ радиоустановка, требуемая [правилами IV/9.1.1](#), [IV/9.1.2](#), [IV/10.1.2](#) и [IV/10.1.3](#); (пп. 2.2.2.1 введен [Резолюцией](#) Конференции Договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года от 09.11.1988 N 1)

.2.2 судовая земная станция, требуемая [правилом IV/10.1.1](#); и (пп. 2.2.2.2 введен [Резолюцией](#) Конференции Договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года от 09.11.1988 N 1)

.2.3 ПВ/КВ радиоустановка, требуемая [правилами IV/10.2.1](#), [IV/10.2.2](#) и [IV/11.1](#). (пп. 2.2.2.3 введен [Резолюцией](#) Конференции Договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года от 09.11.1988 N 1)

2.3 В течение 36 часов:

.1 все необходимое в аварийных условиях оборудование внутрисудовой связи;

.2 судовое навигационное оборудование, требуемое [правилом V/12](#); в случае, когда применение этого положения является нецелесообразным или практически невозможным, Администрация может освободить от выполнения этого требования суда валовой вместимостью менее 5000 рег. т; (в ред. [Резолюции](#) Конференции Договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года от 09.11.1988 N 1)

.3 система сигнализации обнаружения пожара, а также удерживающие устройства и механизмы освобождения противопожарных дверей; и

.4 лампа дневной сигнализации, судовой свисток, ручные пожарные извещатели и все внутрисудовые сигналы, требуемые в аварийных условиях, при их прерывистой работе;

если эти устройства и системы не обеспечены независимым питанием на период времени 36 часов от аккумуляторной батареи, удобно расположенной для ее использования в аварийных условиях.

2.4 В течение 36 часов:

- .1 один из пожарных насосов, требуемых [правилом II-2/4.3.1](#) и [4.3.3](#);
- .2 автоматический насос спринклерной системы, если он имеется; и
- .3 аварийный осушительный насос и все оборудование, необходимое для работы клапанов осушительной системы с электрическим дистанционным управлением.

2.5 В течение периода времени, требуемого [правилом 29.14](#), - рулевой привод, если этим правилом предусматривается его питание от аварийного источника электроэнергии.

2.6 В течение получаса:

.1 любые водонепроницаемые двери, которые согласно [правилу 15](#) должны иметь привод от источника энергии, вместе с их указателями и предупредительной сигнализацией;
(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 11.04.1989 N MSC.13(57))

.2 аварийные устройства, предназначенные для установки кабин лифтов в уровень с палубой с целью эвакуации людей. В аварийных условиях установка кабин пассажирских лифтов в уровень с палубой может производиться в последовательном порядке.

2.7 На судне, совершающем регулярные рейсы небольшой продолжительности, Администрация, если она убеждена в том, что при этом достигается достаточный уровень безопасности, может принять период времени менее 36 часов, указанных в [пунктах 2.1 - 2.5](#), но не менее 12 часов.

3 Аварийным источником электроэнергии может быть либо генератор, либо аккумуляторная батарея, отвечающие следующим положениям:

3.1 Если аварийным источником электроэнергии является генератор, он должен:

.1 работать от соответствующего первичного двигателя с независимой подачей топлива, имеющего температуру вспышки (при испытании в закрытом тигле) не ниже 43 °C;

.2 запускаться автоматически при потере электропитания от основного источника электроэнергии и автоматически подключаться к аварийному распределительному щиту; при этом устройства и системы, упомянутые в [пункте 4](#), должны автоматически переводиться на питание от аварийного генераторного агрегата. Система автоматического пуска и характеристики

первичного двигателя должны быть такими, чтобы аварийный генератор мог принимать полную номинальную нагрузку настолько быстро, насколько это является безопасным и практически возможным, но не более чем за 45 секунд, и если не предусмотрено второе независимое средство для пуска аварийного генераторного агрегата, единственный источник накопленной энергии должен быть защищен, с тем чтобы исключить возможность его полного истощения системой автоматического пуска; и

.3 быть снабжен переходным аварийным источником электроэнергии, указанным в [пункте 4](#).

3.2 Если аварийным источником электроэнергии является аккумуляторная батарея, она должна:

.1 нести аварийную нагрузку без подзарядки, сохраняя в течение периода разрядки напряжение в пределах +/- 12 процентов номинального значения;

.2 автоматически подключаться к аварийному распределительному щиту в случае выхода из строя основного источника электроэнергии; и

.3 обеспечивать немедленное питание по меньшей мере тех устройств и систем, которые указаны в [пункте 4](#).

3.3. Следующее положение [пункта 3.1.2](#) не должно применяться к судам, построенным 1 октября 1994 года или после этой даты:

если не предусмотрено второе независимое средство для пуска аварийного генераторного агрегата, единственный источник накопленной энергии должен быть защищен, с тем чтобы исключить возможность его полного истощения системой автоматического пуска.

(п. 3.3 введен [Резолюцией](#) ИМО от 11.12.1992 N MSC.27(61))

3.4 Для судов, построенных 1 июля 1998 года или после этой даты, если электроэнергия необходима для восстановления движения, мощность должна быть достаточной для восстановления движения судна вместе с другими соответствующими механизмами из нерабочего состояния судна в течение 30 мин после полного обесточивания.

(п. 3.4 введен [Резолюцией](#) ИМО от 05.12.1996 N MSC.57(67))

4 Переходный аварийный источник электроэнергии, требуемый [пунктом 3.1.3](#), должен состоять из аккумуляторной батареи, удобно расположенной для ее использования в аварийных условиях, которая должна работать без подзарядки, сохраняя в течение периода разрядки напряжение в пределах +/- 12 процентов номинального значения, и иметь достаточную емкость; он должен быть устроен таким образом, чтобы в случае выхода из строя основного или аварийного источника электроэнергии он мог автоматически

питать по меньшей мере следующие устройства и системы, если их работа зависит от источника электроэнергии:

4.1 В течение получаса:

.1 освещение, требуемое [пунктами 2.1 и 2.2.1](#);
(в ред. [Резолюции](#) Конференции Договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года от 09.11.1988 N 1)

.2 все устройства и системы, требуемые [пунктами 2.3.1, 2.3.3 и 2.3.4](#), если они не обеспечены независимым питанием на указанный период от аккумуляторной батареи, удобно расположенной для ее использования в аварийных условиях.

4.2 Приводы водонепроницаемых дверей в соответствии с требованиями [правила 15.7.3.3](#), однако не требуется закрытие всех их одновременно, за исключением случаев, когда обеспечивается независимый временный источник запасенной энергии. В течение получаса цепи управления, индикации и аварийно-предупредительной сигнализации в соответствии с требованиями [правила 15.7.2](#).

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 11.04.1989 N MSC.13(57))

5.1 Аварийный распределительный щит должен устанавливаться как можно ближе к аварийному источнику электроэнергии.

5.2 Если аварийным источником электроэнергии является генератор, то аварийный распределительный щит должен размещаться в том же самом помещении, если только этим не будет затруднена работа аварийного распределительного щита.

5.3 Ни одна из аккумуляторных батарей, устанавливаемых в соответствии с настоящим правилом, не должна находиться в одном помещении с аварийным распределительным щитом. В соответствующем месте на главном распределительном щите или в центральном посту управления механизмами должен быть установлен индикатор, указывающий, что батареи, являющиеся аварийным источником электроэнергии или переходным аварийным источником электроэнергии, упомянутым в [пункте 3.1.3](#) или [4](#), разряжаются.

5.4 При нормальной работе аварийный распределительный щит должен питаться от главного распределительного щита при помощи соединительного фидера, который должен быть надлежащим образом защищен на главном распределительном щите от перегрузок и короткого замыкания и который должен автоматически отключаться на аварийном распределительном щите в случае выхода из строя основного источника электроэнергии. Если система предусматривает обратное питание, то соединительный фидер должен быть

защищен также на аварийном распределительном щите, по крайней мере от короткого замыкания.

5.5 С целью обеспечения постоянной готовности аварийного источника электроэнергии должны приниматься, где это необходимо, меры для автоматического отключения от аварийного распределительного щита неаварийных цепей, с тем чтобы обеспечить электроэнергией аварийные цепи.

6 Конструкция и расположение аварийного генератора и его первичного двигателя, а также любой аварийной аккумуляторной батареи должны обеспечивать их работу на полную номинальную мощность как при положении судна на ровном киле, так и при любом крене до $22,5^\circ$ или дифференте на нос или на корму до 10° либо при любом сочетании углов в этих пределах.

7 Должны быть предусмотрены периодические проверки всей аварийной системы, которые должны включать проверку автоматических пусковых устройств.

Правило 42-1

Дополнительное аварийное освещение на пассажирских паромах (введено [Резолюцией](#) ИМО от 21.04.1988 N MSC.11(55))

(Это правило применяется ко всем пассажирским судам, имеющим грузовые помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки или помещения специальной категории, как определено в [правиле II-2/3](#), за исключением судов, построенных до 22 октября 1989 года, к которым настоящее правило будет применяться не позднее, чем 22 октября 1990 года).

В дополнение к аварийному освещению, требуемому [правилом 42.2](#), на каждом пассажирском судне, имеющем грузовые помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки или помещения специальной категории, как определено в [правиле II-2/3](#):

.1 все пассажирские общественные помещения и коридоры должны быть обеспечены дополнительным электрическим освещением, которое может работать, по крайней мере, в течение трех часов, когда все другие источники энергии повреждены, или в условиях крена. Обеспечиваемое освещение должно быть таким, чтобы подходы к путям эвакуации были хорошо видимы. Источник электрической энергии для дополнительного освещения должен включать аккумуляторные батареи, расположенные внутри осветительных приборов, которые постоянно заряжаются, насколько это практически возможно, от аварийного распределительного щита. Кроме того, могут быть приняты Администрацией любые другие средства освещения, которые

являются, по крайней мере, эффективными. Дополнительное освещение должно быть таким, чтобы любое повреждение лампы было немедленно обнаружено. Любая предусмотренная аккумуляторная батарея должна быть заменена в промежутке, соответствующем установленному сроку службы в окружающих условиях, в которых она работает; и

.2 в каждом коридоре помещения для экипажа, помещении для отдыха и в каждом рабочем помещении, в которых обычно находятся люди, должны быть предусмотрены переносные лампы, работающие от перезаряжаемой батареи, если не предусмотрено дополнительное аварийное освещение, требуемое [подпунктом 1](#).

Правило 43

Аварийный источник электроэнергии на грузовых судах

1.1 Должен быть предусмотрен автономный аварийный источник электроэнергии.

1.2 Аварийный источник электроэнергии, связанное с ним трансформаторное оборудование, если оно имеется, а также переходный аварийный источник энергии, аварийный распределительный щит и щит аварийного освещения должны располагаться выше самой верхней непрерывной палубы и быть легко доступными с открытой палубы. Они не должны размещаться в нос от таранной переборки, кроме случаев, когда Администрация разрешает это в исключительных обстоятельствах.

1.3 Расположение аварийного источника электроэнергии и связанного с ним трансформаторного оборудования, если оно имеется, а также переходного аварийного источника энергии, аварийного распределительного щита и щита аварийного электрического освещения по отношению к основному источнику электроэнергии, связанному с ним трансформаторному оборудованию, если оно имеется, и главному распределительному щиту должно быть таким, чтобы Администрация была убеждена, что пожар или другая авария в помещениях, в которых находятся основной источник электроэнергии, связанное с ним трансформаторное оборудование, если оно имеется, и главный распределительный щит, или в любом машинном помещении категории А не помешают подаче, регулированию и распределению аварийной электроэнергии. Помещение, в котором находятся аварийный источник электроэнергии, связанное с ним трансформаторное оборудование, если оно имеется, а также переходный аварийный источник электроэнергии и аварийный распределительный щит, не должно, насколько это практически возможно, граничить с машинными помещениями категории А или помещениями, в которых находятся основной источник электроэнергии, связанное с ним трансформаторное оборудование, если оно имеется, и

главный распределительный щит.

1.4 В исключительных случаях аварийный генератор может быть использован на короткие промежутки времени для питания неаварийных цепей при условии принятия соответствующих мер, гарантирующих при всех обстоятельствах независимую работу в аварийном режиме.

2 Мощность аварийного источника электроэнергии должна быть достаточной для питания всех устройств и систем, необходимых для обеспечения безопасности в аварийных условиях, с учетом возможности одновременной работы некоторых из этих устройств и систем. Учитывая силу пускового тока и переходный характер некоторых видов нагрузки, аварийный источник электроэнергии должен обеспечивать одновременное питание в течение периодов времени, указанных ниже, по меньшей мере следующих устройств и систем, если их работа зависит от источника электроэнергии:

2.1 В течение 3 ч - аварийное освещение у каждого места сбора и у каждого места посадки, а также за бортом согласно требованиям правил III/11.4 и III/15.7.

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 17.06.1983 N MSC.6(48))

2.2 В течение 18 часов - аварийное освещение:

.1 во всех коридорах, на трапах и выходах служебных и жилых помещений, а также в кабинах лифтов для персонала и их шахтах;

.2 в машинных помещениях и главных электрических станциях, включая их посты управления;

.3 во всех постах управления, центральных постах управления механизмами, а также у каждого главного и аварийного распределительного щита;

.4 у мест хранения снаряжения пожарных;

.5 у рулевого привода;

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 05.12.2000 N MSC.99(73))

.6 у пожарного насоса, упомянутого в [пункте 2.5](#), а также у насоса спринклерной системы и аварийного осушительного насоса, если они имеются, а также в местах, с которых осуществляется пуск их двигателей; и

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 05.12.2000 N MSC.99(73))

.7 во всех грузовых насосных отделениях танкеров, построенных 1 июля 2002 года или после этой даты.

(пп. 2.2.7 введен [Резолюцией](#) ИМО от 05.12.2000 N MSC.99(73))

2.3 В течение 18 часов:

(в ред. [Резолюции](#) Конференции Договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года от 09.11.1988 N 1)

.1 сигнально-отличительные и прочие огни, требуемые действующими Международными [правилами](#) предупреждения столкновений судов в море; (пп. 2.3.1 введен [Резолюцией](#) Конференции Договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года от 09.11.1988 N 1)

.2 на судах, построенных 1 февраля 1995 года или после этой даты, УКВ радиоустановка, требуемая [правилами IV/7.1.1](#) и [IV/7.1.2](#); и, где это применимо: (пп. 2.3.2 введен [Резолюцией](#) Конференции Договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года от 09.11.1988 N 1)

.2.1 ПВ радиоустановка, требуемая [правилами IV/9.1.1](#), [IV/9.1.2](#), [IV/10.1.2](#) и [IV/10.1.3](#); (пп. 2.3.2.1 введен [Резолюцией](#) Конференции Договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года от 09.11.1988 N 1)

.2.2 судовая земная станция, требуемая [правилом IV/10.1.1](#); и (пп. 2.3.2.2 введен [Резолюцией](#) Конференции Договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года от 09.11.1988 N 1)

.2.3 ПВ/КВ радиоустановка, требуемая [правилами IV/10.2.1](#), [IV/10.2.2](#) и [IV/11.1](#). (пп. 2.3.2.3 введен [Резолюцией](#) Конференции Договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года от 09.11.1988 N 1)

2.4 В течение 18 часов:

.1 все необходимое в аварийных условиях оборудование внутри судовой связи;

.2 судовое навигационное оборудование, требуемое [правилом V/12](#); в случае, когда применение этого положения является нецелесообразным или практически невозможным, Администрация может освободить от выполнения этого требования суда валовой вместимостью менее 5000 рег. т; (в ред. [Резолюции](#) Конференции Договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года

от 09.11.1988 N 1)

.3 система сигнализации обнаружения пожара; и

.4 лампа дневной сигнализации, судовой свисток, ручные пожарные извещатели и все другие внутрисудовые сигналы, требуемые в аварийных условиях, при их прерывистой работе;

если эти устройства и системы не обеспечены независимым питанием на период времени 18 часов от аккумуляторной батареи, удобно расположенной для ее использования в аварийных условиях.

2.5 В течение 18 часов - один из пожарных насосов, требуемых [правилом II-2/4.3.1](#) и [4.3.3](#), если его питание зависит от аварийного генератора.

2.6.1 В течение периода времени, требуемого [правилом 29.14](#), - рулевой привод, если этим правилом предусматривается его питание от аварийного источника электроэнергии.

2.6.2 На судне, совершающем регулярные рейсы небольшой продолжительности, Администрация, если она убеждена в том, что при этом достигается достаточный уровень безопасности, может принять период времени менее 18 часов, указанных в [пунктах 2.2 - 2.5](#), но не менее 12 часов.

3 Аварийным источником электроэнергии может быть либо генератор, либо аккумуляторная батарея, отвечающие следующим положениям:

3.1 Если аварийным источником электроэнергии является генератор, он должен:

.1 работать от соответствующего первичного двигателя с независимой подачей топлива, имеющего температуру вспышки (при испытании в закрытом тигле) не ниже 43 °С;

.2 запускаться автоматически при потере электропитания от основного источника электроэнергии, если не предусмотрен переходный аварийный источник электроэнергии в соответствии с [пунктом 3.1.3](#); если аварийный генератор запускается автоматически, он должен автоматически подключаться к аварийному распределительному щиту, при этом устройства и системы, упомянутые в [пункте 4](#), должны автоматически подключаться к аварийному генератору, и если не предусмотрено второе независимое средство для пуска аварийного генератора, единственный источник накопленной энергии должен быть защищен, с тем чтобы исключить возможность его полного истощения системой автоматического пуска; и

.3 быть снабжен переходным аварийным источником электроэнергии,

указанным в [пункте 4](#), если не предусмотрен аварийный генератор, обеспечивающий питание устройств и систем, упомянутых в этом пункте, и способный автоматически запускаться и выходить на требуемую нагрузку настолько быстро, насколько это является безопасным и практически возможным, но не более чем за 45 секунд.

3.2 Если аварийным источником электроэнергии является аккумуляторная батарея, она должна:

.1 нести аварийную нагрузку без подзарядки, сохраняя в течение периода разрядки напряжение в пределах +/- 12 процентов номинального значения;

.2 автоматически подключаться к аварийному распределительному щиту в случае выхода из строя основного источника электроэнергии; и

.3 обеспечивать немедленное питание по меньшей мере тех устройств и систем, которые указаны в [пункте 4](#).

3.3. Следующее положение [пункта 3.1.2](#) не должно применяться к судам, построенным 1 октября 1994 года или после этой даты:

если не предусмотрено второе независимое средство для пуска аварийного генераторного агрегата, единственный источник накопленной энергии должен быть защищен, с тем чтобы исключить возможность его полного истощения системой автоматического пуска.

(п. 3.3 введен [Резолюцией](#) ИМО от 11.12.1992 N MSC.27(61))

3.4 Для судов, построенных 1 июля 1998 года или после этой даты, если электроэнергия необходима для восстановления движения, мощность должна быть достаточной для восстановления движения судна вместе с другими соответствующими механизмами из нерабочего состояния судна в течение 30 мин после полного обесточивания.

(п. 3.4 введен [Резолюцией](#) ИМО от 05.12.1996 N MSC.57(67))

4 Переходный аварийный источник электроэнергии, если он требуется [пунктом 3.1.3](#), должен состоять из аккумуляторной батареи, удобно расположенной для ее использования в аварийных условиях, которая должна работать без подзарядки, сохраняя в течение периода разрядки напряжение в пределах +/- 12 процентов номинального значения, и иметь достаточную емкость; он должен быть устроен таким образом, чтобы в случае выхода из строя основного или аварийного источника электроэнергии он мог автоматически питать в течение получаса по меньшей мере следующие устройства и системы, если их работа зависит от источника электроэнергии:

.1 освещение, требуемое [пунктами 2.1, 2.2 и 2.3.1](#). В течение этого переходного периода требуемое аварийное электрическое освещение

машинного помещения, жилых и служебных помещений может осуществляться посредством отдельных стационарно установленных, снабженных средствами автоматической подзарядки аккумуляторных светильников с релейным переключением; и
(в ред. [Резолюции](#) Конференции Договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года от 09.11.1988 N 1)

.2 все устройства и системы, требуемые [пунктами 2.4.1, 2.4.3 и 2.4.4](#), если они не обеспечены независимым питанием на указанный период от аккумуляторной батареи, удобно расположенной для ее использования в аварийных условиях.

5.1 Аварийный распределительный щит должен устанавливаться как можно ближе к аварийному источнику электроэнергии.

5.2 Если аварийным источником электроэнергии является генератор, то аварийный распределительный щит должен размещаться в том же самом помещении, если только этим не будет затруднена работа аварийного распределительного щита.

5.3 Ни одна из аккумуляторных батарей, устанавливаемых в соответствии с настоящим правилом, не должна находиться в одном помещении с аварийным распределительным щитом. В соответствующем месте на главном распределительном щите или в центральном посту управления механизмами должен быть установлен индикатор, указывающий, что батареи, являющиеся аварийным источником электроэнергии или переходным аварийным источником электроэнергии, упомянутыми в [пункте 3.2](#) или [4](#), разряжаются.

5.4 При нормальной работе аварийный распределительный щит должен питаться от главного распределительного щита при помощи соединительного фидера, который должен быть надлежащим образом защищен на главном распределительном щите от перегрузок и короткого замыкания и который должен автоматически отключаться на аварийном распределительном щите в случае выхода из строя основного источника электроэнергии. Если система предусматривает обратное питание, то соединительный фидер должен быть защищен также на аварийном распределительном щите, по крайней мере от короткого замыкания.

5.5 С целью обеспечения постоянной готовности аварийного источника электроэнергии должны приниматься, где это необходимо, меры для автоматического отключения от аварийного распределительного щита неаварийных цепей, с тем чтобы автоматически обеспечить электроэнергией аварийные цепи.

6 Конструкция и расположение аварийного генератора и его первичного

двигателя, а также любой аварийной аккумуляторной батареи должны обеспечивать их работу на полную номинальную мощность как при положении судна на ровном киле, так и при любом крене до 22,5° или дифференте на нос или на корму до 10° либо при любом сочетании углов в этих пределах.

7 Должны быть предусмотрены периодические проверки всей аварийной системы, которые должны включать проверку автоматических пусковых устройств.

Правило 44

Пусковые устройства для аварийных генераторных агрегатов

1 Аварийные генераторные агрегаты должны быть способны легко запускаться из холодного состояния при температуре 0 °С. Если это практически невозможно или предполагается возможность более низких температур, то в целях обеспечения быстрого пуска генераторных агрегатов должны быть приняты отвечающие требованиям Администрации меры по обеспечению средств обогрева.

2 Каждый аварийный генераторный агрегат, устройство которого предусматривает автоматический пуск, должен оснащаться одобренными Администрацией пусковыми устройствами с запасом энергии, достаточным по меньшей мере для трех последовательных пусков. Должен быть предусмотрен второй источник энергии для производства дополнительных трех пусков в течение 30 минут, если не может быть доказана эффективность ручного пуска.

2.1. Суда, построенные 1 октября 1994 года или после этой даты, вместо положения второго и третьего предложений [пункта 2](#) должны соответствовать следующим требованиям:

Источник накопленной энергии должен быть защищен, с тем чтобы исключить возможность его критического истощения системой автоматического пуска, если не предусмотрено второе независимое средство пуска. Кроме того, дополнительно должен быть предусмотрен второй источник энергии для производства дополнительных трех пусков в течение 30 минут, если не может быть доказана эффективность ручного пуска.

(п. 2 введен [Резолюцией](#) ИМО от 11.12.1992 N MSC.27(61))

3 Запас энергии должен постоянно поддерживаться следующим образом:

.1 электрические и гидравлические системы пуска должны обслуживаться с аварийного распределительного щита;

.2 системы пуска сжатым воздухом могут питаться от главного или вспомогательного баллона сжатого воздуха через соответствующий невозвратный клапан или от аварийного воздушного компрессора, который, если он имеет электрический привод, должен питаться от аварийного распределительного щита;

.3 все эти пусковые, зарядные и аккумулирующие устройства должны размещаться в помещении аварийного генератора; эти устройства не должны использоваться для целей, иных чем обеспечение работы аварийного генераторного агрегата. Это не исключает питания воздушного баллона аварийного генераторного агрегата от главной или вспомогательной системы сжатого воздуха через невозвратный клапан, установленный в помещении аварийного генератора.

4.1 Если автоматический пуск не требуется, допускается ручной пуск, например с помощью пусковых рукояток, инерционных пусковых устройств, заряжаемых вручную гидравлических аккумуляторов или патронов с пороховым зарядом, если может быть доказана их эффективность.

4.2 В случаях, когда ручной пуск практически невозможен, должны соблюдаться требования [пунктов 2 и 3](#), за исключением того, что пусковые устройства могут быть приведены в действие вручную.

Правило 45

Меры предосторожности против поражения током, пожара и других несчастных случаев, связанных с применением электричества

([Пункты 10 и 11](#) настоящего правила применяются к судам, построенным 1 января 2007 года или после этой даты)
(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 09.12.2004 N MSC.170(79))

1.1 Открытые металлические части электрических машин или оборудования, которые не предназначены быть под напряжением, но могут оказаться под напряжением вследствие неисправности, должны заземляться, кроме случаев, когда машины или оборудование:

.1 питаются постоянным током, напряжение которого не превышает 50 В, или переменным током, среднеквадратичное значение напряжения которого между проводниками не превышает 50 В; причем для получения этого напряжения не должны применяться автотрансформаторы; или
(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 04.06.1996 N MSC.47(66))

.2 питаются током, напряжение которого не превышает 250 В, от разделительных трансформаторов безопасности, питающих только одного

потребителя; или

.3 изготовлены в соответствии с принципом двойной изоляции.

1.2 Администрация может потребовать принятия дополнительных мер предосторожности в отношении переносного электрооборудования, используемого в тесных и исключительно сырых помещениях, где может существовать особая опасность, обусловленная проводимостью.

1.3 Все электрические аппараты должны быть изготовлены и установлены таким образом, чтобы при их нормальном обслуживании или прикосновении к ним они не вызывали травм.

2 Главный и аварийный распределительные щиты должны быть устроены так, чтобы обеспечивать удобный доступ персонала к аппаратам и оборудованию. Боковые и тыльные, а если необходимо, то и лицевые стороны щитов должны быть снабжены надлежащим ограждением. Открытые токоведущие части, напряжение которых по отношению к земле превышает напряжение, предписываемое Администрацией, не должны размещаться на лицевой стороне таких распределительных щитов. Там, где это необходимо, с лицевой и тыльной сторон щита должны предусматриваться токонепроводящие маты или решетки.

3.1 Система распределения тока, в которой корпус судна используется в качестве второго провода, не должна применяться на танкерах ни для каких целей, а на любом другом судне валовой вместимостью 1600 рег. т и более она не должна применяться для силовых, отопительных или осветительных цепей.

3.2 Требования [пункта 3.1](#) не исключают применения в условиях, одобренных Администрацией, нижеследующего:

.1 катодных систем защиты с наложенным током;

.2 ограниченных и местно заземленных систем; или

.3 устройств контроля уровня изоляции, при условии, что ток утечки при наиболее неблагоприятных условиях не превышает 30 мА.

3.2-1. Для судов, построенных 1 октября 1994 года или после этой даты, требование [пункта 3.1](#) не исключает возможности применения ограниченных и местно заземленных систем, при условии, что любой возможный, в результате этого, ток не будет проходить непосредственно через любое из опасных помещений.

(п. 3.2-1 введен [Резолюцией](#) ИМО от 11.12.1992 N MSC.27(61))

3.3 Если корпус судна используется в качестве второго провода, все

конечные ответвления, т.е. все цепи, подключенные после последнего защитного устройства, должны быть двухпроводными, при этом должны быть приняты специальные меры предосторожности, отвечающие требованиям Администрации.

4.1 Заземленные системы распределения тока не должны использоваться на танкерах. В исключительных случаях Администрация может разрешить на танкерах заземление нейтрального провода для силовых цепей переменного тока напряжением 3000 В (линейное напряжение) и более, при условии что любой возможный в результате этого ток не будет проходить непосредственно через любое из опасных помещений.

4.2 В случае, когда применяется незаземленная первичная или вторичная система распределения тока для силовых, отопительных или осветительных цепей, должно быть предусмотрено устройство, обеспечивающее непрерывный контроль за уровнем изоляции относительно земли и подачу звукового или светового сигнала, указывающего на ненормально низкую величину изоляции.

4.3. Суда, построенные 1 октября 1994 года или после этой даты, вместо положений [пункта 4.1](#) должны отвечать следующим требованиям:

.1 За исключением случаев, допускаемых [пунктом 4.3.2](#), заземленные системы распределения тока не должны применяться на танкере.

.2 Требование [пункта 4.3.1](#) не исключает возможности применения заземленных искробезопасных цепей и, кроме того, в одобренных Администрацией условиях использование следующих заземленных систем:

.2.1 цепей питания, цепей управления и цепей приборов, где по техническим причинам или соображениям безопасности исключается использование систем без заземления при условии, что ток в корпусе не более чем 5 А как в обычном, так и в неисправном состоянии; или

.2.2 ограниченных и местно заземленных систем при условии, что любой возможный, в результате этого, ток не будет проходить непосредственно через любое из опасных помещений; или

.2.3 силовых цепей переменного тока со среднеквадратичным напряжением 1000 В (линейное напряжение) и более, при условии, что любой возможный, в результате этого, ток не будет проходить непосредственно через любое из опасных помещений.

(п. 4.3 введен [Резолюцией](#) ИМО от 11.12.1992 N MSC.27(61))

5.1 Кроме случаев, допускаемых Администрацией в исключительных обстоятельствах, броня и металлическая оплетка всех кабелей должны

изготавливаться электрически непрерывными и заземляться.

5.2 Все электрические кабели и электропроводка, находящиеся вне оборудования, должны быть по крайней мере такого типа, который не распространяет пламя, и быть проложены так, чтобы не ухудшались их первоначальные свойства в отношении нераспространения пламени. Администрация может разрешить, когда это необходимо для определенных целей, использование кабелей специальных типов, таких как радиочастотные кабели, которые не отвечают вышеупомянутому требованию.

5.3 Кабели и электропроводка, обслуживающие ответственные или аварийные силовые цепи, а также освещение и внутрисудовую связь или сигнализацию, должны, насколько это практически возможно, прокладываться в обход камбузов, прачечных, машинных помещений категории А и их шахт и прочих зон высокой пожароопасности. На пассажирских судах ро-ро прокладка кабеля для систем аварийно-предупредительной сигнализации и громкоговорящей связи, установленных 1 июля 1998 года или после этой даты, должна быть одобрена Администрацией с учетом рекомендаций, разработанных Организацией. Кабели, соединяющие пожарные насосы с аварийным распределительным щитом, если они проходят через зоны высокой пожароопасности, должны быть огнестойкого типа. Все такие кабели должны, если это практически возможно, быть проложены так, чтобы они не могли прийти в негодность вследствие нагрева переборок, который может быть вызван пожаром в смежном помещении. (в ред. [Резолюции](#) Конференции Договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года от 29.11.1995 N 1)

5.4 Если кабели, проложенные в опасных зонах, создают опасность пожара или взрыва в случае неисправности электрического происхождения в этих зонах, то должны быть приняты специальные меры предосторожности, отвечающие требованиям Администрации.

5.5 Кабели и провода должны быть установлены и закреплены таким образом, чтобы избежать перетирания или другого повреждения.

5.6 Подключения и соединения всех проводников должны быть выполнены таким образом, чтобы сохранялись первоначальные электрические и механические свойства кабеля, а также его свойства в отношении нераспространения пламени и, в случае необходимости, огнестойкие свойства.

6.1 Каждая отдельная электрическая цепь должна быть защищена от короткого замыкания и от перегрузки, кроме случаев, предусмотренных [правилами 29](#) и [30](#), или случаев, когда Администрация может допустить исключение.

6.2 Номинальное значение или соответствующая уставка устройства защиты от перегрузки для каждой цепи должны быть постоянно указаны в месте расположения защитного устройства.

7 Осветительная арматура должна быть устроена так, чтобы предотвращать повышение температуры, которое могло бы повредить кабели и проводку, а также предотвращать чрезмерный нагрев окружающих материалов.

8 Все осветительные и силовые цепи, заканчивающиеся в угольном бункере или в грузовом помещении, должны быть снабжены многополюсными выключателями для отключения таких цепей, устанавливаемыми вне этих помещений.

9.1 Аккумуляторные батареи должны быть соответствующим образом укрыты, а помещения, используемые главным образом для их размещения, должны иметь надлежащую конструкцию и эффективную вентиляцию.

9.2 Кроме случаев, предусмотренных [пунктом 10](#), в этих отсеках не должно допускаться электрическое и другое оборудование, которое может явиться источником воспламенения легковоспламеняющихся паров.

9.3 Аккумуляторные батареи не должны размещаться в спальнях помещений, кроме случаев, когда аккумуляторные батареи герметизированы в соответствии с требованиями Администрации.

10 Никакое электрическое оборудование не должно устанавливаться в помещениях, в которых возможно скопление легковоспламеняющихся смесей, например в отсеках, предназначенных главным образом для аккумуляторных батарей, в малярных, кладовых для хранения ацетилена или подобных помещениях, если только Администрация не убеждена в том, что это оборудование:

.1 необходимо для эксплуатационных целей;

.2 такого типа, который исключает возможность воспламенения данной смеси;

.3 рассчитано на установку в данном помещении; и

.4 имеет надлежащее подтверждение безопасности его использования в местах возможного скопления пыли, паров или газов.

(п. 10 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 09.12.2004 N MSC.170(79))

11 На танкерах электрическое оборудование, кабели и проводка не должны устанавливаться в опасных местах, если только они не отвечают

стандартам не ниже тех, которые приемлемы для Организации. Однако для мест, не охватываемых такими стандартами, электрическое оборудование, кабели и проводка, которые не отвечают стандартам, могут устанавливаться в опасных местах на основе оценки риска, отвечающей требованиям Администрации, проведенной с целью убедиться в том, что обеспечивается эквивалентный уровень безопасности.

(п. 11 введен [Резолюцией](#) ИМО от 09.12.2004 N MSC.170(79))

12 На пассажирском судне системы распределения тока должны быть выполнены таким образом, чтобы пожар в какой-либо главной вертикальной зоне, определение которой дано в [правиле II-2/3.9](#), не мешал работе устройств и систем, необходимых для обеспечения безопасности, расположенных в любой другой такой зоне. Это требование будет считаться выполненным, если главные и аварийные фидеры, проходящие через любую такую зону, будут отстоять в горизонтальном и вертикальном направлениях на практически возможно больших расстояниях друг от друга.

Часть Е

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ДЛЯ МАШИННЫХ ПОМЕЩЕНИЙ С ПЕРИОДИЧЕСКИ БЕЗВАХТЕННЫМ ОБСЛУЖИВАНИЕМ

**(Часть Е применяется к грузовым судам, за исключением
[правила 54](#), которое относится к пассажирским судам)**

Правило 46

Общие положения

1 Предусматриваемые устройства должны при всех условиях плавания, включая маневрирование, обеспечивать такой же уровень безопасности судна, как и на судах с вахтой в машинных помещениях.

2 Должны быть приняты отвечающие требованиям Администрации меры для обеспечения надежной работы оборудования и установления надлежащего порядка проведения регулярных осмотров и обычных проверок с целью обеспечения непрерывной надежной работы.

3 Каждое судно должно иметь отвечающее требованиям Администрации документальное подтверждение его годности к эксплуатации с периодически безвахтенным обслуживанием машинных помещений.

Правило 47

Меры предосторожности против пожара

1 Должны быть предусмотрены средства своевременного обнаружения пожара и подачи сигналов тревоги при возникновении пожара:

.1 в воздуховодах и газоходах (дымоходах) котлов; и

.2 в продувочных полостях главных механизмов;

если только Администрация не сочтет это излишним в каком-либо конкретном случае.

2 Двигатели внутреннего сгорания мощностью 2250 кВт и выше или с диаметром цилиндра более 300 мм должны быть оборудованы датчиками концентрации масляного тумана в картере, или системой контроля температуры подшипников двигателя, или другими равноценными устройствами.

Правило 48

Защита от затопления

1 Расположение и системы контроля осушительных колодцев в машинных помещениях с периодически безвахтенным обслуживанием должны обеспечивать обнаружение скопления жидкости в них при нормальных углах дифферента и крена; они должны иметь достаточный объем, чтобы вместить количество жидкости, обычно скапливающееся в течение безвахтенного периода.

2 Если пуск осушительных насосов осуществляется автоматически, то должны предусматриваться средства, указывающие на то, что поступление жидкости превышает производительность насоса или что насос включается в работу чаще, чем это предполагается при нормальном режиме работы. В этих случаях могут допускаться осушительные колодцы меньшего размера, обеспечивающие сбор жидкости в течение приемлемого периода времени. Если предусматриваются осушительные насосы с автоматическим управлением, особое внимание должно уделяться требованиям к предотвращению загрязнения нефтью.

3 Расположение органов управления любым клапаном, обслуживающим приемное отверстие забортной воды, отливное отверстие, расположенное ниже ватерлинии, или эжекторную систему осушения, должно быть таким, чтобы было достаточно времени для их использования в случае поступления воды в помещение, учитывая время, которое может потребоваться для доступа к органам управления и приведения их в действие. Если уровень, до которого помещение может быть затоплено в условиях, когда судно находится в полном

грузу, требует этого, должны быть приняты меры, позволяющие приводить в действие органы управления с места, расположенного выше этого уровня.

Правило 49

Управление главными механизмами с ходового мостика

1 При всех условиях плавания, включая маневрирование, с ходового мостика должны полностью регулироваться частота вращения, направление упора и, в соответствующих случаях, шаг гребного винта.

1.1 Это дистанционное управление должно осуществляться с помощью отдельного органа управления для каждого независимого гребного винта, с автоматической работой всех связанных с ним устройств, включая, в необходимых случаях, средства, предотвращающие перегрузку главных механизмов.

1.2 Главные механизмы должны быть снабжены размещенным на ходовом мостике устройством для их экстренной остановки, независимым от системы управления с ходового мостика.

2 Передаваемые с ходового мостика команды по управлению главными механизмами должны указываться, в зависимости от случая, в центральном либо местном посту управления главными механизмами.

3 Дистанционное управление главными механизмами должно быть возможным одновременно только с одного поста; на таких постах допускается применение взаимосвязанных устройств управления. На каждом посту должна быть предусмотрена индикация, показывающая, с какого поста ведется управление главными механизмами. Переключение управления между ходовым мостиком и машинными помещениями должно быть возможно только в помещении главных механизмов или в центральном посту управления главными механизмами. Эта система должна включать средства, предотвращающие значительное изменение упора гребных винтов при переключении управления с одного поста на другой.
(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 17.06.1983 N MSC.6(48))

4 Должна быть предусмотрена возможность местного управления всеми механизмами, необходимыми для обеспечения безопасной эксплуатации судна, даже в случае выхода из строя любой части системы автоматического или дистанционного управления.

5 Конструкция системы дистанционного автоматического управления должна предусматривать подачу аварийно-предупредительного сигнала в случае выхода ее из строя; до перехода на местное управление должны сохраняться заданные частота вращения и направление упора гребного винта,

если только Администрация не сочтет это практически невозможным.

6 На ходовом мостике должны быть установлены указатели:

.1 частоты и направления вращения гребного винта, если установлен винт фиксированного шага; или

.2 частоты вращения и положения лопастей гребного винта, если установлен винт регулируемого шага.

7 Число последовательных автоматических попыток при неудавшемся пуске должно быть ограничено, с тем чтобы сохранить достаточное давление пускового воздуха. Должна быть предусмотрена аварийно-предупредительная сигнализация, указывающая на низкое давление пускового воздуха, настроенная на давление, при котором еще сохраняется возможность пуска главных механизмов.

Правило 50

Связь

Должны быть предусмотрены надежные средства переговорной связи между центральным или, в зависимости от случая, местным постом управления главными механизмами, ходовым мостиком и жилыми помещениями механиков.

Правило 51

Система аварийно-предупредительной сигнализации

1 Должна быть предусмотрена система аварийно-предупредительной сигнализации, указывающая на любую неисправность, требующую внимания. Система аварийно-предупредительной сигнализации должна:

.1 обеспечивать подачу звукового сигнала в центральном или местном посту управления главными механизмами и визуальную расшифровку каждого отдельного сигнала в соответствующем месте;

.2 быть связана с общественными помещениями механиков, а также с каждой из кают механиков через селекторный переключатель, обеспечивающий связь по меньшей мере с одной из этих кают. Администрация может разрешить равноценные устройства;

.3 при возникновении любой ситуации, требующей действий или внимания вахтенного помощника, приводить в действие звуковую и световую аварийно-предупредительную сигнализацию на ходовом мостике;

.4 насколько это практически возможно, иметь конструкцию, обеспечивающую ее надежность при отказе отдельных элементов; и

.5 приводить в действие сигнализацию вызова механиков, требуемую правилом 38, если аварийно-предупредительный сигнал не привлек внимания в месте его подачи в течение определенного периода времени.

2.1 Система аварийно-предупредительной сигнализации должна непрерывно обеспечиваться питанием с автоматическим переключением на резервный источник в случае прекращения нормального питания.

2.2 Должна быть предусмотрена подача аварийно-предупредительного сигнала, указывающего на прекращение нормального питания системы аварийно-предупредительной сигнализации.

3.1 Система аварийно-предупредительной сигнализации должна обеспечивать одновременное указание более чем одной неисправности, причем принятие одного сигнала не должно препятствовать принятию другого.

3.2 Принятие на посту, упомянутом в [пункте 1](#), любого аварийно-предупредительного сигнала должно указываться в местах, куда поступил сигнал. Аварийно-предупредительные сигналы должны подаваться до тех пор, пока они не будут приняты, а визуальная индикация каждого отдельного сигнала должна сохраняться до устранения неисправности, после чего система аварийно-предупредительной сигнализации должна автоматически переходить в нормальный режим работы.

Правило 52

Системы защиты

Должна быть предусмотрена система защиты, для того чтобы серьезная неисправность в работе механизма или котла, представляющая непосредственную опасность, вызывала их автоматическую остановку и подачу аварийно-предупредительного сигнала. Автоматическая остановка главных механизмов не должна производиться, за исключением случаев, которые могут привести к серьезному повреждению, полному выходу из строя или взрыву. Если предусмотрены устройства отключения защиты главных механизмов, они должны исключать их непреднамеренное использование. Должны быть предусмотрены визуальные средства, показывающие, что устройство отключения защиты приведено в действие.

Правило 53

Специальные требования, предъявляемые к механическим, котельным и электрическим установкам

1 Специальные требования к механическим, котельным и электрическим установкам должны отвечать требованиям Администрации и по меньшей мере включать требования, изложенные в настоящем правиле.

2 Основным источником электроэнергии должен отвечать следующим положениям:

2.1 Если питание электроэнергией может, как правило, обеспечиваться одним генератором, то должны быть предусмотрены соответствующие устройства для сброса нагрузки с целью гарантировать непрерывность питания устройств и систем, необходимых для обеспечения движения, управляемости, а также безопасности судна. На случай выхода из строя работающего генератора должны быть приняты надлежащие меры для автоматического пуска и подключения к главному распределительному щиту резервного генератора мощностью, достаточной для обеспечения движения, управляемости и безопасности судна, с автоматическим вводом наиболее важных вспомогательных механизмов ответственного назначения, с соблюдением при этом, в случае необходимости, последовательности их включения. Администрация может освободить суда валовой вместимостью менее 1600 рег. т от выполнения этого требования, если она сочтет это практически невозможным.

2.2 Если питание электроэнергией, как правило, обеспечивается несколькими генераторами, работающими одновременно и подключенными параллельно, то должны быть приняты меры, например сброс нагрузки, гарантирующие в случае выхода из строя одного из этих генераторов продолжение работы оставшихся генераторов без перегрузки для обеспечения движения, управляемости и безопасности судна.

3 Если требуется резервирование других вспомогательных механизмов, необходимых для обеспечения движения судна, то должны быть предусмотрены автоматические переключающие устройства.

4 Система автоматического управления и аварийно-предупредительной сигнализации

4.1 Система управления должна быть такой, чтобы функционирование систем, необходимых для работы главных и вспомогательных механизмов, обеспечивалось с помощью необходимых автоматических устройств.

4.2 При автоматическом переключении должен подаваться аварийно-предупредительный сигнал.

4.3 Система аварийно-предупредительной сигнализации, отвечающая требованиям [правила 51](#), должна быть предусмотрена для всех важных значений давления, температуры, уровня жидкости и других ответственных параметров.

4.4 Должен быть предусмотрен централизованный пост управления, оборудованный необходимыми панелями аварийно-предупредительной сигнализации и показывающими приборами по каждому сигналу.

5 Если в качестве главных механизмов используются двигатели внутреннего сгорания, то должны быть предусмотрены средства, обеспечивающие поддержание давления пускового воздуха на требуемом уровне.

Правило 54

Специальные меры в отношении пассажирских судов

Пассажирские суда должны рассматриваться Администрацией особо в отношении того, могут ли их машинные помещения быть с периодически безвахтенным обслуживанием и, если могут, то необходимы ли дополнительные требования к тем, которые изложены в настоящих правилах, с целью обеспечения такого же уровня безопасности, как и в машинных помещениях с обычной вахтой.

Часть F

АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ КОНСТРУКЦИИ, МЕРЫ И УСТРОЙСТВА

(часть введена [Резолюцией](#) ИМО от 08.12.2006 N MSC.216(82)
с изменениями, вступившими в силу 01.07.2010)

Правило 55

Альтернативные конструкции, меры и устройства

1 Цель

Целью настоящего правила является предоставление методологии для альтернативных типов конструкции и устройств для механических, электрических установок и систем хранения и распределения топлива с низкой температурой вспышки.

(п. 1 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 11.06.2015 N MSC.392(95))

2 Общие положения

2.1 Конструкции и устройства механических, электрических установок и систем хранения и распределения топлива с низкой температурой вспышки могут отклоняться от требований, изложенных в **частях С, D, E** или **G**, при условии что такие альтернативные типы конструкции и устройства отвечают цели этих требований и обеспечивают равноценный уровень безопасности, предусмотренный настоящей главой.

2.2 Если альтернативные типы конструкции или устройства отклоняются от предписывающих требований **частей С, D, E** или **G**, то в соответствии с настоящим правилом должны быть проведены технический анализ, оценка и одобрение конструкции, мер и устройств.

(п. 2 в ред. **Резолюции** ИМО от 11.06.2015 N MSC.392(95))

3 Технический анализ

Технический анализ должен быть подготовлен и представлен Администрации на основе руководства, разработанного Организацией, и должен включать, как минимум, следующие элементы:

.1 определение типа судна, механических, электрических установок, систем хранения и распределения топлива с низкой температурой вспышки и соответствующего(их) помещения(ий);

.2 установление предписывающего(их) требования(ий), которому(ым) не будут отвечать эти механические, электрические установки и системы хранения и распределения топлива с низкой температурой вспышки;

.3 установление причины, по которой предлагаемая конструкция не будет отвечать предписывающим требованиям, с учетом соответствия другим признанным техническим или отраслевым стандартам;

.4 определение эксплуатационных критериев для судна, механической, электрической установки, системы хранения и распределения топлива с низкой температурой вспышки или соответствующего(их) помещения(ий), рассматриваемых в соответствующем(их) предписывающем(их) требовании(ях):

.1 эксплуатационные критерии должны предусматривать уровень безопасности не ниже соответствующих предписывающих требований, содержащихся в **частях С, D, E** или **G**; и

.2 эксплуатационные критерии должны поддаваться количественному определению и быть измеримыми;

.5 подробное описание альтернативных типов конструкции и устройств, включая перечень допущений, используемых в конструкции, и любых

предлагаемых эксплуатационных ограничений или условий;

.6 техническое обоснование, показывающее, что альтернативные типы конструкции и устройства отвечают эксплуатационным критериям безопасности; и

.7 оценка риска, основанная на указании возможных отказов и опасностей, связанных с предложением.

(п. 3 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 11.06.2015 N MSC.392(95))

4 Оценка альтернативных конструкций, мер и устройств

4.1 Технический анализ, требуемый в [пункте 3](#), должен оцениваться и одобряться Администрацией с учетом Руководства, разработанного Организацией.

4.2 На судне должен иметься экземпляр документации, одобренной Администрацией, указывающей на то, что альтернативные конструкции, меры и устройства отвечают требованиям настоящего правила.

5 Обмен информацией

Администрация должна направлять Организации соответствующую информацию, касающуюся одобренных ею альтернативных конструкций, мер и устройств, для рассылки всем Договаривающимся правительствам.

6 Повторная оценка ввиду изменения условий

Если допущения, а также эксплуатационные ограничения, которые были указаны в описании альтернативных конструкций, мер и устройств, изменились, должен быть выполнен технический анализ согласно изменившимся условиям, который должен быть одобрен Администрацией.

Часть G

СУДА, ИСПОЛЬЗУЮЩИЕ ТОПЛИВО С НИЗКОЙ ТЕМПЕРАТУРОЙ ВСПЫШКИ

(часть введена [Резолюцией](#) ИМО от 11.06.2015 N MSC.392(95))

Правило 56

Применение

1 За исключением того, как предусмотрено в [пунктах 4](#) и [5](#), настоящая часть применяется к судам, использующим топливо с низкой температурой вспышки:

.1 контракт на постройку которых заключен 1 января 2017 или после этой даты;

.2 в случае отсутствия контракта на постройку, кили которых заложены или которые находятся в подобной стадии постройки 1 июля 2017 года или после этой даты; или

.3 которые сданы в эксплуатацию 1 января 2021 года или после этой даты.

Такие суда, использующие топливо с низкой температурой вспышки, должны отвечать требованиям настоящей части в дополнение к любым другим применимым требованиям настоящих правил.

2 За исключением того, как предусмотрено в [пунктах 4 и 5](#), судно, независимо от даты постройки, включая суда, находящиеся на этапе постройки ранее 1 января 2009 года, которые переоборудованы для использования топлива с низкой температурой вспышки 1 января 2017 года или после этой даты, должны рассматриваться как суда, использующие топливо с низкой температурой вспышки, в ту дату, когда такое переоборудование началось.

3 За исключением того, как предусмотрено в [пунктах 4 и 5](#), судно, использующее топливо с низкой температурой вспышки, независимо от даты постройки, включая суда, находящиеся на этапе постройки ранее 1 января 2009 года, которое 1 января 2017 года или после этой даты начинает использовать иные виды топлива с низкой температурой вспышки, чем те, для использования которых оно было до 1 января 2017 года первоначально одобрено, должно рассматриваться как судно, использующее топливо с низкой температурой вспышки, в ту дату, когда оно начало использовать эти иные виды топлива.

4 Настоящая часть не применяется к газовозам, как они определены в [правиле VII/11.2](#):

.1 которые используют свой груз в качестве топлива и отвечают требованиям [Кодекса МКГ](#), как он определен в [правиле VII/11.1](#); или

.2 которые используют иные газообразные виды топлива с низкой температурой вспышки, при условии что конструкция и устройство систем хранения и распределения таких газообразных видов топлива отвечает требованиям [Кодекса МКГ](#) для газа в качестве груза.

5 Настоящая часть не применяется к судам, принадлежащим Договаривающемуся правительству или эксплуатируемым им и используемым в данное время исключительно для правительственной некоммерческой службы. Однако суда, принадлежащие Договаривающемуся

правительству или эксплуатируемые им и используемые в данное время исключительно для правительственной некоммерческой службы, поощряются к тому, чтобы действовать, насколько это целесообразно и практически возможно, таким образом, который совместим с настоящей частью.

Правило 57

Требования к судам, использующим топливо с низкой температурой вспышки

За исключением того, как предусмотрено в [правилах 56.4](#) и [56.5](#), суда, использующее топливо с низкой температурой вспышки, должны отвечать требованиям [Кодекса МГТ](#).

ГЛАВА II-2. КОНСТРУКЦИЯ - ПРОТИВОПОЖАРНАЯ ЗАЩИТА, ОБНАРУЖЕНИЕ И ТУШЕНИЕ ПОЖАРА

(в ред. Резолюций ИМО от 20.11.1981 N [MSC.1\(XLV\)](#), от 05.12.2000 N [MSC.99\(73\)](#))

Часть А

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Правило 1

Применение

1 Применение

1.1 Настоящая глава, если специально не предусмотрено иное, применяется к судам, построенным 1 июля 2012 года или после этой даты.
(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 03.12.2010 N [MSC.308\(88\)](#))

1.2 Для целей настоящей главы:

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

.2 выражение все суда означает суда, независимо от типа, построенные 1 июля 2012 года, до или после этой даты; и
(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 03.12.2010 N [MSC.308\(88\)](#))

.3 грузовое судно, когда бы оно ни было построено, переоборудуемое в пассажирское судно, считается пассажирским судном, построенным в дату начала такого переоборудования.

1.3 Для целей настоящей главы выражение подобная стадия постройки означает стадию, на которой:

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

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

2 Применимые требования к существующим судам

2.1 Если специально не предусмотрено иное, в отношении судов, построенных до 1 июля 2012 года, Администрация должна обеспечить выполнение требований, применяемых на основании главы II-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года с поправками, внесенными резолюциями [MSC.1\(XLV\)](#), [MSC.6\(48\)](#), [MSC.13\(57\)](#), [MSC.22\(59\)](#), [MSC.24\(60\)](#), [MSC.27\(61\)](#), [MSC.31\(63\)](#), [MSC.57\(67\)](#), [MSC.99\(73\)](#), [MSC.134\(76\)](#), [MSC.194\(80\)](#), [MSC.201\(81\)](#), [MSC.216\(82\)](#), [MSC.256\(84\)](#), [MSC.269\(85\)](#) и [MSC.291\(87\)](#).

(в ред. Резолюции ИМО от 03.12.2010 N [MSC.308\(88\)](#))

2.2 Суда, построенные до 1 июля 2002 года, должны также отвечать положениям:

.1 [пунктов 3, 6.5 и 6.7](#), в зависимости от случая;

.2 [правил 13.3.4.2 - 13.3.4.5, 13.4.3](#) и части E, за исключением ее правил [16.3.2.2](#) и [16.3.2.3](#), в зависимости от случая, не позднее даты первого освидетельствования после 1 июля 2002 года;

.3 [правил 10.4.1.3 и 10.6.4](#) только в отношении новых установок;
(в ред. Резолюции ИМО от 08.12.2006 N [MSC.216\(82\)](#) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2008)

.4 [правила 10.5.6](#) не позднее 1 октября 2005 года для пассажирских судов валовой вместимостью 2000 и более;

(в ред. Резолюций ИМО от 08.12.2006 N [MSC.216\(82\)](#) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2008, от 21.05.2010 N [MSC.291\(87\)](#))

.5 [правил 5.3.1.3.2 и 5.3.4](#) для пассажирских судов не позднее даты первого освидетельствования, которая наступит после 1 июля 2008 года; и

(пп. 2.2.5 введен Резолюцией ИМО от 08.12.2006 N [MSC.216\(82\)](#) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2008; в ред. Резолюции ИМО от 21.05.2010 N [MSC.291\(87\)](#))

.6 правилу 4.5.7.1

(пп. 2.2.6 введен Резолюцией ИМО от 21.05.2010 N MSC.291(87))

2.3 Суда, построенные 1 июля 2002 года или после этой даты и до 1 июля 2010 года, должны отвечать пунктам 7.1.1, 7.4.4.2, 7.4.4.3 и 7.5.2.1.2 правила 9, одобренного Резолюцией MSC.99(73).

(п. 2.3 введен Резолюцией ИМО от 04.12.2008 N MSC.269(85) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2010)

2.4 Следующие суда, имеющие грузовые помещения, предназначенные для перевозки опасных грузов в упаковке, должны отвечать правилу 19.3, за исключением случаев перевозки опасных грузов, отнесенных к классам 6.2 и 7, и опасных грузов в ограниченных количествах и в исключенных количествах в соответствии с таблицами 19.1 и 19.3, не позднее даты первого освидетельствования для возобновления свидетельства, которая наступит 1 января 2011 года или после этой даты:

.1 грузовые суда валовой вместимостью 500 и более и пассажирские суда, построенные 1 сентября 1984 года или после этой даты, но до 1 января 2011 года; и

.2 грузовые суда валовой вместимостью менее 500, построенные 1 февраля 1992 года или после этой даты, но до 1 января 2011 года,

и несмотря на эти положения:

.3 грузовые суда валовой вместимостью 500 и более и пассажирские суда, построенные 1 сентября 1984 года или после этой даты, но до 1 июля 1986 года, могут не отвечать правилу 19.3.3, при условии что они отвечают правилу 54.2.3, принятому Резолюцией MSC.1(XLV);

.4 грузовые суда валовой вместимостью 500 и более и пассажирские суда, построенные 1 июля 1986 года или после этой даты, но до 1 февраля 1992 года, могут не отвечать правилу 19.3.3, при условии что они отвечают правилу 54.2.3, принятому Резолюцией MSC.6(48);

.5 грузовые суда валовой вместимостью 500 и более и пассажирские суда, построенные 1 сентября 1984 года или после этой даты, но до 1 июля 1998 года, могут не отвечать правилам 19.3.10.1 и 19.3.10.2; и

.6 грузовые суда валовой вместимостью менее 500, построенные 1 февраля 1992 года или после этой даты, но до 1 июля 1998 года, могут не отвечать правилам 19.3.10.1 и 19.3.10.2.

(п. 2.4 введен Резолюцией ИМО от 04.12.2008 N MSC.269(85) с изменениями, вступившими в силу 01.01.2011)

.7 грузовые суда валовой вместимостью 500 и более и пассажирские суда, построенные 1 февраля 1992 года или после этой даты, но до 1 июля 2002 года, могут не отвечать [правилу 19.3.3](#), при условии что они отвечают правилу 54.2.3, принятому [резолюцией MSC.13\(57\)](#); и
(пп. 2.4.7 введен [Резолюцией ИМО от 30.11.2012 N MSC.338\(91\)](#))

.8 грузовые суда валовой вместимостью 500 и более и пассажирские суда, построенные 1 сентября 1984 года или после этой даты, но до 1 июля 2002 года, могут не отвечать [правилам 19.3.1, 19.3.5, 19.3.6, 19.3.9](#), при условии что они отвечают [правилам 54.2.1, 54.2.5, 54.2.6, 54.2.9](#), принятым [резолюцией MSC.1\(XLV\)](#).
(пп. 2.4.8 введен [Резолюцией ИМО от 30.11.2012 N MSC.338\(91\)](#))

2.5 Суда, построенные до 1 июля 2012 года, также должны отвечать правилу 10.10.1.2, принятому [резолюцией MSC.338\(91\)](#).
(п. 2.5 введен [Резолюцией ИМО от 30.11.2012 N MSC.338\(91\)](#))

2.6 Суда для перевозки транспортных средств, находящиеся на этапе постройки ранее 1 января 2016 года, включая суда, находящиеся на этапе постройки ранее 1 июля 2012 года, должны отвечать требованиям [пункта 2.2 правила 20-1](#), принятого [резолюцией MSC.365\(93\)](#).
(п. 2.6 введен [Резолюцией ИМО от 22.05.2014 N MSC.365\(93\)](#))

2.7 Танкеры, находящиеся на этапе постройки ранее 1 января 2016 года, включая суда, находящиеся на этапе постройки ранее 1 июля 2012 года, должны отвечать требованиям [правила 16.3.3](#) за исключением [правила 16.3.3.3](#).
(п. 2.7 введен [Резолюцией ИМО от 22.05.2014 N MSC.365\(93\)](#))

2.8 [Правила 4.5.5.1.1 и 4.5.5.1.3](#) применяются к судам, находящимся на этапе постройки 1 января 2002 года или после этой даты, но ранее 1 января 2016 года, и [правило 4.5.5.2.1](#) применяется ко всем судам, находящимся на этапе постройки ранее 1 января 2016 года.
(п. 2.8 введен [Резолюцией ИМО от 22.05.2014 N MSC.365\(93\)](#))

2.9 [Правило 10.5.1.2.2](#) с поправками, внесенными [резолюцией MSC.409\(97\)](#), применяется к судам, находящимся на этапе постройки ранее 1 января 2020 года, включая суда, находящиеся на этапе постройки ранее 1 июля 2012 года.
(п. 2.9 введен [Резолюцией ИМО от 25.11.2016 N MSC.409\(97\)](#))

3 Ремонт, переоборудование, модификация и связанные с ними изменения в оборудовании

3.1 После ремонта, переоборудования, модификации и связанного с ними изменения в оборудовании все суда должны, по меньшей мере, отвечать

требованиям, предъявлявшимся к ним до этого. Такие суда, если они построены до 1 июля 2012 года, должны, как правило, отвечать требованиям, предъявляемым к судам, построенным в эту дату или после нее, по меньшей мере, в той же степени, как до производства такого ремонта, переоборудования, модификации или изменения в оборудовании.
(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 03.12.2010 N MSC.308(88))

3.2 В части, подвергаемой ремонту, переоборудованию, модификации, которые существенно изменяют размерения судна или жилые помещения пассажиров либо значительно увеличивают срок эксплуатации судна, а также связанному с ними изменению в оборудовании, суда должны отвечать требованиям, предъявляемым к судам, построенным 1 июля 2012 года или после этой даты, в той мере, в какой Администрация сочтет это целесообразным и практически возможным.
(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 03.12.2010 N MSC.308(88))

4 Изъятия

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

4.2 В случае использования пассажирских судов для специальных перевозок большого числа пассажиров особой категории, таких как перевозка паломников, Администрация, если она убеждена в невозможности выполнения на практике требований настоящей главы, может освободить такие суда от выполнения этих требований, при условии что они полностью отвечают положениям:

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

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

5 Требования, применяемые в зависимости от типа судна

Если специально не предусмотрено иное:

.1 требования, не относящиеся к конкретному типу судна, должны применяться к судам всех типов; и

.2 требования, относящиеся к "танкерам", должны применяться к танкерам с соблюдением требований, указанных в [пункте 6](#), ниже.

6 Требования, применяемые к танкерам

6.1 Требования к танкерам в настоящей главе должны применяться к танкерам, перевозящим сырую нефть или нефтепродукты с температурой вспышки не выше 60 °С (испытание в закрытом тигле), установленной с помощью одобренного прибора для определения температуры вспышки, и давлением паров по Рейду, которое ниже атмосферного давления, или другие жидкие продукты, имеющие подобную пожарную опасность.

6.2 Если предусматривается перевозка жидких грузов, иных чем те, которые упомянуты в [пункте 6.1](#), или сжиженных газов, которые создают дополнительную пожарную опасность, требуется принятие дополнительных мер безопасности, учитывающих должным образом положения Международного [кодекса](#) по химовозам, как он определен в правиле VII/8.1, Кодекса по химовозам, Международного [кодекса](#) по газовозам, как он определен в правиле VII/11.1, и Кодекса по газовозам соответственно.

6.2.1 Жидкий груз с температурой вспышки ниже 60 °С, для которого обычная система пенного пожаротушения, отвечающая требованиям [Кодекса](#) по системам пожарной безопасности, неэффективна, рассматривается в данном контексте как груз, создающий дополнительную пожарную опасность. Требуется следующие дополнительные меры:

.1 пена должна быть спиртостойкого типа;

.2 тип пенообразователей для использования на танкерах-химовозах должен удовлетворять требованиям Администрации с учетом руководства, разработанного Организацией; и

.3 производительность и интенсивность подачи системы пенотушения должны отвечать требованиям [главы 11](#) Международного кодекса по химовозам, однако более низкие интенсивности подачи могут допускаться на основе эксплуатационных испытаний. Для танкеров, оборудованных системами инертных газов, может допускаться количество пенообразователя, достаточное для обеспечения образования пены в течение 20 мин.

6.2.2 Для целей настоящего правила жидкий груз с давлением паров выше 1,013 бар при температуре 37,8 °С рассматривается как груз, создающий дополнительную пожарную опасность. Суда, перевозящие такие вещества, должны отвечать требованиям [пункта 15.14](#) Международного кодекса по химовозам. Если суда эксплуатируются в ограниченных районах и в течение ограниченного времени, соответствующая Администрация может согласиться освободить эти суда от выполнения требований относительно холодильной

установки в соответствии с [пунктом 15.14.3](#) Международного кодекса по химовозам.

6.3 Жидкие грузы с температурой вспышки свыше 60 °С, иные чем нефтепродукты или жидкие грузы, охватываемые требованиями Международного [кодекса](#) по химовозам, рассматриваются как грузы, представляющие низкую пожароопасность, не требующие защиты стационарной системой пенотушения.

6.4 Танкеры, перевозящие нефтепродукты с температурой вспышки свыше 60 °С (испытание в закрытом тигле), установленной с помощью одобренного прибора для определения температуры вспышки, должны отвечать требованиям, предусмотренным в [правилах 10.2.1.4.4](#) и [10.10.2.3](#), а также требованиям к грузовым судам, иным чем танкеры, за исключением того, что вместо стационарной системы пожаротушения, требуемой в [правиле 10.7](#), они должны быть оборудованы стационарной палубной пенной системой, которая должна отвечать положениям [Кодекса](#) по системам пожарной безопасности.

6.5 Комбинированные суда, построенные 1 июля 2002 года, до или после этой даты, не должны перевозить грузы, иные чем нефть, за исключением случаев, когда из всех грузовых помещений была выгружена нефть и проведена дегазация этих помещений или когда меры, предусмотренные в каждом случае, были одобрены Администрацией с должным учетом руководства, разработанного Организацией.

6.6 Танкеры-химовозы и газовозы должны отвечать требованиям к танкерам, за исключением случаев, когда предусмотрены альтернативные и дополнительные меры, удовлетворяющие требованиям Администрации, с должным учетом положений Международного [кодекса](#) по химовозам и Международного [кодекса](#) по газовозам, в зависимости от случая.

6.7 Устройства, требуемые [правилами 4.5.10.1.1](#) и [4.5.10.1.4](#), а также система для непрерывного контроля концентрации углеводородных газов должны быть установлены на всех танкерах, построенных до 1 июля 2002 года, к дате первого планового осмотра в сухом доке после 1 июля 2002 года, но не позднее 1 июля 2005 года. Места забора проб или детекторные головки должны устанавливаться в соответствующих местах, для того чтобы своевременно обнаруживать потенциально опасные утечки. Если концентрация углеводородных газов достигает заданного уровня, который не должен превышать 10% нижнего предела воспламенения, в насосном отделении и в отделении управления грузовыми операциями должны автоматически включаться непрерывные звуковой и световой сигналы, оповещающие персонал о потенциальной опасности. Однако могут допускаться уже установленные существующие системы контроля, имеющие

заданный уровень, не превышающий 30% нижнего предела воспламенения.

Правило 2

Цели пожарной безопасности и функциональные требования

1 Цели пожарной безопасности

1.1 Целями пожарной безопасности являются:

- .1 предотвращение пожара и взрыва;
- .2 снижение создаваемой пожаром опасности для человеческой жизни;
- .3 снижение создаваемой пожаром опасности повреждения судна, его груза и ущерба окружающей среде;
- .4 ограничение распространения, борьба с пожаром и взрывом и их ликвидация в месте их возникновения; и
- .5 обеспечение надлежащих путей эвакуации и легкого доступа к ним пассажиров и экипажа.

2 Функциональные требования

2.1 Для достижения целей пожарной безопасности, изложенных в [пункте 1](#), в правила настоящей главы, в зависимости от случая, включены следующие функциональные требования:

- .1 разделение судна на главные вертикальные и горизонтальные зоны конструктивными элементами с тепловой изоляцией и без нее;
- .2 отделение жилых помещений от других помещений судна конструктивными элементами с тепловой изоляцией и без нее;
- .3 ограничение применения горючих материалов;
- .4 обнаружение любого пожара в зоне его возникновения;
- .5 ограничение распространения и тушение любого пожара в месте его возникновения;
- .6 защита путей эвакуации и доступов для борьбы с пожаром;
- .7 готовность средств пожаротушения к быстрому применению;
- .8 сведение к минимуму возможности воспламенения

легковоспламеняющихся паров грузов.

3 Достижение целей пожарной безопасности

Цели пожарной безопасности, изложенные в [пункте 1](#), должны достигаться путем обеспечения соответствия предписывающим требованиям, указанным в [частях В, С, D, Е](#) или [G](#), или путем альтернативной конструкции и средств, отвечающих требованиям [части F](#). Судно должно рассматриваться как удовлетворяющее функциональным требованиям, изложенным в [пункте 2](#), и отвечающее целям пожарной безопасности, изложенным в [пункте 1](#), когда выполняются следующие условия:

.1 конструкция судна и средства в целом отвечают соответствующим предписывающим требованиям в [частях В, С, D, Е](#) или [G](#); или

.2 конструкция судна и средства в целом рассмотрены и одобрены в соответствии с [частью F](#); или

.3 часть(и) конструкции судна и средств рассмотрены и одобрены в соответствии с [частью F](#), а остальные части судна отвечают соответствующим предписывающим требованиям в [частях В, С, D, Е](#) или [G](#).

Правило 3

Определения

Для целей настоящей главы, если специально не предусмотрено иное, должны применяться следующие определения:

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

2 Перекрытия класса "А" есть перекрытия, образуемые переборками и палубами, которые отвечают следующим критериям:

.1 они изготовлены из стали или другого равноценного материала;

.2 они имеют соответствующие элементы жесткости;

.3 они изолированы одобренными негорючими материалами так, чтобы средняя температура на стороне, противоположной огневому воздействию, не повышалась более чем на 140 °С по сравнению с первоначальной температурой и чтобы ни в одной точке, включая соединения, температура не

повышалась более чем на 180 °С 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

.4 их конструкция обеспечивает предотвращение прохождения через них дыма и пламени до конца одночасового стандартного испытания на огнестойкость; и

.5 Администрация потребовала испытания прототипа переборки или палубы в соответствии с [Кодексом](#) по методикам испытаний на огнестойкость, чтобы убедиться, что они отвечают указанным выше требованиям в отношении огнестойкости и повышения температуры.

3 Атриумы есть общественные помещения в пределах одной главной вертикальной зоны, охватывающие три или более открытые палубы.

4 Перекрытия класса "В" есть перекрытия, образуемые переборками, палубами, подволоками или зашивками, которые отвечают следующим критериям:

.1 они изготовлены из одобренных негорючих материалов, и все материалы, используемые для изготовления и установки перекрытий класса "В", являются негорючими, за исключением горючей облицовки, применение которой может быть разрешено при условии, что она отвечает другим соответствующим требованиям настоящей главы;

.2 они имеют такую изоляцию, чтобы средняя температура на стороне, противоположной огневому воздействию, не повышалась более чем на 140 °С по сравнению с первоначальной температурой и чтобы ни в одной точке, включая соединения, температура не повышалась более чем на 225 °С по сравнению с первоначальной температурой в течение указанного ниже времени:

класс "В-15"	15 мин
класс "В-0"	0 мин

.3 их конструкция обеспечивает предотвращение прохождения через них пламени до конца получасового стандартного испытания на огнестойкость; и

.4 Администрация потребовала испытания прототипа перекрытия в соответствии с [Кодексом](#) по методикам испытаний на огнестойкость, чтобы убедиться, что оно отвечает указанным выше требованиям в отношении огнестойкости и повышения температуры.

5 Палуба переборок есть самая верхняя палуба, до которой доведены поперечные водонепроницаемые переборки.

6 Грузовая зона есть часть судна, в которой находятся грузовые трюмы, грузовые танки, сливные цистерны и грузовые насосные отделения, включая насосные отделения, коффердамы, помещения для балласта и пустые пространства, примыкающие к грузовым танкам, а также участки палубы по всей длине и ширине судна над упомянутыми помещениями.

7 Грузовое судно есть судно, которое определено в [правиле I/2 "g"](#).

8 Грузовые помещения есть помещения, используемые для груза, грузовые танки для нефти, танки для другого жидкого груза, а также шахты, ведущие в эти помещения.

9 Центральный пост управления есть пост управления, в котором сосредоточены средства управления и индикации следующего:

.1 стационарных систем сигнализации обнаружения пожара;

.2 автоматических спринклерных систем пожаротушения и сигнализации обнаружения пожара;

.3 панелей индикации противопожарных дверей;

.4 закрытий противопожарных дверей;

.5 панелей индикации водонепроницаемых дверей;

.6 закрытий водонепроницаемых дверей;

.7 вентиляторов;

.8 сигнализации общей/пожарной тревоги;

.9 систем связи, включая телефоны; и

.10 микрофонов системы громкоговорящей связи.

10 Перекрытия класса "С" есть перекрытия, изготовленные из одобренных негорючих материалов. Они могут не отвечать требованиям в отношении прохождения дыма и пламени, а также ограничениям в отношении

повышения температуры. Разрешается применение горючей облицовки, при условии что она отвечает требованиям настоящей главы.

11 Танкер-химовоз есть грузовое судно, построенное или приспособленное и используемое для перевозки наливом любого жидкого легковоспламеняющегося продукта, указанного в [главе 17](#) Международного кодекса по химовозам, как он определен в [правиле VII/8.1](#).

12 Закрытые помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки есть помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, не являющиеся ни открытыми помещениями с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, ни открытыми палубами.

13 Закрытые помещения для перевозки транспортных средств есть помещения для перевозки транспортных средств, не являющиеся ни открытыми помещениями для перевозки транспортных средств, ни открытыми палубами.

14 Комбинированное судно есть грузовое судно, предназначенное для перевозки как нефти наливом, так и сухих грузов навалом.

15 Горючий материал есть любой материал, иной чем негорючий материал.

16 Непрерывные подволоки или зашивки класса "В" есть такие подволоки или зашивки класса "В", которые заканчиваются у перекрытия класса "А" или "В".

17 Центральный пост управления с постоянной вахтой есть центральный пост управления, в котором непрерывно несет вахту ответственный член экипажа.

18 Посты управления есть такие помещения, в которых расположено судовое радиооборудование или главное навигационное оборудование, или аварийный источник энергии либо в которых сосредоточены средства сигнализации обнаружения пожара или управления пожаротушением. Помещения, в которых сосредоточены средства сигнализации обнаружения пожара или управления пожаротушением, также рассматриваются как пожарные посты.

19 Сырая нефть есть любая встречающаяся в естественном виде в недрах земли нефть, независимо от того, обработана она или нет с целью облегчения ее транспортировки, включая сырую нефть, из которой могли быть удалены или в которую могли быть добавлены некоторые фракции перегонки.

20 Опасные грузы есть грузы, упомянутые в [правиле VII/1.1](#).

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 12.12.2002 N MSC.134(76))

21 Дедвейт есть разность в тоннах между водоизмещением судна в воде плотностью 1,025 по грузовую ватерлинию, соответствующую назначенному летнему надводному борту, и водоизмещением судна порожнем.

22 [Кодекс](#) по системам пожарной безопасности означает Международный кодекс по системам пожарной безопасности, одобренный Комитетом по безопасности на море Организации [Резолюцией](#) MSC.98(73), с поправками, которые могут быть внесены Организацией, при условии что такие поправки одобряются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями [статьи VIII](#) настоящей Конвенции, касающимися процедуры внесения поправок в [приложение](#), за исключением его [главы I](#).

23 Кодекс по методикам испытаний на огнестойкость означает Международный [кодекс](#) по применению методик испытаний на огнестойкость 2010 года (Кодекс МИО 2010 года), одобренный Комитетом по безопасности на море Организации [резолюцией](#) MSC.307(88), с поправками, которые могут быть внесены Организацией, при условии что такие поправки одобряются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями [статьи VIII](#) настоящей Конвенции, касающимися процедур внесения поправок в [Приложение](#), за исключением его [главы I](#).

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 03.12.2010 N MSC.308(88))

24 Температура вспышки есть температура в градусах Цельсия (испытание в закрытом тигле), при которой продукт выделяет легковоспламеняющиеся пары в количестве, достаточном для воспламенения, установленная с помощью одобренного прибора для определения температуры вспышки.

25 Газовоз есть грузовое судно, построенное или приспособленное и используемое для перевозки наливом любого сжиженного газа или других легковоспламеняющихся продуктов, указанных в [главе 19](#) Международного кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом, как он определен в [правиле VII/11.1](#).

26 Вертолетная площадка есть специально оборудованное на судне место для посадки вертолетов, включающее всю конструкцию, противопожарные средства и другое оборудование, необходимое для безопасной эксплуатации вертолетов.

27 Вертолетное устройство есть вертолетная площадка вместе с устройствами для заправки топливом и ангарами.

28 Водоизмещение порожнем есть водоизмещение судна в тоннах без груза, топлива, смазочного масла, балластной, пресной и котельной воды в

цистернах, судовых запасов, а также без пассажиров, экипажа и их имущества.

29 Медленное распространение пламени означает, что поверхность, характеризующая подобным образом, в достаточной степени ограничивает распространение пламени, что определяется в соответствии с [Кодексом](#) по методикам испытаний на огнестойкость.

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

31 Машинные помещения категории А есть такие помещения и ведущие в них шахты, в которых расположены:

.1 двигатели внутреннего сгорания, используемые как главная двигательная установка; или

.2 двигатели внутреннего сгорания, используемые не как главная двигательная установка, если суммарная мощность таких двигателей составляет не менее 375 кВт; или

.3 любой котел, работающий на жидком топливе, или установка жидкого топлива, или любое оборудование, работающее на жидком топливе, иное чем котлы, такое как генераторы инертного газа, инсинераторы и т.д.

32 Главные вертикальные зоны есть зоны, на которые корпус, надстройка и рубки судна разделены перекрытиями класса "А". Средняя длина такой зоны на любой палубе, как правило, не превышает 40 м.

33 Негорючий материал есть материал, который при нагревании до температуры приблизительно 750 °С не горит и не выделяет легко воспламеняющихся паров в количестве, достаточном для их самовоспламенения, что определяется в соответствии с [Кодексом](#) по методикам испытаний на огнестойкость.

34 Установка жидкого топлива есть оборудование, используемое для подготовки жидкого топлива перед подачей его в котел, работающий на жидком топливе, или оборудование, используемое для подготовки подогретого топлива перед подачей его в двигатель внутреннего сгорания, и включает все топливные напорные насосы, фильтры и подогреватели, подготавливающие топливо под давлением более 0,18 Н/кв. мм.

35 Открытые помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки есть помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, открытые с обоих концов либо открытые с одного конца и снабженные достаточной естественной вентиляцией, эффективной по всей их длине, через постоянные отверстия, которые распределены по бортовой обшивке или подволоку либо сверху и имеют общую площадь, по меньшей мере равную 10% общей площади стенок помещения.

36 Открытые помещения для перевозки транспортных средств есть помещения для перевозки транспортных средств, открытые с обоих концов либо открытые с одного конца и снабженные достаточной естественной вентиляцией, эффективной по всей их длине, через постоянные отверстия, которые распределены по бортовой обшивке или подволоку либо сверху и имеют общую площадь, по меньшей мере равную 10% общей площади стенок помещения.

37 Пассажирское судно есть судно, определенное в [правиле I/2 "f"](#).

38 Предписывающие требования означают характеристики постройки, предельные размеры или системы пожарной безопасности, указанные в [частях В, С, D, E](#) или [G](#).

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

40 Помещения, мебель и отделка которых представляет ограниченную пожароопасность для целей применения [правила 9](#) есть помещения, мебель и отделка которых представляет ограниченную пожароопасность (будь то каюты, общественные помещения, кабинеты или жилые помещения других типов), в которых:

.1 ящичная мебель, такая как столы, гардеробы, туалетные столики, бюро, платяные шкафы, полностью изготовлена из одобренных негорючих материалов, однако рабочая поверхность такой мебели может иметь горючую облицовку толщиной не более 2 мм;

.2 незакрепленная мебель, такая как кресла, диваны, столы, изготовлена с применением каркасов из негорючих материалов;

.3 драпировки, занавеси и другие висящие тканевые изделия противостоят распространению пламени не хуже, чем изделия из шерсти массой 0,8 кг/кв. м, что определяется в соответствии с [Кодексом](#) по методикам испытаний на огнестойкость;

.4 покрытия палуб имеют характеристики медленного распространения

пламени;

.5 открытые поверхности переборок, зашивок и подволоков имеют характеристики медленного распространения пламени;

.6 мягкая мебель удовлетворяет требованиям в отношении сопротивления воспламенению и распространению пламени, что определяется в соответствии с [Кодексом](#) по методикам испытаний на огнестойкость; и

.7 постельные принадлежности удовлетворяют требованиям в отношении сопротивления воспламенению и распространению пламени, что определяется в соответствии с [Кодексом](#) по методикам испытаний на огнестойкость.

41 Помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки есть помещения, обычно не разделенные каким-либо образом на отсеки и простирающиеся на значительную часть либо на всю длину судна, в которые автотранспортные средства с топливом в баках для передвижения своим ходом и/или грузы (в таре или навалом, находящиеся в железнодорожных вагонах или на автомобилях, на транспортных средствах (включая автомобильные и железнодорожные цистерны), на трейлерах, в контейнерах, на поддонах, в съемных цистернах либо в подобных укрупненных местах или в других емкостях) обычно загружаются или выгружаются из них в горизонтальном направлении.

42 Пассажирское судно ро-ро означает пассажирское судно, имеющее помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки или помещения специальной категории.

43 Сталь или другой равноценный материал означает любой негорючий 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).

44 Сауна есть парная с температурами, обычно в пределах между 80 и 120 °С, в которой тепло обеспечивается с помощью горячей поверхности (например, с помощью электрической нагревательной печи). Парная может также включать помещение, в котором расположена печь, и смежные ваннные комнаты.

45 Служебные помещения есть помещения, используемые как камбузы, буфетные, содержащие оборудование для приготовления горячей пищи, шкафы, почтовые отделения, кладовые ценностей, прочие кладовые, мастерские, не являющиеся частью машинных помещений, и подобные помещения, а также шахты, ведущие в эти помещения.

46 Помещения специальной категории есть выгороженные помещения для перевозки транспортных средств, расположенные выше или ниже палубы переборок, в которые транспортные средства могут въезжать и из которых они могут выезжать своим ходом и в которые имеют доступ пассажиры. Помещения специальной категории могут размещаться более чем на одной палубе, при условии что общий средний габарит по высоте для транспортных средств не превышает 10 м.

47 Стандартное испытание на огнестойкость есть испытание, при котором образцы соответствующих переборок или палуб подвергаются нагреву в испытательной печи при температурах, приблизительно соответствующих стандартной кривой "время - температура", согласно методу испытаний, указанному в [Кодексе](#) по методикам испытаний на огнестойкость.

48 Танкер есть судно, определенное в [правиле I/2 "h"](#).

49 Помещения для перевозки транспортных средств есть грузовые помещения, предназначенные для перевозки автотранспорта с топливом в баках для передвижения своим ходом.

50 Открытая палуба есть палуба, полностью открытая воздействию окружающей среды сверху и не менее чем с двух сторон.

51 Зона безопасности в контексте аварии есть, с точки зрения обитаемости, любая зона, которая не затоплена или находится за пределами главной(ых) вертикальной(ых) зоны (зон), где произошел пожар, и в которой можно разместить всех находящихся на судне людей с целью защитить их от опасностей для жизни или здоровья и обеспечить их основными службами. (п. 51 введен [Резолюцией](#) ИМО от 08.12.2006 N MSC.216(82) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2010)

52 Центр безопасности есть пост управления, предназначенный для управления чрезвычайными ситуациями. Неотъемлемой частью функций центра безопасности являются эксплуатация, контроль и/или мониторинг систем безопасности. (п. 52 введен [Резолюцией](#) ИМО от 08.12.2006 N MSC.216(82) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2010)

53 Балкон каюты есть открытое пространство палубы, которое предназначено исключительно для использования проживающими в одной каюте людьми и на которое имеется прямой доступ из этой каюты. (п. 53 введен [Резолюцией](#) ИМО от 08.12.2006 N MSC.216(82) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2008)

54 Противопожарная заслонка, для целей применения [правила 9.7](#), принятого резолюцией MSC.365(93), с поправками, которые могут быть

внесены, есть установленное в вентиляционном канале устройство, которое в нормальном состоянии открыто, что делает возможным движение воздуха в канале, а во время пожара закрывается, препятствуя движению воздуха в канале с целью ограничить распространение огня. С использованием вышеизложенного определения могут быть связаны следующие термины:

.1 автоматическая противопожарная заслонка есть противопожарная заслонка, которая закрывается автоматически под воздействием продуктов горения;

.2 ручная противопожарная заслонка есть противопожарная заслонка, которая открывается и закрывается вручную членом экипажа непосредственно на месте; и

.3 противопожарная заслонка с дистанционным управлением есть противопожарная заслонка, которая закрывается членом экипажа при помощи управляющего устройства, расположенного на удалении от этой заслонки.
(п. 54 введен [Резолюцией](#) ИМО от 22.05.2014 N MSC.365(93))

55 Дымовая заслонка, для целей применения [правила 9.7](#), принятого резолюцией MSC.365(93), с поправками, которые могут быть внесены, есть установленное в вентиляционном канале устройство, которое в нормальном состоянии открыто, что делает возможным движение воздуха в канале, а во время пожара закрывается, препятствуя движению воздуха в канале с целью ограничить распространение дыма и горячих газов. Не предполагается, что дымовая заслонка будет способствовать обеспечению целостности огнестойкого перекрытия, сквозь которое проходит вентиляционный канал. С использованием вышеуказанного определения могут быть связаны следующие термины:

.1 автоматическая дымовая заслонка есть дымовая заслонка, которая закрывается автоматически под воздействием дыма или горячих газов;

.2 ручная дымовая заслонка есть дымовая заслонка, которая открывается и закрывается вручную членом экипажа непосредственно на месте; и

.3 дымовая заслонка с дистанционным управлением есть дымовая заслонка, которая закрывается членом экипажа при помощи управляющего устройства, расположенного на удалении от этой заслонки.
(п. 55 введен [Резолюцией](#) ИМО от 22.05.2014 N MSC.365(93))

56 Судно для перевозки транспортных средств означает грузовое судно, которое перевозит груз только в помещениях с горизонтальным способом погрузки и выгрузки или в помещениях для перевозки транспортных средств и которое проектировано для перевозки порожних автотранспортных средств в качестве груза.

(п. 56 введен [Резолюцией](#) ИМО от 22.05.2014 N MSC.365(93); в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

57 Площадка для посадки вертолета - это площадка на судне, предназначенная для нерегулярных или аварийных посадок вертолетов, но не предназначенная для обычных вертолетных операций.

(п. 57 введен [Резолюцией](#) ИМО от 19.05.2016 N MSC.404(96))

58 Район подъема на борт вертолета с помощью каната - это район для посадки/высадки людей или погрузки/разгрузки грузов из вертолета для перевозки с судна и на судно, когда вертолет находится в режиме висения над палубой

(п. 58 введен [Резолюцией](#) ИМО от 19.05.2016 N MSC.404(96))

Часть В

ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ПОЖАРА И ВЗРЫВА

Правило 4

Вероятность воспламенения

1 Цель

Целью настоящего правила является предотвращение воспламенения горючих материалов или легковоспламеняющихся жидкостей. Для этой цели должны соблюдаться следующие функциональные требования:

.1 должны быть предусмотрены средства для контроля утечек легковоспламеняющихся жидкостей;

.2 должны быть предусмотрены средства, ограничивающие скопление легковоспламеняющихся паров;

.3 должна быть ограничена воспламеняемость горючих материалов;

.4 должно быть ограничено число источников воспламенения;

.5 источники воспламенения должны быть отделены от горючих материалов и легковоспламеняющихся жидкостей; и

.6 в грузовых танках должна поддерживаться взрывобезопасная атмосфера.

2 Меры, связанные с жидким топливом, смазочными маслами и другими воспламеняющимися нефтепродуктами

2.1 Ограничения при использовании нефтепродуктов в качестве топлива

При использовании нефтепродуктов в качестве топлива применяются следующие ограничения:

.1 если настоящим пунктом не разрешается иное, жидкое топливо с температурой вспышки ниже 60 °С не должно использоваться;

.2 в аварийных генераторах может использоваться жидкое топливо с температурой вспышки не ниже 43 °С;

.3 может разрешаться использование жидкого топлива с температурой вспышки ниже 60 °С, но не ниже 43 °С (например, для питания двигателей аварийных пожарных насосов и вспомогательных механизмов, которые не расположены в машинных помещениях категории А), при условии соблюдения следующего:

.3.1 топливные цистерны, за исключением тех, которые находятся в отсеках двойного дна, должны располагаться вне машинных помещений категории А;

.3.2 предусмотрены меры для измерения температуры нефтепродуктов на всасывающей трубе топливного насоса;

.3.3 предусмотрены запорные клапаны и/или краны на приемном и выпускном отрезках фильтров жидкого топлива; и

.3.4 насколько возможно, применяются соединения труб сварной конструкции или кольцевого конического типа или муфтовые соединения шарового типа;

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 11.06.2015 N MSC.392(95))

.4 на грузовых судах, к которым не применяются [часть G главы II-1](#), может разрешаться использование топлива с температурой вспышки ниже той, которая указана в [пункте 2.1.1](#), например сырой нефти, при условии что такое топливо не будет храниться в машинных помещениях и что установка в целом будет одобрена Администрацией; и

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 11.06.2015 N MSC.392(95))

.5 на судах, к которым применяются [часть G главы II-1](#), разрешается использование топлива с температурой вспышки ниже той, которая указана в [пункте 2.1.1](#).

(пп. .5 введен [Резолюцией](#) ИМО от 11.06.2015 N MSC.392(95))

2.2 Меры, связанные с жидким топливом

На судне, использующем жидкое топливо, меры по хранению, распределению и использованию этого топлива должны быть такими, чтобы обеспечивалась безопасность судна и находящихся на нем людей, и должны отвечать по меньшей мере следующему.

2.2.1 Расположение систем жидкого топлива

Насколько это практически возможно, участки топливной системы, содержащие подогретое топливо под давлением, превышающим 0,18 Н/кв. мм, не должны располагаться в закрытом месте, в котором нельзя быстро обнаружить повреждения и утечки в системе. В районе таких участков топливной системы машинные помещения должны иметь достаточное освещение.

2.2.2 Вентиляция машинных помещений

При нормальных условиях вентиляция машинных помещений должна быть достаточной для предотвращения скопления паров нефтепродуктов.

2.2.3 Топливные цистерны

2.2.3.1 Жидкое топливо, смазочное масло и другие воспламеняющиеся нефтепродукты не должны перевозиться в форпиковых цистернах.

2.2.3.2 Насколько это практически возможно, топливные цистерны должны составлять часть корпусной конструкции судна и располагаться вне машинных помещений категории А. Если топливные цистерны, за исключением цистерн двойного дна, в силу необходимости размещены рядом с машинными помещениями категории А или внутри них, то по меньшей мере одна из вертикальных стенок цистерн должна примыкать к переборке машинного помещения и, предпочтительно, иметь общую границу с цистернами двойного дна, а площадь стенки цистерны, общей с машинными помещениями, должна быть минимальной. Если эти цистерны расположены внутри машинных помещений категории А, в них не должно содержаться топливо с температурой вспышки ниже 60 °С. Как правило, необходимо избегать применения вкладных топливных цистерн. В случае применения таких цистерн должно быть запрещено их размещение в машинных помещениях категории А пассажирских судов. Если разрешается применение вкладных топливных цистерн, они должны устанавливаться на непроницаемом для топлива поддоне достаточного размера, имеющем надлежащую сточную трубу, выведенную в сточную цистерну соответствующих размеров.

2.2.3.3 Ни одна топливная цистерна не должна размещаться там, где разлив или утечка топлива из нее могут создать опасность пожара или взрыва в результате попадания топлива на нагретые поверхности.

2.2.3.4 Топливные трубопроводы, повреждение которых может вызвать утечку топлива из цистерны для хранения, отстойной или расходной цистерны, емкостью 500 л и более, расположенной над двойным дном, должны быть оборудованы краном или клапаном, установленным непосредственно на цистерне, который в случае пожара в помещении, где расположены такие цистерны, может быть закрыт с безопасного места вне данного помещения. В особых случаях, когда дип-танки расположены в туннеле гребного вала, в туннеле трубопроводов или в другом подобном помещении, клапаны должны быть установлены на диптанках, однако на случай пожара должна быть предусмотрена возможность управления с помощью дополнительного клапана, установленного на трубопроводе или трубопроводах вне туннеля или другого подобного помещения. Если такой дополнительный клапан установлен в машинном помещении, то управление им должно осуществляться с места вне этого помещения. Органы дистанционного управления клапаном топливной цистерны аварийного генератора не должны находиться в том же месте, где находятся органы управления для дистанционного приведения в действие других клапанов цистерн, находящихся в машинных помещениях.

2.2.3.5 Должны быть предусмотрены безопасные и эффективные средства для замера количества жидкого топлива, содержащегося в любой топливной цистерне.

2.2.3.5.1 Если используются измерительные трубки, их верхние концы не должны выводиться в какое-либо помещение, где может возникнуть опасность воспламенения вследствие утечек из этих трубок. В частности, они не должны выводиться в пассажирские помещения или помещения экипажа. Как общее правило, они не должны выводиться в машинные помещения. Однако, если Администрация сочтет эти последние требования практически невыполнимыми, она может разрешить вывод концов измерительных трубок в машинные помещения при условии выполнения всех следующих требований:

.1 предусматривается указатель уровня топлива, отвечающий требованиям [пункта 2.2.3.5.2](#);

.2 концы измерительных трубок выводятся в места, удаленные от источников воспламенения, за исключением случаев, когда приняты меры предосторожности, такие как установка надежных экранов, предотвращающих выплеск жидкого топлива через верхние концы измерительных трубок на источник воспламенения; и

.3 верхние концы измерительных трубок снабжаются автоматическими заглушающими устройствами и самозакрывающимся контрольным краном малого диаметра, расположенным под заглушающим устройством, с тем

чтобы перед открытием заглушающего устройства можно было убедиться в отсутствии топлива. Должны быть приняты меры, обеспечивающие, чтобы утечка жидкого топлива через контрольный кран не создавала опасности воспламенения.

2.2.3.5.2 Вместо измерительных трубок могут использоваться другие указатели уровня топлива при соблюдении следующих требований:

.1 на пассажирских судах для таких указателей уровня не должны требоваться отверстия ниже верхней плоскости цистерны, и их повреждение или переполнение цистерны не должны приводить к утечке топлива; и

.2 на грузовых судах повреждение таких указателей уровня или перелив цистерны не должны приводить к утечке топлива внутрь помещения. Применение цилиндрических стекол в указателях уровня запрещается. Администрация может разрешить применение указателей уровня топлива с плоскими стеклами и самозакрывающимися клапанами, установленными между указателями уровня и топливными цистернами.

2.2.3.5.3 Средства, предписанные в [пункте 2.2.3.5.2](#), которые приемлемы для Администрации, должны поддерживаться в надлежащем состоянии с целью обеспечения их бесперебойной и точной работы в процессе эксплуатации.

2.2.4 Предотвращение возникновения избыточного давления

Должны быть приняты меры для предотвращения возникновения избыточного давления в любой топливной цистерне или в любой части топливной системы, включая наполнительные трубы, обслуживаемые судовыми насосами. Воздушные и переливные трубы и предохранительные клапаны должны производить слив в такое место, где отсутствует опасность пожара или взрыва из-за наличия нефтепродуктов или паров, и не должны вести в помещения экипажа, пассажирские помещения, помещения специальной категории, закрытые грузовые помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, машинные помещения или подобные помещения.

2.2.5 Топливные трубопроводы

2.2.5.1 Топливные трубопроводы, их клапаны и арматура должны быть из стали или другого одобренного материала, однако может быть допущено ограниченное применение гибких шлангов в местах, где, по мнению Администрации, они необходимы. Такие гибкие шланги и их концевые соединения должны быть из одобренных огнестойких материалов достаточной прочности и должны быть изготовлены в соответствии с требованиями Администрации. Для клапанов, установленных на топливных

цистернах и находящихся под статическим давлением, могут допускаться сталь или чугун с шаровидным графитом. Однако клапаны из обычного чугуна могут применяться в системах трубопроводов, в которых расчетное давление ниже 7 бар и расчетная температура ниже 60 °С.

2.2.5.2 Наружные топливные трубопроводы высокого давления на участках между топливными насосами высокого давления и форсунками должны быть помещены в систему закрытых трубопроводов, способную удерживать топливо в случае повреждения трубопроводов высокого давления. Эта система состоит из внешнего трубопровода, в который помещен топливный трубопровод высокого давления, образуя неразъемную конструкцию. Система закрытых трубопроводов должна включать средства сбора протечек, и должны быть предусмотрены меры и устройства подачи аварийно-предупредительного сигнала в случае повреждения топливного трубопровода.

2.2.5.3 Топливные трубопроводы не должны размещаться непосредственно над агрегатами с высокой температурой или около них, включая котлы, паропроводы, выхлопные коллекторы, глушители или другое оборудование, которое согласно пункту 2.2.6 должно быть изолировано. Насколько это практически возможно, топливные трубопроводы должны располагаться на значительном удалении от горячих поверхностей, электрических установок или других источников воспламенения и должны быть экранированы или защищены другим подходящим способом, с тем чтобы избежать разбрызгивания или утечки топлива на источники воспламенения. Количество соединений в таких системах трубопроводов должно быть минимальным.

2.2.5.4 Узлы топливной системы дизелей должны быть спроектированы с учетом максимального пикового давления, которое ожидается во время эксплуатации, включая гидравлические удары, которые возникают и передаются обратно в трубопроводы подачи топлива и сбора протечек в результате работы топливных насосов высокого давления. Соединения в трубопроводах подачи топлива и сбора протечек должны быть изготовлены с учетом их способности предотвратить протечки топлива из находящихся под давлением систем во время эксплуатации и после технического обслуживания.

2.2.5.5 В многодвигательных установках, топливо в которые подается из одного источника, должны быть предусмотрены средства отключения трубопроводов подачи топлива и сбора протечек к отдельным двигателям. Средства отключения не должны ухудшать работу других двигателей и должны приводиться в действие с поста, который не окажется недоступным в случае пожара на любом из двигателей.

2.2.5.6 Если Администрация разрешает, чтобы трубопроводы для

нефтепродуктов и горючих жидкостей проходили через жилые и служебные помещения, такие трубопроводы должны быть изготовлены из материала, одобренного Администрацией с учетом опасности возникновения пожара.

2.2.6 Защита поверхностей, имеющих высокую температуру

2.2.6.1 Поверхности, имеющие температуры выше 220 °С, на которые может попасть топливо в результате повреждения топливной системы, должны быть надлежащим образом изолированы.

2.2.6.2 Должны быть приняты меры предосторожности с целью предотвратить попадание любого нефтепродукта, который может просочиться под давлением из любого насоса, фильтра или подогревателя, на нагретые поверхности.

2.3 Меры, связанные со смазочными маслами

2.3.1 Меры по хранению, распределению и использованию смазочных масел, применяемых в системах смазки под давлением, должны обеспечивать безопасность судна и находящихся на нем людей. Такие меры в машинных помещениях категории А и, если это практически возможно, в других машинных помещениях должны по меньшей мере отвечать положениям [пунктов 2.2.1, 2.2.3.3, 2.2.3.4, 2.2.3.5, 2.2.4, 2.2.5.1, 2.2.5.3 и 2.2.6](#), за исключением того, что:

.1 это не препятствует использованию в системах смазки смотровых стекол протока, если испытаниями установлено, что они имеют достаточную степень огнестойкости; и

.2 может быть разрешена установка измерительных трубок в машинных помещениях, однако требования [пунктов 2.2.3.5.1.1 и 2.2.3.5.1.3](#) могут не применяться, при условии что измерительные трубки снабжены соответствующими средствами закрытия.

2.3.2 Положения [пункта 2.2.3.4](#) применяются также к цистернам для смазочного масла, за исключением цистерн емкостью менее 500 л, цистерн для хранения, клапаны которых закрыты во время обычной эксплуатации судна, или если доказано, что непредусмотренное срабатывание быстрозапирающегося клапана на цистерне для смазочного масла поставит под угрозу безопасную работу главных двигателей и вспомогательных механизмов ответственного назначения.

2.4 Меры, связанные с другими воспламеняющимися нефтепродуктами

Меры по хранению, распределению и использованию других воспламеняющихся нефтепродуктов, применяемых под давлением в системах

передачи энергии, в системах управления и пуска и в нагревательных системах, должны обеспечивать безопасность судна и находящихся на нем людей. Под гидравлическими клапанами и цилиндрами должны быть установлены соответствующие средства для сбора протечек нефтепродуктов. В местах, где имеются источники воспламенения, такие меры должны, по меньшей мере, отвечать положениям [пунктов 2.2.3.3, 2.2.3.5, 2.2.5.3 и 2.2.6](#), а в отношении прочности и конструкции - положениям [пунктов 2.2.4 и 2.2.5.1](#).

2.5 Меры, связанные с жидким топливом, в машинных помещениях с периодически безвахтенным обслуживанием

В дополнение к требованиям [пунктов 2.1 - 2.4](#) топливная система и система смазки в машинном помещении с периодически безвахтенным обслуживанием должны отвечать следующим требованиям:

.1 если заполнение расходных топливных цистерн осуществляется автоматически или с помощью дистанционного управления, должны быть предусмотрены средства для предотвращения разлива топлива в результате их переполнения. Другое оборудование, автоматически обрабатывающее воспламеняющиеся жидкости (например, сепараторы топлива), которое, когда это практически возможно, должно устанавливаться в особом помещении, отведенном для сепараторов и их подогревателей, должно иметь устройство для предотвращения разлива топлива в результате переполнения; и

.2 если расходные топливные цистерны или отстойные цистерны оборудованы подогревающими устройствами и возможен нагрев топлива до температуры, превышающей температуру его вспышки, должна быть предусмотрена аварийно-предупредительная сигнализация о наличии высокой температуры.

3 Меры, связанные с газообразным топливом для хозяйственных нужд

Системы газообразного топлива, используемого для хозяйственных нужд, должны быть одобрены Администрацией. Хранилище газовых баллонов должно находиться на открытой палубе или в хорошо проветриваемом помещении, которое открывается только на открытую палубу.

4 Прочие источники воспламенения и их воспламеняемость

4.1 Электрические обогреватели

Электрические обогреватели, если они используются, должны быть жестко закреплены на месте установки и изготовлены так, чтобы свести к минимуму опасность возникновения пожара. Не должны устанавливаться обогреватели с открытым нагревательным элементом, который может опалить одежду, занавеси и другие подобные материалы или привести к их возгоранию

из-за выделяемого им тепла.

4.2 Емкости для отходов

Емкости для отходов должны быть изготовлены из негорючих материалов и не должны иметь отверстий в стенках или днище.

4.3 Поверхности изоляции, защищенные от проникновения нефтепродуктов

Поверхность изоляции в помещениях, куда возможно проникновение нефтепродуктов, должна быть непроницаемой для нефтепродуктов или их паров.

4.4 Первичные палубные покрытия

Первичные палубные покрытия, если они применяются внутри жилых и служебных помещений и постов управления или на балконах кают пассажирских судов, построенных 1 июля 2008 года или после этой даты, должны быть из одобренного материала, который не будет легко воспламеняться, что определяется в соответствии с [Кодексом](#) по методикам испытаний на огнестойкость.

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 08.12.2006 N MSC.216(82) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2008)

5 Грузовые зоны танкеров

5.1 Разделение грузовых нефтяных танков

5.1.1 Грузовые насосные отделения, грузовые танки, сливные цистерны и коффердамы должны быть расположены в нос от машинных помещений. Однако нет необходимости размещать топливные цистерны в нос от машинных помещений. Грузовые танки и сливные цистерны должны быть изолированы от машинных помещений коффердамами, грузовыми насосными отделениями, топливными или балластными цистернами. Насосные отделения, в которых находятся насосы и относящееся к ним оборудование для балластировки помещений, примыкающих к грузовым танкам и сливным цистернам, а также насосы для перекачки топлива, должны рассматриваться в контексте настоящего правила как эквивалентные грузовому насосному отделению, при условии что эти насосные отделения имеют такой же уровень безопасности, какой требуется для грузовых насосных отделений. Насосные отделения, предназначенные исключительно для перекачки балласта или топлива, могут, однако, не отвечать требованиям [правила 10.9](#). Насосное отделение в нижней части может иметь нишу для размещения насосов, вдающуюся в машинные помещения категории А, при условии что высота ниши, как правило, не превышает одной трети теоретической высоты борта

над килем, за исключением того, что для судов дедвейтом не более 25000 тонн, если можно доказать, что по соображениям доступности и рационального расположения трубопроводов это практически невозможно, Администрация может разрешить увеличение такой высоты ниши, но не более чем до половины теоретической высоты борта над килем.

5.1.2 Главные посты управления грузовыми операциями, посты управления, жилые и служебные помещения (за исключением изолированных кладовых грузового инвентаря) должны быть расположены в корму от грузовых танков, сливных цистерн и помещений, которые отделяют грузовые танки или сливные цистерны от машинных помещений, но не обязательно в корму от топливных и балластных цистерн, а также должны быть устроены таким образом, чтобы повреждение палубы или переборки не приводило к проникновению газа или дыма из грузовых танков в главные посты управления грузовыми операциями, посты управления или жилые и служебные помещения. Предусмотренная в соответствии с [пунктом 5.1.1](#) ниша может не приниматься во внимание при определении расположения этих помещений.

5.1.3 Однако при необходимости Администрация может разрешить, чтобы главные посты управления грузовыми операциями, посты управления, жилые и служебные помещения были расположены в нос от грузовых танков, сливных цистерн и помещений, которые изолируют грузовые танки и сливные цистерны от машинных помещений, но не обязательно в нос от топливных или балластных цистерн. Может быть разрешено размещение машинных помещений, иных чем машинные помещения категории А, в нос от грузовых танков и сливных цистерн, при условии что они изолированы от грузовых танков и сливных цистерн коффердамами, грузовыми насосными отделениями, топливными или балластными цистернами и имеют по меньшей мере один переносной огнетушитель. В случае, если в них находятся двигатели внутреннего сгорания, в дополнение к переносным огнетушителям должен иметься один одобренный пенный огнетушитель емкостью по меньшей мере 45 л или равноценный ему. Если эксплуатация полупереносного огнетушителя практически невозможна, этот огнетушитель может быть заменен двумя дополнительными переносными огнетушителями. Главные посты управления грузовыми операциями, посты управления и жилые и служебные помещения должны быть устроены таким образом, чтобы повреждение палубы или переборки не приводило к проникновению газа или дыма из грузовых танков в такие помещения. Кроме того, если это необходимо для безопасности или плавания судна, Администрация может разрешить, чтобы машинные помещения, в которых находятся двигатели внутреннего сгорания, не являющиеся главными двигателями мощностью более 375 кВт, были расположены в нос от грузовой зоны, при условии что такое расположение находится в соответствии с положениями настоящего пункта.

5.1.4 Только на комбинированных судах:

.1 сливные цистерны должны быть окружены коффердамами, за исключением тех случаев, когда ограничивающими конструкциями сливных цистерн являются корпус, главная грузовая палуба, переборка грузового насосного отделения или топливная цистерна. Эти коффердамы не должны быть открыты в сторону двойного дна, туннеля трубопроводов, насосного отделения или другого выгороженного помещения, а также не должны использоваться для груза или балласта и не должны соединяться с системами трубопроводов, обслуживающими груз нефтепродуктов или балласт. Должны быть предусмотрены средства для заполнения коффердамов водой и их осушения. Если ограничивающей конструкцией сливной цистерны является переборка грузового насосного отделения, это насосное отделение не должно быть открыто в сторону двойного дна, туннеля трубопроводов или другого выгороженного помещения; однако могут разрешаться отверстия, снабженные газонепроницаемыми крышками на болтах;

.2 должны быть предусмотрены средства для отключения трубопроводов, соединяющих насосное отделение со сливными цистернами, упомянутыми в [пункте 5.1.4.1](#). В качестве средства отключения должен служить клапан с установленным за ним перекидным фланцем с заглушкой или съемный патрубков с соответствующими глухими фланцами. Это устройство должно располагаться вблизи сливных цистерн, но если это окажется нецелесообразным или практически невозможным, оно может быть расположено в насосном отделении непосредственно за тем местом, где трубопровод проходит через переборку. Отдельные стационарные насосы и трубопроводы, включающие клапанную коробку, снабженную запорным клапаном и глухим фланцем, должны быть предусмотрены для откачки содержимого сливных цистерн непосредственно на открытую палубу для сдачи на береговые приемные сооружения, когда судно занято перевозкой сухих грузов. В случае, когда система перекачки используется для перекачки смывок из танков, когда судно занято перевозкой сухих грузов, она не должна соединяться с другими системами. Может допускаться разделение с другими системами путем удаления съемных патрубков;

.3 устройство в сливных цистернах люков и отверстий для их очистки должно разрешаться только на открытой палубе, причем эти люки и отверстия должны быть снабжены закрытиями. За исключением случаев, когда эти закрытия представляют собой листы на болтах, расположенных на таком расстоянии друг от друга, при котором обеспечивается водонепроницаемость закрытия, они должны быть снабжены запирающими устройствами, находящимися под контролем ответственного лица командного состава судна;
и

.4 если предусмотрены бортовые грузовые танки, подпалубные грузовые

трубопроводы для нефтепродуктов должны быть установлены внутри этих танков. Администрация, однако, может разрешить размещение грузовых трубопроводов для нефтепродуктов в специальных каналах, при условии что они могут надлежащим образом очищаться и вентилироваться в соответствии с требованиями Администрации. Если бортовые грузовые танки не предусмотрены, подпалубные грузовые трубопроводы для нефтепродуктов должны размещаться в специальных каналах.

5.1.5 Если доказана необходимость размещения навигационного поста над грузовой зоной, он должен использоваться только для навигационных целей и быть отделен от палубы грузовых танков открытым пространством высотой не менее 2 м. Противопожарная защита такого навигационного поста должна отвечать требованиям к постам управления, содержащимся в [правиле 9.2.4.2](#), а также другим применимым положениям для танкеров.

5.1.6 Должны быть предусмотрены средства для предотвращения попадания пролитого на палубу груза в районы жилых и служебных помещений. Это может быть достигнуто установкой постоянного непрерывного комингса высотой по меньшей мере 300 мм, простирающегося от борта до борта. Особое внимание должно быть уделено устройствам, связанным с погрузкой с кормы.

5.2 Ограничение отверстий в ограничивающих конструкциях

5.2.1 Кроме случаев, разрешенных в [пункте 5.2.2](#), входные двери, воздухозаборники и отверстия, ведущие в жилые и служебные помещения, посты управления и машинные помещения, не должны быть обращены в сторону грузовой зоны. Они должны располагаться на поперечной переборке, не обращенной в сторону грузовой зоны, или на бортовой стороне надстройки или рубки на расстоянии, равном по меньшей мере 4% длины судна, но не менее 3 м от конца надстройки или рубки, обращенного в сторону грузовой зоны. Нет необходимости, чтобы это расстояние превышало 5 м.

5.2.2 Администрация может разрешить установку входных дверей в ограничивающих переборках, обращенных в сторону грузовой зоны, или в пределах расстояния 5 м, указанного в [пункте 5.2.1](#), в главных постах управления грузовыми операциями и в таких служебных помещениях, как продовольственные кладовые, кладовые и шкафы, при условии что они не имеют прямого или непрямого доступа в любое другое жилое или предназначенное для жилья помещение, посты управления или такие служебные помещения, как камбузы, буфетные или мастерские либо подобные им помещения, содержащие источники воспламенения паров. Ограничивающие конструкции такого помещения должны быть изолированы по стандарту "А-60", за исключением ограничивающей конструкции, обращенной в сторону грузовой зоны. В пределах расстояний, указанных в

[пункте 5.2.1](#), допускается установка на болтах съемных листов для выемки механизмов. Двери и окна рулевой рубки могут располагаться в пределах расстояний, указанных в [пункте 5.2.1](#), если они сконструированы таким образом, чтобы можно было быстро и эффективно обеспечить непроницаемость рулевой рубки для газов и паров.

5.2.3 Окна и иллюминаторы, обращенные в сторону грузовой зоны и расположенные на бортовых сторонах надстроек и рубок в пределах расстояний, указанных в [пункте 5.2.1](#), должны быть глухого (неоткрывающегося) типа. Такие окна и иллюминаторы, за исключением окон рулевой рубки, должны быть изготовлены по стандарту класса "А-60, однако для окон и иллюминаторов вне пределов зоны, указанной в [правиле 9.2.4.2.5](#), является приемлемым стандарт класса А-0."

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 08.12.2006 N MSC.216(82) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2008)

5.2.4 Там, где имеется постоянный доступ из туннеля трубопроводов в главное насосное отделение, должна устанавливаться водонепроницаемая дверь, отвечающая требованиям [правила II-1/13-1.2](#) и, кроме того, следующему:

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 20.05.2005 N MSC.194(80) с изменениями, вступившими в силу 01.01.2009)

.1 в дополнение к управлению с мостика водонепроницаемая дверь должна закрываться вручную с внешней стороны входа в главное насосное отделение; и

.2 водонепроницаемая дверь должна оставаться закрытой во время обычных операций на судне, за исключением случаев, когда требуется доступ в туннель трубопроводов.

5.2.5 В переборках и палубах, отделяющих грузовые насосные отделения от других помещений, может разрешаться установка постоянных газонепроницаемых световых выгородок одобренного типа, предназначенных для освещения грузовых насосных отделений, при условии что эти выгородки имеют достаточную прочность и что огнестойкость и газонепроницаемость переборки или палубы будут сохранены.

5.2.6 Расположение приемных и выпускных вентиляционных отверстий, а также других отверстий в конструкциях, ограничивающих рубки и надстройки, должно отвечать положениям [пункта 5.3](#) и [правила 11.6](#). Такие вентиляционные отверстия, в особенности для машинных помещений, должны располагаться настолько дальше в корму судна, насколько это практически возможно. Должное внимание в этом отношении должно уделяться случаю, когда судно оборудовано для погрузки и выгрузки с кормы. Источники воспламенения, такие как электрооборудование, должны

располагаться так, чтобы исключалась опасность взрыва.

5.3 Отвод газа из грузовых танков

5.3.1 Общие требования

Газоотводные системы грузовых танков должны быть полностью независимыми от воздушных труб, обслуживающих другие отсеки судна. Устройство и расположение отверстий в палубе грузовых танков, из которых могут выходить легковоспламеняющиеся пары, должны сводить к минимуму возможность проникновения легковоспламеняющихся паров в выгороженные помещения, содержащие источник воспламенения, или скопления их вблизи палубных механизмов и оборудования, которые могут создавать опасность воспламенения. В соответствии с этим общим принципом применяются критерии, изложенные в [пунктах 5.3.2 - 5.3.5](#) и [правиле 11.6](#).

5.3.2 Газоотводные устройства

5.3.2.1 Газоотводные устройства каждого грузового танка могут быть независимыми или общими с другими грузовыми танками и могут быть объединены с трубопроводом инертного газа.

5.3.2.2 Если эти устройства являются общими с другими грузовыми танками, то для отключения каждого грузового танка должны быть предусмотрены запорные клапаны или другие приемлемые средства. В случае установки запорных клапанов они должны быть снабжены запирающими устройствами, находящимися под контролем ответственного лица командного состава судна. Должна быть четкая визуальная индикация рабочего состояния клапанов или других приемлемых средств. Если танки отключены, должно быть обеспечено, чтобы соответствующие запорные клапаны были открыты до начала погрузки, балластировки или выгрузки груза из этих танков. Никакое отключение не должно приводить к прекращению прохождения газов, вызванного температурными колебаниями в грузовом танке, в соответствии с [правилом 11.6.1.1](#). Для танкеров, находящихся на этапе постройки 1 января 2017 года или после этой даты, при любом отключении должно продолжаться прохождение больших объемов паров, воздуха или смеси инертных газов во время погрузки груза и балластировки или во время разгрузки в соответствии с [правилом 11.6.1.2](#).
(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 11.06.2015 N MSC.392(95))

5.3.2.3 Если предполагается погрузка груза и балластировка или разгрузка грузового танка или группы грузовых танков, которые отключены от общей газоотводной системы, такой грузовой танк или группа грузовых танков должны быть оборудованы средствами защиты от избыточного давления или вакуума, как требуется в [правиле 11.6.3.2](#).

5.3.2.4 Газоотводные устройства должны подводиться к верхней части каждого грузового танка и самоосушаться в грузовые танки при всех нормальных условиях дифферента и крена судна. Если невозможно установить самоосушающиеся трубопроводы, то должны быть предусмотрены постоянные устройства для осушения газоотводных трубопроводов в грузовой танк.

5.3.3 Устройства безопасности в газоотводных системах

Газоотводная система должна быть снабжена устройствами для предотвращения прохождения пламени в грузовые танки. Конструкция, испытание и расположение этих устройств должны отвечать устанавливаемым Администрацией требованиям, основанным на руководстве, разработанном Организацией. Отверстия для замера уровня жидкости не должны использоваться для выравнивания давления. Они должны быть снабжены самозакрывающимися и герметичными закрытиями. В этих отверстиях не разрешается установка огнезадерживающих приспособлений и экранов.

5.3.4 Выпускные отверстия для отвода газа во время перегрузочных операций и балластировки

5.3.4.1 Выпускные отверстия для отвода газа во время погрузки, выгрузки и балластировки, требуемые [правилом 11.6.1.2](#), должны:

.1.1 допускать свободный выход смесей паров; или

.1.2 допускать дросселирование для обеспечения выхода смесей паров со скоростью не менее 30 м/с;

.2 располагаться таким образом, чтобы смесь паров выбрасывалась вертикально вверх;

.3 если принят метод свободного выхода смесей паров, располагаться на высоте не менее 6 м от палубы грузовых танков или от переходного мостика, если выходные отверстия находятся в пределах 4 м от этого мостика, и на расстоянии не менее 10 м по горизонтали от ближайших воздухозаборников и отверстий, ведущих в выгороженные помещения, содержащие источник воспламенения, а также от палубных механизмов, которые могут включать брашпиль и отверстия цепного ящика, и оборудования, которое может создавать опасность воспламенения; и

.4 если принят метод высокоскоростного выпуска, располагаться на высоте не менее 2 м от палубы грузовых танков и на расстоянии не менее 10 м по горизонтали от ближайших воздухозаборников и отверстий, ведущих в выгороженные помещения, содержащие источник воспламенения, а также от палубных механизмов, которые могут включать брашпиль и отверстия

цепного ящика, и оборудования, которое может создавать опасность воспламенения. Эти выходные отверстия должны быть снабжены высокоскоростными устройствами одобренного типа.

5.3.4.2 Устройства для отвода паров, вытесняемых из грузовых танков во время погрузки и балластировки, должны отвечать [пункту 5.3](#) и [правилу 11.6](#) и состоять либо из одной или более вентиляционных мачт, либо из ряда вентиляционных отверстий для высокоскоростного выпуска. Для отвода таких паров может использоваться магистраль инертного газа.

5.3.5 Отключение сливных цистерн на комбинированных судах

На комбинированных судах в качестве устройства для отключения сливных цистерн, содержащих нефть или нефтяные остатки, от других грузовых танков должны использоваться глухие фланцы, которые устанавливаются на весь период времени, когда перевозятся грузы, иные чем жидкие грузы, упомянутые в [правиле 1.6.1](#).

5.4 Вентиляция

5.4.1 Вентиляционные системы грузовых насосных отделений

Грузовые насосные отделения должны иметь искусственную вентиляцию, а выходные отверстия вытяжных вентиляторов должны быть выведены в безопасное место на открытой палубе. Производительность системы вентиляции этих помещений должна быть достаточной для того, чтобы сводить к минимуму возможность скопления легковоспламеняющихся паров. Количество воздухообменов должно быть не менее 20 в час, исходя из валового объема помещения. Расположение вентиляционных каналов должно обеспечивать эффективную вентиляцию всего помещения. Вентиляция должна быть вытяжного типа с использованием вентиляторов искробезопасного типа.

5.4.2 Вентиляционные системы на комбинированных судах

На комбинированных судах должна быть предусмотрена возможность искусственной вентиляции грузовых помещений, а также любых смежных с ними выгороженных помещений. Искусственная вентиляция может обеспечиваться переносными вентиляторами. В смежных со сливными цистернами грузовых насосных отделениях, туннелях трубопроводов и коффердамах, упомянутых в [пункте 5.1.4](#), должна быть предусмотрена одобренная стационарная система обнаружения газа, способная осуществлять контроль за легковоспламеняющимися парами. Должны быть приняты соответствующие меры для облегчения замера концентрации легковоспламеняющихся паров во всех других помещениях, расположенных в грузовой зоне. Проведение таких замеров должно быть возможным с открытой

палубы или легкодоступных мест.

5.5 Системы инертного газа

5.5.1 Применение

5.5.1.1 На танкерах дедвейтом 20 000 тонн и более, находящихся на этапе постройки 1 июля 2002 года или после этой даты, но ранее 1 января 2016 года, защита грузовых танков обеспечивается стационарной системой инертного газа в соответствии с требованиями [Кодекса](#) по системам пожарной безопасности, одобренного [резолюцией](#) MSC.98(73), однако Администрация может допустить использование других равноценных систем или устройств, как описано в [пункте 5.5.4](#).

5.5.1.2 На танкерах дедвейтом 8 000 тонн и более, находящихся на этапе постройки 1 января 2016 года или после этой даты, при перевозке грузов, описанных в [правиле 1.6.1](#) или [1.6.2](#), защита грузовых танков обеспечивается стационарной системой инертного газа в соответствии с требованиями [Кодекса](#) по системам пожарной безопасности, однако Администрация может допустить использование других равноценных систем или устройств, как описано в [пункте 5.5.4](#).

5.5.1.3 Танкеры, на которых очистка грузовых танков производится путем мойки сырой нефтью, должны быть оборудованы системой инертного газа, отвечающей требованиям [Кодекса](#) по системам пожарной безопасности, а также стационарными машинками для мойки танков. Однако системы инертного газа, установленные на танкерах, находящихся на этапе постройки 1 июля 2002 года или после этой даты, но ранее 1 января 2016 года, должны отвечать требованиям [Кодекса](#) по системам пожарной безопасности, одобренного [резолюцией](#) MSC.98(73).

5.5.1.4 Танкеры, которые должны быть оборудованы системами инертного газа, должны отвечать следующим положениям:

.1 пространства двойного корпуса должны быть оборудованы соответствующими соединениями для подачи инертного газа;

.2 если пространства корпуса подсоединены к стационарной системе распределения инертного газа, должны быть предусмотрены средства для предотвращения утечки углеводородных газов из грузовых танков в пространства двойного корпуса через эту систему; и

.3 если такие пространства не подсоединены постоянно к системе распределения инертного газа, должны быть предусмотрены соответствующие средства, позволяющие подсоединить их к магистрали инертного газа.

5.5.2 Системы инертного газа танкеров химовозов и газовозов

5.5.2.1 Требования к системам инертного газа, содержащиеся в [Кодексе](#) по системам пожарной безопасности, могут не применяться к танкерам-химовозам, находящимся на этапе постройки ранее 1 января 2016 года, включая танкеры, находящиеся на этапе постройки ранее 1 июля 2012 года, и ко всем газовозам:

.1 при перевозке грузов, описанных в [правиле 1.6.1](#), при условии что они отвечают требованиям к системам инертного газа на танкерах-химовозах, установленным Администрацией на основании руководства, разработанного Организацией; или

.2 при перевозке воспламеняющихся грузов, иных чем сырая нефть или нефтепродукты, таких как грузы, перечисленные в [главах 17 и 18](#) Международного кодекса по химовозам, при условии что вместимость танков, используемых для их перевозки, не превышает 3 000 м³, производительность каждого сопла моечных машинок не превышает 17,5 м³/ч, а общая производительность машинок, используемых в грузовом танке, в любой момент времени не превышает 110 м³/ч.

5.5.3 Общие требования к системам инертного газа

5.5.3.1 Система инертного газа должна обеспечивать инертнизацию, продувку и дегазацию порожних танков и поддержание в грузовых танках атмосферы с требуемым содержанием кислорода.

5.5.3.2 Танкеры, оборудованные стационарной системой инертного газа, должны быть снабжены закрытой системой замера уровня жидкости.

5.5.4 Требования к равноценным системам

5.5.4.1 После рассмотрения конструкции и оборудования судна Администрация может разрешить применение других стационарных установок в соответствии с [правилом I/5](#) и [пунктом 5.5.4.3](#).

5.5.4.2 Для танкеров дедвейтом 8 000 тонн и более, но менее 20 000 тонн, находящихся на этапе постройки 1 января 2016 года или после этой даты, вместо стационарных установок в соответствии с требованиями [пункта 5.5.4.1](#) Администрация может разрешить применение других равноценных устройств или средств защиты в соответствии с [правилом I/5](#) и [пунктом 5.5.4.3](#).

5.5.4.3 Равноценные системы или устройства должны:

.1 обеспечивать предотвращение опасного накопления взрывоопасных смесей в неповрежденных грузовых танках во время обычной эксплуатации в

течение балластного перехода и во время необходимых работ в танках; и

.2 иметь такую конструкцию, чтобы сводить к минимуму опасность воспламенения вследствие образования статического электричества в самой системе

(п. 5.5 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 22.05.2014 N MSC.365(93))

5.6 Инертизация, продувка и дегазация

5.6.1 Устройства для продувки и/или дегазации должны быть такими, чтобы сводить к минимуму опасность, создаваемую рассеиванием легковоспламеняющихся паров в атмосфере и наличием в грузовом танке легковоспламеняющихся смесей.

5.6.2 Процедура продувки грузовых танков и/или их дегазации должна выполняться в соответствии с [правилом 16.3.2](#).

5.6.3 Устройства для инертизации, продувки или дегазации порожних танков, как требуется в [пункте 5.5.3.1](#), должны удовлетворять требованиям Администрации и быть такими, чтобы сводить к минимуму скопление углеводородных паров в карманах, образуемых внутренними конструктивными элементами танка, и чтобы:

.1 продувочная труба каждого отдельного танка, если она установлена, располагалась как можно дальше от приемного отверстия инертного газа/воздуха и в соответствии с положениями [пункта 5.3](#) и [правила 11.6](#). Приемное отверстие таких продувочных труб может быть расположено либо на уровне палубы, либо на высоте не более 1 м от днища танка;

.2 площадь поперечного сечения продувочной трубы, упомянутой в [пункте 5.6.3.1](#), была такой, чтобы при одновременной подаче инертного газа в любые три танка могла поддерживаться скорость газа на выходе не менее 20 м/с. Выпускные отверстия продувочных труб должны располагаться на высоте не менее 2 м от палубы; и

.3 каждое газовыпускное отверстие, упомянутое в [пункте 5.6.3.2](#), было снабжено соответствующими заглушающими устройствами.

5.7 Измерение концентрации газа и обнаружение газа

5.7.1 Переносные приборы

На танкерах должен иметься по меньшей мере один переносной прибор для замера концентраций кислорода и один - для замера концентраций легковоспламеняющихся паров вместе с достаточным комплектом запасных деталей. Должны быть предусмотрены соответствующие устройства для

калибровки таких приборов.

5.7.2 Средства для измерения содержания газа в пространствах двойного корпуса и двойного дна

5.7.2.1 Должны быть предусмотрены соответствующие переносные приборы для замера концентраций кислорода и легковоспламеняющихся паров в пространствах двойного корпуса и двойного дна. При выборе этих приборов необходимое внимание должно уделяться возможности их использования вместе со стационарными системами трубопроводов для забора проб газа, упомянутыми в [пункте 5.7.2.2](#).

5.7.2.2 Если содержание атмосферы в пространствах двойного корпуса не может быть достоверно определено с помощью гибких шлангов для забора проб, такие пространства должны быть оборудованы постоянными трубопроводами для забора проб газа. Конфигурация трубопроводов должна соответствовать устройству таких пространств.

5.7.2.3 Материалы, из которых изготовлены трубопроводы для забора проб газа, и их размеры должны быть такими, чтобы предотвратить их закупорку. Если используются материалы из пластмассы, они должны быть электропроводными.

5.7.3 Средства для стационарных систем обнаружения углеводородного газа в пространствах двойного корпуса и двойного дна нефтяных танкеров

5.7.3.1 Дополнительно к требованиям в [пунктах 5.7.1](#) и [5.7.2](#) нефтяные танкеры дедвейтом 20 000 тонн и выше, построенные 1 января 2012 года или после этой даты, должны быть снабжены стационарной системой обнаружения углеводородного газа, отвечающей Международному кодексу по системам пожарной безопасности, для измерения концентраций углеводородного газа во всех балластных танках и пустых пространствах двойного корпуса и двойного дна, примыкающих к грузовым цистернам, включая форпиковый танк и любые другие танки и помещения под палубой переборок, примыкающие к грузовым танкам.

5.7.3.2 Для нефтяных танкеров, на которых имеются постоянные системы инертизации для таких помещений, стационарное и по обнаружению углеводородного газа может не применяться.

5.7.3.3 Несмотря на вышеуказанное, грузовые насосные отделения, на которые распространяются положения пункта 5.10, могут не отвечать требованиям настоящего пункта.

(п. 5.7 в ред. [Резолюции ИМО от 21.05.2010 N MSC.291\(87\)](#))

5.8 Подача воздуха в пространства двойного корпуса и двойного дна

Пространства двойного корпуса и двойного дна должны быть оборудованы соответствующими соединениями для подачи в них воздуха.

5.9 Защита грузовой зоны

В районе соединений трубопровода и шлангов под коллекторами должны быть предусмотрены поддоны для сбора остатков груза из грузовых трубопроводов и шлангов. Грузовые шланги и шланги для мойки танков должны быть электропроводными по всей их длине, включая муфты и фланцы (за исключением береговых соединений), и должны быть заземлены для снятия электростатических зарядов.

5.10 Защита грузовых насосных отделений

5.10.1 На танкерах:

.1 грузовые, балластные и зачистные насосы, установленные в грузовых насосных отделениях и приводимые в действие с помощью валов, проходящих через переборки насосного отделения, должны быть оборудованы температурными датчиками для сальников вала в переборке, подшипников и кожухов насосов. Непрерывный звуковой и световой аварийно-предупредительный сигнал должен автоматически подаваться на пост управления грузовыми операциями или пост управления насосами;

.2 освещение в грузовых насосных отделениях, за исключением аварийного освещения, должно быть связано с вентиляцией таким образом, чтобы вентиляция начинала работать при включении освещения. Отказ вентиляционной системы не должен приводить к отключению освещения;

.3 должна быть установлена система непрерывного контроля концентрации углеводородных газов. Точки забора проб или чувствительные элементы датчиков следует размещать в подходящих местах, для того чтобы быстро обнаруживать потенциально опасные протечки. Когда концентрация углеводородного газа достигает заранее установленного уровня, который не должен превышать 10% нижнего предела воспламенения, в насосном отделении, на посту управления двигателями, посту управления грузовыми операциями и ходовом мостике должны автоматически подаваться непрерывный звуковой и световой аварийно-предупредительный сигналы с целью оповещения персонала о потенциальной опасности; и

.4 во всех насосных отделениях должны быть предусмотрены средства контроля уровня в льялах вместе с расположенной в соответствующих местах аварийно-предупредительной сигнализацией.

Правило 5

Возможность распространения пожара

1 Цель

Целью настоящего правила является ограничение возможности распространения пожара в каждом помещении судна. Для этой цели должны соблюдаться следующие функциональные требования:

.1 должны быть предусмотрены средства, позволяющие контролировать подачу воздуха в помещения;

.2 должны быть предусмотрены средства, позволяющие контролировать утечку легковоспламеняющихся жидкостей в помещении; и

.3 должно быть ограничено использование горючих материалов.

2 Контроль подачи воздуха и контроль утечки легковоспламеняющихся жидкостей в помещении

2.1 Средства закрытия и устройства отключения вентиляции

2.1.1 Должна быть предусмотрена возможность закрытия главных приемных и выпускных отверстий всех вентиляционных систем из мест, находящихся вне вентилируемых помещений. Средства закрытия должны быть легкодоступны, а также иметь заметную и постоянную маркировку и указывать, открыто или закрыто закрывающее устройство.

2.1.2 Должна быть предусмотрена возможность отключения искусственной вентиляции жилых, служебных и грузовых помещений, постов управления и машинных помещений с легкодоступного места вне обслуживаемого помещения. В случае пожара в обслуживаемых помещениях доступ к этому месту не должен быстро отрезаться.

2.1.3 На пассажирских судах, перевозящих более 36 пассажиров, искусственная вентиляция, за исключением вентиляции машинных и грузовых помещений, а также любых альтернативных систем, которые могут требоваться согласно [правилу 8.2](#), должна иметь органы управления, сгруппированные таким образом, чтобы все вентиляторы могли быть выключены с любого из двух отдельных мест, которые должны находиться как можно дальше друг от друга. Вентиляторы, обслуживающие системы искусственной вентиляции грузовых помещений, должны выключаться из безопасного места вне таких помещений.

2.2 Средства управления в машинных помещениях

2.2.1 Должны быть предусмотрены средства управления для открытия и

закрытия световых люков, закрытия отверстий в дефлекторах, которые обычно дают возможность осуществлять вытяжную вентиляцию, а также для закрытия вентиляционных заслонок.

2.2.2 Должны быть предусмотрены средства управления для выключения вентиляторов. Органы управления искусственной вентиляцией в машинных помещениях должны быть сгруппированы таким образом, чтобы управление могло осуществляться из двух мест, одно из которых должно находиться вне таких помещений. Средства для выключения искусственной вентиляции в машинных помещениях должны быть полностью независимы от средств, предусмотренных для выключения вентиляции в других помещениях.

2.2.3 Должны быть предусмотрены средства управления для выключения нагнетательных и вытяжных вентиляторов, топливоперекачивающих насосов, насосов установок жидкого топлива, насосов системы смазки, циркуляционных насосов горячего масла и топливных сепараторов (очистителей). Однако нет необходимости применять [пункты 2.2.4](#) и [2.2.5](#) к нефтеводяным сепараторам.

2.2.4 Органы управления, требуемые в [пунктах 2.2.1 - 2.2.3](#) и [правиле 4.2.2.3.4](#), должны размещаться вне обслуживаемого ими помещения в таком месте, где они не будут отрезаны в случае пожара в этом помещении.

2.2.5 На пассажирских судах органы управления, требуемые в [пунктах 2.2.1 - 2.2.4](#) и [правилах 8.3.3](#) и [9.5.2.3](#), а также органы управления любой требуемой системой пожаротушения должны находиться в одном месте управления или быть сгруппированы в нескольких местах, количество которых должно быть как можно меньше в соответствии с требованиями Администрации. К таким местам должен иметься безопасный доступ с открытой палубы.

2.3 Дополнительные требования к средствам управления в машинных помещениях с периодически безвахтенным обслуживанием

2.3.1 В случае машинных помещений с периодически безвахтенным обслуживанием Администрация должна обращать особое внимание на поддержание огнестойкости машинных помещений, расположение и сосредоточение органов управления системами пожаротушения, требуемые устройства отключения (например, вентиляции, топливных насосов и т.д.), а также на то, что могут потребоваться дополнительные средства пожаротушения и другое противопожарное оборудование и дыхательные аппараты.

2.3.2 На пассажирских судах эти требования должны быть по меньшей мере равноценны тем, которые применяются к машинным помещениям с обычной вахтой.

3 Огнезащитные материалы

3.1 Использование негорючих материалов

3.1.1 Изолирующие материалы

За исключением грузовых помещений, почтовых отделений, багажных отделений и холодильных кладовых служебных помещений, изолирующие материалы должны быть негорючими. Не требуется, чтобы антиконденсатные материалы и клеи, применяемые в сочетании с изоляцией холодных трубопроводов, а также изоляция арматуры этих трубопроводов были негорючими, но их количество должно быть сведено к практически возможному минимуму, а их открытые поверхности должны иметь характеристики медленного распространения пламени.

3.1.2 Подволоки и зашивки

3.1.2.1 На пассажирских судах, за исключением грузовых помещений, все зашивки, обрешетник, предотвращающие тягу заделки и подволоки должны быть из негорючих материалов, за исключением их использования в почтовых отделениях, багажных отделениях, саунах или холодильных кладовых служебных помещений.

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 08.12.2006 N MSC.216(82) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2008)

3.1.2.2 На грузовых судах все зашивки, подволоки, предотвращающие тягу заделки и относящийся к ним обрешетник должны быть выполнены из негорючих материалов в следующих помещениях:

.1 в жилых и служебных помещениях и постах управления - в случае судов, для которых установлен способ ИС, как указано в [правиле 9.2.3.1](#); и

.2 в коридорах и выгородках трапов, обслуживающих жилые и служебные помещения и посты управления, - в случае судов, для которых установлены способы ИС и ШС, как указано в [правиле 9.2.3.1](#).

3.1.3 Неполные переборки и палубы на пассажирских судах

3.1.3.1 Неполные переборки или палубы, применяемые для разделения помещения по соображениям удобства или с целью художественного оформления, также должны быть из негорючих материалов.

3.1.3.2 Зашивки, подволоки и неполные переборки или палубы, применяемые для того, чтобы отгораживать или разделять примыкающие балконы кают, должны быть из негорючих материалов. Балконы кают на пассажирских судах, построенных до 1 июля 2008 года, должны

соответствовать требованиям данного пункта к дате первого освидетельствования, которая наступит после 1 июля 2008 года.

(п. 3.1.3 введен Резолюцией ИМО от 08.12.2006 N MSC.216(82) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2008)

3.2 Использование горючих материалов

3.2.1 Общие положения

3.2.1.1 На пассажирских судах перекрытия классов "А", "В" или "С" в жилых и служебных помещениях и на балконах кают, которые облицованы горючими материалами, обшивками, лепками, декорациями и облицовками, должны отвечать положениям пунктов 3.2.2 - 3.2.4 и правила 6. Однако традиционные деревянные скамьи и зашивки переборок и подволоков разрешаются в саунах, и такие материалы могут не подвергаться расчетам, предписанным в пунктах 3.2.2 и 3.2.3. Однако положения пункта 3.2.3 к балконам кают могут не применяться.

(в ред. Резолюции ИМО от 08.12.2006 N MSC.216(82) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2008)

3.2.1.2 На грузовых судах негорючие переборки, подволоки и зашивки, установленные в жилых и служебных помещениях, могут облицовываться горючими материалами, обшивками, лепками, декорациями и облицовками, при условии что такие помещения ограничены негорючими переборками, подволоками и зашивками в соответствии с положениями пунктов 3.2.2 - 3.2.4 и правила 6.

3.2.2 Максимальная теплотворная способность горючих материалов

Горючие материалы, применяемые для поверхностей и зашивок, указанных в пункте 3.2.1, должны иметь теплотворную способность не выше 45 МДж/кв. м поверхности с учетом используемых толщин. Требования настоящего пункта не применяются к поверхностям мебели, закрепленной на зашивках или переборках.

3.2.3 Общий объем горючих материалов

Если горючие материалы применяются в соответствии с пунктом 3.2.1, они должны отвечать следующим требованиям:

.1 общий объем горючих обшивок, лепок, декораций и облицовок в жилых и служебных помещениях не должен превышать объема, равного объему облицовки толщиной 2,5 мм по всей площади зашивок стен и подволоков. Мебель, закрепленная на зашивках, переборках или палубах, может не включаться в расчеты общего объема горючих материалов; и

.2 на судах, оборудованных автоматической спринклерной системой, отвечающей положениям [Кодекса](#) по системам пожарной безопасности, упомянутый выше объем может включать некоторое количество горючего материала, используемого для сборки перекрытий класса "С".

3.2.4 Характеристики медленного распространения пламени открытых поверхностей

Следующие поверхности должны иметь характеристики медленного распространения пламени в соответствии с [Кодексом](#) по методикам испытаний на огнестойкость:

3.2.4.1 На пассажирских судах:

.1 открытые поверхности в коридорах и выгородках трапов, а также зашивок переборок и подволоков в жилых и служебных помещениях (исключая сауны) и постах управления; и

.2 поверхности и обрешетник в скрытых или недоступных местах жилых и служебных помещений и постах управления.

.3 открытые поверхности балконов кают, за исключением палубных покрытий из естественных твердых пород дерева.
(пп. .3 введен [Резолюцией](#) ИМО от 08.12.2006 N MSC.216(82) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2008)

3.2.4.2 На грузовых судах:

.1 открытые поверхности в коридорах и выгородках трапов, а также подволоков в жилых и служебных помещениях (исключая сауны) и постах управления; и

.2 поверхности и обрешетник в скрытых или недоступных местах в жилых и служебных помещениях и постах управления.

3.3 Мебель в выгородках трапов пассажирских судов

Мебель в выгородках трапов должна быть ограничена местами для сидения. Она должна быть закреплена, ограничена шестью местами на каждой палубе в каждой выгородке трапа, должна иметь ограниченную пожароопасность, определенную в соответствии с [Кодексом](#) по методикам испытаний на огнестойкость, и не должна загромождать пассажирам путь эвакуации. Администрация может разрешить дополнительные места для сидения в главном вестибюле в пределах выгородки трапа, если они закреплены, изготовлены из негорючих материалов и не загромождают пассажирам путь эвакуации. Мебель не разрешается устанавливать в

коридорах для пассажиров и экипажа, образующих пути эвакуации в районах кают. В дополнение к вышесказанному могут быть разрешены кладовые из негорючих материалов для хранения оборудования, не представляющего опасность, требуемого настоящими правилами. Автоматы для питьевой воды и машины для производства кубиков льда могут разрешаться в коридорах, при условии что они являются стационарными и не уменьшают ширину путей эвакуации. Это применяется также к декоративным цветам или растениям, статуям или другим элементам художественного оформления, таким как картины и гобелены в коридорах и выгородках трапов.

3.4 Мебель и отделка на балконах кают пассажирских судов

На пассажирских судах мебель и отделка на балконах кают должны соответствовать [правилам 3.40.1, 3.40.2, 3.40.3, 3.40.6 и 3.40.7](#), за исключением случаев, когда такие балконы защищены стационарной системой водораспыления и стационарной системой сигнализации обнаружения пожара, соответствующими требованиям [правил 7.10 и 10.6.1.3](#). Пассажирские суда, построенные до 1 июля 2008 года, должны соответствовать требованиям данного пункта к дате первого освидетельствования, которая наступит после 1 июля 2008 года.

(п. 3.4 введен [Резолюцией](#) ИМО от 08.12.2006 N MSC.216(82) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2008)

Правило 6

Возможное образование дыма и токсичности

1 Цель

Целью настоящего правила является снижение опасности для человеческой жизни, создаваемой дымом и токсичными продуктами, образующимися при пожаре в помещениях, где обычно работают или живут люди. Для этой цели количество дыма и токсичных продуктов, выделяемых при пожаре горючими материалами, включая отделки поверхностей, должно быть ограничено.

2.1 Краски, лаки и другие отделочные материалы

Краски, лаки и другие отделочные материалы, применяемые на открытых поверхностях внутри помещений, не должны выделять чрезмерное количество дыма и токсичных продуктов, что определяется в соответствии с [Кодексом](#) по методикам испытаний на огнестойкость.

2.2 На пассажирских судах, построенных 1 июля 2008 года или после этой даты, краски, лаки и другие отделочные материалы, используемые на открытых поверхностях балконов кают, за исключением палубных покрытий

из естественных твердых пород дерева, не должны выделять чрезмерное количество дыма и токсичных продуктов, что определяется в соответствии с Кодексом по методикам испытаний на огнестойкость.

(п. 2.2 введен [Резолюцией](#) ИМО от 08.12.2006 N MSC.216(82) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2008)

3.1 Первичные палубные покрытия

Первичные палубные покрытия, если они применяются в жилых и служебных помещениях и постах управления, должны быть из одобренного материала, который не представляет опасности в отношении выделения дыма или токсичных или взрывоопасных продуктов при повышенных температурах, что определяется в соответствии с [Кодексом](#) по методикам испытаний на огнестойкость.

3.2 На пассажирских судах, построенных 1 июля 2008 года или после этой даты, первичные палубные покрытия на балконах кают не должны представлять опасности в отношении выделения дыма или токсичных или взрывоопасных продуктов при повышенных температурах, что определяется в соответствии с Кодексом по методикам испытаний на огнестойкость.

(п. 3.2 введен [Резолюцией](#) ИМО от 08.12.2006 N MSC.216(82) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2008)

Часть С

БОРЬБА С ПОЖАРОМ

Правило 7

Обнаружение и сигнализация

1 Цель

Целью настоящего правила является обнаружение пожара в месте его возникновения, а также обеспечение подачи аварийно-предупредительного сигнала для безопасной эвакуации и принятия мер по борьбе с пожаром. Для этой цели должны соблюдаться следующие функциональные требования:

.1 стационарные установки систем сигнализации обнаружения пожара должны соответствовать характеру помещения, возможному распространению пожара и потенциальному образованию дыма и газов;

.2 ручные извещатели должны быть расположены таким эффективным образом, чтобы обеспечивался быстрый доступ к средствам оповещения; и

.3 дозорная служба должна служить эффективным средством

обнаружения пожара и конкретного места возгорания, а также извещения ходового мостика и пожарных команд.

2 Общие требования

2.1 Стационарная система сигнализации обнаружения пожара должна обеспечиваться в соответствии с положениями настоящего правила.

2.2 Стационарная система сигнализации обнаружения пожара и системы дымообнаружения путем забора проб воздуха, требуемые в настоящем правиле и других правилах настоящей части, должны быть одобренного типа и отвечать требованиям [Кодекса](#) по системам пожарной безопасности.

2.3 Если стационарная система сигнализации обнаружения пожара требуется для защиты помещений, иных чем те, которые указаны в [пункте 5.1](#), в каждом таком помещении должен быть установлен по меньшей мере один извещатель, соответствующий [Кодексу](#) по системам пожарной безопасности.

2.4 Стационарная система сигнализации обнаружения пожара на пассажирских судах должна дистанционно и по отдельности определять каждый извещатель и ручной извещатель.

(п. 2.4 введен [Резолюцией](#) ИМО от 08.12.2006 N MSC.216(82) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2010)

3 Первоначальные и периодические проверки

3.1 После установки функционирование стационарных систем сигнализации обнаружения пожара, требуемых соответствующими правилами настоящей главы, должно проверяться при различных условиях вентиляции.

3.2 Функционирование стационарных систем сигнализации обнаружения пожара должно периодически проверяться в соответствии с требованиями Администрации с помощью оборудования, вырабатывающего горячий воздух соответствующей температуры, дым или аэрозольные частицы, имеющие соответствующий диапазон плотности или размер частиц, либо другие элементы, связанные с началом пожара, на которые должен реагировать автоматический извещатель.

4 Защита машинных помещений

4.1 Установка

Стационарная система сигнализации обнаружения пожара должна устанавливаться в:

.1 машинных помещениях с периодически безвахтенным обслуживанием;

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 03.12.2010 N MSC.308(88))

.2 машинных помещениях, в которых:

.2.1 установка систем и оборудования автоматического и дистанционного управления одобрена вместо постоянного вахтенного обслуживания помещения; и

.2.2 главный двигатель и относящиеся к нему механизмы, включая основные источники электроэнергии, снабжены в различной степени автоматическим или дистанционным управлением и находятся под непрерывным наблюдением вахтенного персонала с поста управления; и
(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 03.12.2010 N MSC.308(88))

.3 выгороженных помещениях, в которых содержатся инсинераторы.
(пп. 4.1.3 введен [Резолюцией](#) ИМО от 03.12.2010 N MSC.308(88))

4.2 Конструкция

Стационарная система сигнализации обнаружения пожара, требуемая в [пункте 4.1.1](#), должна иметь такую конструкцию, а автоматические извещатели должны быть расположены таким образом, чтобы можно было быстро обнаружить возникновение пожара в любой части этих помещений и при любых нормальных режимах работы механизмов и изменениях режима вентиляции, требуемых возможным диапазоном температуры окружающей среды. Системы обнаружения, в которых используются только тепловые извещатели, не разрешаются, за исключением помещений, имеющих ограниченную высоту, и помещений, в которых их применение особо оправдано. Система обнаружения должна вызывать подачу звуковых и световых аварийно-предупредительных сигналов, отличающихся от звуковых и световых сигналов любой другой системы, не указывающей на возникновение пожара, в достаточном количестве мест, с тем чтобы они были услышаны и замечены на ходовом мостике, а также ответственным механиком. При отсутствии вахты на ходовом мостике звуковой аварийно-предупредительный сигнал должен подаваться в месте, где несет вахту ответственный член экипажа.

5 Защита жилых и служебных помещений и постов управления

5.1 Дымовые извещатели в жилых помещениях

Дымовые извещатели должны устанавливаться на всех трапах, во всех коридорах и на всех путях эвакуации в пределах жилых помещений, как предусмотрено [пунктами 5.2, 5.3 и 5.4](#). Должен быть рассмотрен вопрос об установке специальных дымовых извещателей внутри вентиляционных каналов.

5.2 Требования к пассажирским судам, перевозящим более 36 пассажиров

Стационарная система сигнализации обнаружения пожара должна быть установлена и расположена таким образом, чтобы обеспечить обнаружение дыма в служебных помещениях, постах управления и жилых помещениях, включая коридоры, трапы и пути эвакуации в пределах жилых помещений. Дымовые извещатели могут не устанавливаться в ваннах индивидуального пользования и камбузах. Стационарная система сигнализации обнаружения пожара может не устанавливаться в помещениях, имеющих малую пожароопасность или непожароопасных, таких как пустые пространства, общественные туалеты, углекислотные отделения, и подобных им помещениях.

Установленные в каютах извещатели при приведении их в действие должны также подавать или вызывать срабатывание звукового сигнала в помещении, в котором они расположены.

(абзац введен [Резолюцией](#) ИМО от 08.12.2006 N MSC.216(82) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2010)

5.3 Требования к пассажирским судам, перевозящим не более 36 пассажиров

На всем протяжении каждой отдельной вертикальной или горизонтальной зоны, во всех жилых и служебных помещениях и, если Администрация считает это необходимым, в постах управления, за исключением помещений, которые не представляют значительной пожароопасности, таких как пустые пространства, санитарные помещения и т.д., должна быть установлена:

.1 стационарная система сигнализации обнаружения пожара, установленная и устроенная так, чтобы обнаруживать пожар в таких помещениях, и обеспечивающая обнаружение дыма в коридорах, на трапах и путях эвакуации в пределах жилых помещений; или

Установленные в каютах извещатели при приведении их в действие должны также подавать или вызывать срабатывание звукового сигнала в помещении, в котором они расположены.

(абзац введен [Резолюцией](#) ИМО от 08.12.2006 N MSC.216(82) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2010)

.2 автоматическая спринклерная система пожаротушения и сигнализации обнаружения пожара одобренного типа, отвечающая соответствующим требованиям [Кодекса](#) по системам пожарной безопасности, установленная и устроенная так, чтобы защищать такие помещения, и, кроме того, стационарная система сигнализации обнаружения пожара, установленная и устроенная так, чтобы обеспечивать обнаружение дыма в коридорах, на трапах и на путях эвакуации в пределах жилых помещений.

5.4 Защита атриумов на пассажирских судах

Вся главная вертикальная зона, содержащая атриум, должна быть защищена на всем протяжении системой обнаружения дыма.

5.5 Грузовые суда

Жилые и служебные помещения и посты управления грузовых судов должны быть защищены стационарной системой сигнализации обнаружения пожара и/или автоматической спринклерной системой пожаротушения и сигнализации обнаружения пожара, в зависимости от метода защиты, принятого в соответствии с [правилом 9.2.3.1](#), следующим образом.

5.5.1 Способ IC

Стационарная система сигнализации обнаружения пожара должна быть установлена и устроена так, чтобы обеспечивать обнаружение дыма во всех коридорах, на всех трапах и на всех путях эвакуации в пределах жилых помещений.

5.5.2 Способ IC

Автоматическая спринклерная система пожаротушения и сигнализации обнаружения пожара одобренного типа, отвечающая соответствующим требованиям [Кодекса](#) по системам пожарной безопасности, должна быть установлена и устроена так, чтобы защищать жилые помещения, камбузы и другие служебные помещения, за исключением помещений, которые не представляют значительной пожароопасности, таких как пустые пространства, санитарные помещения и т.д. Кроме того, должна быть установлена стационарная система сигнализации обнаружения пожара, устроенная так, чтобы обеспечивать обнаружение дыма во всех коридорах, на всех трапах и всех путях эвакуации в пределах жилых помещений

5.5.3 Метод IC

Стационарная система сигнализации обнаружения пожара должна быть установлена и устроена так, чтобы обнаруживать наличие пожара во всех жилых и служебных помещениях путем обнаружения дыма в коридорах, на трапах и путях эвакуации в пределах жилых помещений, за исключением помещений, которые не представляют значительной пожароопасности, таких как пустые пространства, санитарные помещения и т.д. Кроме того, должна быть установлена стационарная система сигнализации обнаружения пожара, устроенная так, чтобы обеспечивать обнаружение дыма во всех коридорах, на всех трапах и всех путях эвакуации в пределах жилых помещений.

6 Защита грузовых помещений на пассажирских судах

Стационарная система сигнализации обнаружения пожара или система обнаружения дыма путем забора проб воздуха должна предусматриваться в любом грузовом помещении, которое, по мнению Администрации, является недоступным, кроме случаев, когда к удовлетворению Администрации показано, что судно совершает настолько непродолжительные рейсы, что применение этого требования будет нецелесообразным.

7 Ручные извещатели

Во всех жилых и служебных помещениях и постах управления должны устанавливаться ручные извещатели, отвечающие требованиям [Кодекса](#) по системам пожарной безопасности. У каждого выхода из таких помещений должно находиться по одному ручному извещателю. Ручные извещатели должны быть легкодоступны в коридорах каждой палубы, так чтобы никакая часть коридора не находилась более чем в 20 м от ручного извещателя.

8 Дозорные пожарные службы на пассажирских судах

8.1 Дозорные пожарные службы

На пассажирских судах, перевозящих более 36 пассажиров, должна нести эффективная дозорная пожарная служба, так чтобы возгорание могло быть незамедлительно обнаружено. Каждый участник пожарного дозора должен пройти подготовку для ознакомления с устройством судна, а также размещением и работой любого оборудования, которое ему потребуется использовать.

8.2 Смотровые лючки

Конструкция подволоков и переборок должна быть такой, чтобы без снижения эффективности противопожарной защиты дозорная пожарная служба могла обнаружить любой дым, возникший в закрытых и недоступных местах, кроме тех мест, в которых, по мнению Администрации, опасность возникновения пожара отсутствует.

8.3 Переносные радиотелефонные аппараты двусторонней связи

Каждый участник пожарного дозора должен быть обеспечен переносным радиотелефонным аппаратом двусторонней связи.

9 Системы сигнализации обнаружения пожара на пассажирских судах

9.1 Пассажирские суда в течение всего времени нахождения в море или в порту (кроме случаев вывода из эксплуатации) должны быть укомплектованы экипажем или оборудованы так, чтобы любой первоначальный сигнал о пожаре был немедленно принят ответственным членом экипажа.

9.2 Панель управления стационарными системами сигнализации обнаружения пожара должна быть спроектирована по принципу обеспечения отказоустойчивости (например, разрыв цепи датчика должен приводить к срабатыванию аварийно-предупредительного сигнала).

9.3 Пассажирские суда, перевозящие более 36 пассажиров, должны иметь аварийно-предупредительную сигнализацию обнаружения пожара для систем, требуемых [пунктом 5.2](#), сосредоточенную на центральном посту управления с постоянной вахтой. Кроме того, в том же месте должны быть сосредоточены органы дистанционного управления закрытием противопожарных дверей и выключением вентиляторов. Должна быть предусмотрена возможность включения вентиляторов членами экипажа в центральных постах управления с постоянной вахтой. На панелях управления в центральном посту управления должна иметься индикация того, открыты или закрыты противопожарные двери, а также того, подключены или отключены автоматические извещатели, аварийно-предупредительная сигнализация и вентиляторы. Панель управления должна бесперебойно снабжаться электроэнергией, и на ней должно быть предусмотрено автоматическое переключение на резервный источник электроэнергии в случае выхода из строя обычного источника электроэнергии. Панель управления должна снабжаться электроэнергией от основного источника электроэнергии и аварийного источника электроэнергии, как он определен в [правиле II-1/42](#), если применимыми правилами не разрешены другие меры.

9.4 Для сбора экипажа по тревоге должна быть установлена специальная аварийно-предупредительная сигнализация, управляемая с ходового мостика или пожарного поста. Эта сигнализация может быть частью общесудовой аварийно-предупредительной сигнализации, и должна быть предусмотрена возможность подачи ее звуковых сигналов, независимо от сигналов, подаваемых в пассажирских помещениях.

10 Защита балконов кают на пассажирских судах

Стационарная система сигнализации обнаружения пожара, соответствующая положениям Кодекса по системам пожарной безопасности, должна быть установлена на балконах кают судов, к которым применяется [правило 5.3.4](#), в случае если мебель и отделка на таких балконах не такие, как определено в [правилах 3.40.1, 3.40.2, 3.40.3, 3.40.6 и 3.40.7](#).
(п. 10 введен [Резолюцией ИМО](#) от 08.12.2006 N MSC.216(82) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2008)

Правило 8

Борьба с распространением дыма

1 Цель

Целью настоящего правила является борьба с распространением дыма с целью свести к минимуму опасности, связанные с дымом. Для этой цели должны быть предусмотрены средства для борьбы с дымом в атриумах, постах управления, машинных помещениях и скрытых помещениях.

2 Защита постов управления, расположенных вне машинных помещений

В отношении постов управления, расположенных вне машинных помещений, должны быть приняты практические меры для обеспечения постоянной вентиляции, сохранения видимости и отсутствия дыма, с тем чтобы в случае пожара расположенные в них механизмы и оборудование могли обслуживаться и продолжали эффективно работать. Должны быть предусмотрены два дополнительных и отдельных средства подачи воздуха, при этом воздухозаборники обоих средств должны располагаться так, чтобы свести к минимуму опасность засасывания дыма одновременно через оба воздухозаборника. По усмотрению Администрации такие требования могут не применяться к постам управления, расположенным на открытой палубе и имеющим выход на нее или там, где местные средства закрытия являются столь же эффективными. Система вентиляции, обслуживающая центры безопасности, может быть частью системы вентиляции, обслуживающей ходовой мостик, за исключением случаев ее расположения в смежной главной вертикальной зоне.

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 08.12.2006 N MSC.216(82) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2010)

3 Удаление дыма из машинных помещений

3.1 Положения настоящего пункта должны применяться к машинным помещениям категории А и, если Администрация считает желательным, к другим машинным помещениям.

3.2 Должны быть приняты соответствующие меры, позволяющие в случае пожара удалить дым из защищаемого помещения, при условии соблюдения положений [правила 9.5.2.1](#). Для этой цели могут быть приемлемы обычные вентиляционные системы.

3.3 Должны быть предусмотрены средства управления для удаления дыма, и такие органы управления должны располагаться вне соответствующего помещения, с тем чтобы в случае пожара они не могли быть отрезаны от помещения, которое они обслуживают.

3.4 На пассажирских судах органы управления, требуемые [пунктом 3.3](#), должны находиться в одном месте управления или быть сгруппированы в нескольких местах, количество которых должно быть как можно меньше в

соответствии с требованиями Администрации. К таким местам должен иметься безопасный доступ с открытой палубы.

4 Предотвращающие тягу заделки

Выгороженные воздушные пространства за подволоками, панелями или зашивками должны быть разделены плотно пригнанными, предотвращающими тягу заделками, установленными на расстоянии не более 14 м друг от друга. В вертикальном направлении такие закрытые воздушные пространства, включая пространства за зашивками трапов, шахт и т.д., должны быть перекрыты у каждой палубы.

5 Системы забора проб воздуха в атриумах пассажирских судов

Атриумы должны быть оборудованы системами для забора проб воздуха. Система для забора проб воздуха должна приводиться в действие требуемой системой обнаружения дыма и допускать ручное управление. Вентиляторы должны быть такого размера, чтобы откачка всего объема воздуха в помещении могла быть осуществлена в течение 10 мин или менее.

Правило 9

Локализация пожара

1 Цель

Целью настоящего правила является обеспечение мер по локализации пожара в месте его возникновения. Для этой цели должны соблюдаться следующие функциональные требования:

.1 судно должно быть разделено конструктивными элементами с тепловой изоляцией и без нее;

.2 тепловая изоляция конструктивных элементов должна учитывать пожароопасность помещения и прилегающих помещений; и

.3 должна обеспечиваться огнестойкость перекрытий в районах отверстий и проходов.

2 Конструктивные элементы с тепловой изоляцией и без нее

2.1 Разделение судна конструктивными элементами с тепловой изоляцией и без нее

Суда всех типов должны быть разделены на помещения с помощью конструктивных элементов с тепловой изоляцией или без нее, с учетом

пожароопасности помещения.

2.2 Пассажирские суда

2.2.1 Главные вертикальные зоны и горизонтальные зоны

2.2.1.1.1 На судах, перевозящих более 36 пассажиров, корпус, надстройка и рубки должны быть разделены на главные вертикальные зоны перекрытиями класса "А-60". Количество уступов и выступов (репессов) должно быть минимальным, а там, где они необходимы, они также должны быть выполнены перекрытиями класса "А-60". Если с одной стороны перекрытия находится помещение категории 5, 9 или 10, определенное в [пункте 2.2.3.2.2](#), или если с обеих сторон перекрытия находятся топливные цистерны, стандарт может быть снижен до класса "А-0".

2.2.1.1.2 На судах, перевозящих не более 36 пассажиров, корпус, надстройка и рубки в районе расположения жилых и служебных помещений должны быть разделены на главные вертикальные зоны перекрытиями класса "А". Эти перекрытия должны иметь величину изоляции в соответствии с таблицами [пункта 2.2.4](#).

2.2.1.2 Переборки, образующие ограничивающие конструкции главных вертикальных зон над палубой переборок, должны быть расположены, насколько это практически возможно, в одной вертикальной плоскости с водонепроницаемыми переборками деления на отсеки, расположенными непосредственно под палубой переборок. Длина и ширина главных вертикальных зон может быть увеличена максимум до 48 м, чтобы совместить концы главных вертикальных зон с водонепроницаемыми переборками деления на отсеки или чтобы вместить большое общественное помещение, простирающееся на всю длину главной вертикальной зоны, при условии что общая площадь главной вертикальной зоны не превышает 1600 кв. м на любой палубе. Длина или ширина главной вертикальной зоны - это максимальное расстояние между наиболее удаленными точками ограничивающих ее переборок.

2.2.1.3 Такие переборки должны простираться от палубы до палубы и до обшивки корпуса или других ограничивающих конструкций.

2.2.1.4 Если главная вертикальная зона разделена горизонтальными перекрытиями класса "А" на горизонтальные зоны, с тем чтобы обеспечить надлежащий барьер между зонами судна, защищенными и не защищенными спринклерной системой, то такие перекрытия должны простираться между смежными переборками главных вертикальных зон и до обшивки корпуса или наружных ограничивающих конструкций судна и должны быть изолированы в соответствии с величинами изоляции и огнестойкости, указанными в [таблице 9.4](#).

2.2.1.5.1 На судах, предназначенных для специальных целей, таких как автомобильные или железнодорожные паромы, где установка переборок главных вертикальных зон препятствовала бы использованию судна по назначению, должны быть предусмотрены равноценные средства тушения и ограничения распространения пожара, особо одобренные Администрацией. Служебные помещения и судовые кладовые, кроме случаев, когда они защищены в соответствии с применимыми правилами, не должны располагаться на палубах с горизонтальным способом погрузки и выгрузки.

2.2.1.5.2 Однако на судне с помещениями специальной категории такие помещения должны соответствовать применимым положениям [правила 20](#), и если такое соответствие несовместимо с выполнением других требований к пассажирским судам, указанным в настоящей главе, преимущественную силу должны иметь требования [правила 20](#).

2.2.2 Переборки внутри главной вертикальной зоны

2.2.2.1 На судах, перевозящих более 36 пассажиров, переборки, в отношении которых не требуется, чтобы они были перекрытиями класса "А", должны быть по меньшей мере перекрытиями класса "В" или "С", как это предписано таблицами [пункта 2.2.3](#).

2.2.2.2 На судах, перевозящих не более 36 пассажиров, переборки в жилых и служебных помещениях, в отношении которых не требуется, чтобы они были перекрытиями класса "А", должны быть по меньшей мере перекрытиями класса "В" или "С", как это предписано таблицами [пункта 2.2.4](#). Кроме того, переборки коридоров, в отношении которых не требуется, чтобы они были перекрытиями класса "А", должны быть перекрытиями класса "В" и должны простираться от палубы до палубы, за исключением следующего:

.1 если с обеих сторон переборки установлены непрерывные подволоки или зашивки класса "В", часть переборки за непрерывным подволоком или зашивкой должна быть из материала, который по толщине и по составу допускается для изготовления перекрытий класса "В", но который должен отвечать стандартам огнестойкости класса "В" лишь в той мере, в какой, по мнению Администрации, это является целесообразным и практически возможным; и

.2 если судно защищено автоматической спринклерной системой, отвечающей положениям [Кодекса](#) по системам пожарной безопасности, переборки коридоров могут заканчиваться у подволока в коридоре, при условии что такие переборки и подволоки являются перекрытиями класса "В" в соответствии с [пунктом 2.2.4](#). Все двери и рамы в таких переборках должны быть из негорючих материалов и должны иметь такую же огнестойкость, как переборка, в которой они установлены.

2.2.2.3 Переборки, в отношении которых требуется, чтобы они были перекрытиями класса "В", за исключением переборок коридоров, как предписано в [пункте 2.2.2.2](#), должны простираться от палубы до палубы и до обшивки корпуса или других ограничивающих конструкций. Однако если с обеих сторон переборки установлены непрерывные подволоки или зашивка класса "В", имеющие по меньшей мере такую же огнестойкость, как и смежная с ними переборка, то в этом случае переборка может оканчиваться на непрерывном подволоке или зашивке.

2.2.3 Огнестойкость переборок и палуб на судах, перевозящих более 36 пассажиров

2.2.3.1 Минимальная огнестойкость всех переборок и палуб должна отвечать не только специальным положениям, установленным для пассажирских судов, но также и [таблицам 9.1](#) и [9.2](#). Если из-за каких-либо конструктивных особенностей судна затруднительно определить по таблицам минимальную величину огнестойкости какого-либо перекрытия, то такая величина должна определяться в соответствии с требованиями Администрации.

2.2.3.2 При пользовании таблицами необходимо руководствоваться следующими требованиями:

.1 [Таблица 9.1](#) применяется к переборкам, которые не ограничивают ни главные вертикальные зоны, ни горизонтальные зоны. [Таблица 9.2](#) применяется к палубам, которые не образуют уступы в главных вертикальных зонах и не ограничивают горизонтальные зоны.

.2 Для определения соответствующих стандартов огнестойкости, применяемых к ограничивающим конструкциям между смежными помещениями, такие помещения, в зависимости от их пожароопасности, подразделяются на 14 категорий, приводимых ниже. Если из-за содержания и назначения помещения возникают сомнения относительно определения его категории для целей настоящего правила или если помещению можно назначить две или более категории, оно должно рассматриваться как помещение той категории, к которой предъявляются более жесткие требования в отношении ограничивающих конструкций. Небольшие выгороженные отсеки внутри помещения, которые имеют менее 30% отверстий, сообщающихся с таким помещением, рассматриваются как отдельные помещения. Огнестойкость ограничивающих такие небольшие отсеки переборок и палуб должна быть такой, как предписано в [таблицах 9.1](#) и [9.2](#). Название каждой категории является скорее типовым, чем ограничивающим. Номер в скобках, предшествующий названию каждой категории, означает соответствующую колонку или строку в таблицах.

1) Посты управления

Помещения, в которых расположены аварийные источники электроэнергии и освещения.

Рулевая и штурманская рубки.

Помещения, в которых расположено судовое радиооборудование.

Пожарные посты.

Центральный пост управления главными механизмами, если он находится вне помещения, в котором расположены эти механизмы.

Помещения, в которых расположена централизованная система оповещения о пожаре.

Помещения, в которых расположены центральные посты и оборудование аварийной громкоговорящей связи.

2) Междупалубные сообщения

Внутренние трапы, лифты, полностью выгороженные шахты для аварийной эвакуации и эскалаторы для пассажиров и экипажа (за исключением тех, которые полностью находятся в машинных помещениях) и их выгородки. В связи с этим трап, который выгорожен только в одном междупалубном пространстве, должен рассматриваться как часть помещения, от которого он не отделен противопожарной дверью.

3) Коридоры

Коридоры и вестибюли для пассажиров и экипажа.

4) Места сбора для эвакуации и внешние пути эвакуации

Места размещения спасательных шлюпок и плотов.

Открытые участки палуб и закрытые прогулочные палубы, образующие места посадки в спасательные шлюпки и плоты и места их спуска.

Внешние и внутренние места сбора.

Внешние трапы и открытые палубы, используемые как пути эвакуации.

Борт судна до ватерлинии, соответствующей наименьшей эксплуатационной осадке судна, борта надстройки и рубки, расположенные ниже районов мест посадки в спасательные плоты и скаты для эвакуации и примыкающие к этим районам.

5) Открытые участки палуб

Открытые участки палуб и закрытые прогулочные палубы, на которых нет мест посадки в спасательные шлюпки и плоты и их спуска. Для того чтобы относиться к данной категории, закрытые прогулочные палубы не должны представлять значительной пожароопасности; это означает, что их отделка должна быть ограничена палубной мебелью. Кроме того, такие пространства должны иметь естественную вентиляцию с помощью постоянных отверстий. Открытые пространства (пространства вне надстроек и рубок).

6) Жилые помещения малой пожароопасности

Каюты, мебель и отделка которых представляют ограниченную пожароопасность.

Кабинеты и амбулатории, мебель и отделка которых представляют ограниченную пожароопасность.

Общественные помещения, мебель и отделка которых представляют ограниченную пожароопасность, с площадью палубы менее 50 кв. м.

7) Жилые помещения умеренной пожароопасности

Помещения, перечисленные в категории 6, выше, мебель и отделка которых представляют иную пожароопасность, чем ограниченная.

Общественные помещения, мебель и отделка которых представляют ограниченную пожароопасность, с площадью палубы 50 кв. м или более.

Отдельные шкафы и небольшие кладовые в жилых помещениях площадью менее 4 кв. м (в которых не хранятся легковоспламеняющиеся жидкости).

Кинобудки и помещения для хранения кинолент.
(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 08.12.2006 N MSC.216(82) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2010)

Диетические кухни (без применения открытого пламени).

Шкафы для уборочного инвентаря (в которых не хранятся легковоспламеняющиеся жидкости).

Лаборатории (в которых не хранятся легковоспламеняющиеся жидкости).

Аптеки.

Небольшие сушильные помещения (с площадью палубы 4 кв. м или

менее).

Кладовые ценностей.

Операционные.

8) Жилые помещения повышенной пожароопасности

Общественные помещения, мебель и отделка которых представляют иную пожароопасность, чем ограниченная, с площадью палубы 50 м и более.

Парикмахерские и косметические салоны.

Сауны.

Торговые киоски

(абзац введен [Резолюцией](#) ИМО от 08.12.2006 N MSC.216(82) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2010)

9) Санитарные и подобные им помещения

Общественные санитарные помещения, душевые, ванны, туалеты и т.д.

Небольшие прачечные.

Закрытые плавательные бассейны.

Отдельные буфетные в жилых помещениях, не содержащие оборудования для приготовления горячей пищи.

Санитарные помещения индивидуального пользования должны рассматриваться как часть помещения, в котором они расположены.

10) Цистерны, пустые пространства и помещения вспомогательных механизмов малой пожароопасности или непожароопасные

Встроенные водяные цистерны.

Пустые пространства и коффердамы.

Помещения вспомогательных механизмов, в которых нет механизмов с системой смазки под давлением и в которых запрещено хранение горючих веществ, такие как:

помещения с оборудованием для вентиляции и кондиционирования воздуха;

помещение брашпиля;

румпельное отделение;

отделение оборудования успокоителей качки;

отделение гребных электродвигателей;

помещения с секционными электрическими щитами и чисто электрическим оборудованием, кроме масляных трансформаторов (мощностью свыше 10 кВ·А);

туннели гребных валов и туннели трубопроводов; и

помещения для насосов и холодильных установок (которые не перекачивают или в которых не используются легковоспламеняющиеся жидкости).

Закрытые шахты, обслуживающие перечисленные выше помещения.

Другие закрытые шахты, такие как шахты для труб и кабелей.

11) Помещения вспомогательных механизмов, грузовые помещения, грузовые танки и прочие цистерны для нефтепродуктов и другие подобные помещения умеренной пожароопасности

Грузовые танки для нефтепродуктов.

Грузовые трюмы, шахты и люки.

Холодильные камеры.

Цистерны жидкого топлива (если они установлены в отдельном помещении, в котором нет механизмов).

Туннели гребных валов и туннели трубопроводов, в которых допускается хранение горючих веществ.

Помещения вспомогательных механизмов, перечисленные в категории 10, в которых расположены механизмы с системой смазки под давлением или в которых разрешено хранение горючих веществ. Станции приема топлива.

Помещения, в которых имеются масляные трансформаторы (мощностью свыше 10 кВ·А).

Помещения, в которых расположены вспомогательные генераторы, приводимые в действие турбинами и поршневыми паровыми машинами, а

также небольшие двигатели внутреннего сгорания мощностью до 110 кВт, приводящие в действие генераторы, насосы спринклерной системы, системы орошения или пожарные и осушительные насосы и т.д. Закрытые шахты, обслуживающие перечисленные выше помещения.

12) Машинные помещения и равные камбузы

Отделения главных механизмов (за исключением отделений гребных электрических двигателей) и котельные отделения.

Помещения вспомогательных механизмов, кроме перечисленных в категориях 10 и 11, в которых расположены двигатели внутреннего сгорания или другие установки, использующие, подогревающие или перекачивающие жидкое топливо.

Главные камбузы и их вспомогательные помещения.

Шахты и проходы, обслуживающие перечисленные выше помещения.

13) Кладовые, мастерские, буфетные и т.д.

Главные буфетные, не являющиеся частью камбузов.

Главная прачечная.

Большие сушильные помещения (с площадью палубы более 4 кв. м).

Различные кладовые.

Почтовые и багажные отделения.

Помещения для мусора.

Мастерские (не являющиеся частью машинных помещений, камбузов и т.д.).

Шкафы и кладовые площадью более 4 кв. м, не являющиеся помещениями, в которых имеются условия для хранения легковоспламеняющихся жидкостей.

14) Прочие помещения, в которых хранятся легковоспламеняющиеся жидкости

Малярные шкафы.

Кладовые для хранения легковоспламеняющихся жидкостей (включая краски, медикаменты и т.д.).

Лаборатории (в которых хранятся легковоспламеняющиеся жидкости).

.3 Если для ограничивающей конструкции между двумя помещениями указывается одна величина огнестойкости, эта величина должна применяться во всех случаях.

.4 Несмотря на положения [пункта 2.2.2](#), не предъявляется никаких специальных требований к материалу или огнестойкости ограничивающих конструкций, если в таблицах поставлен прочерк.

.5 В отношении помещений категории 5 Администрация должна определить, должна ли применяться [таблица 9.1](#) для определения величины изоляции концевых переборок рубок и надстроек, а [таблица 9.2](#) - для определения величины изоляции открытых палуб. Ни в коем случае указанные в [таблицах 9.1](#) или [9.2](#) требования к категории 5 не обязывают выгораживать помещения, которые, по мнению Администрации, нет необходимости выгораживать.

Таблица 9.1

**Переборки, не ограничивающие ни главных
вертикальных зон, ни горизонтальных зон**

Помещения	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
Посты управления	(1)	B-0 <a >	A-0	A-0	A-0	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-60	A-60	A-60	A-60
Междупалубные сообщения	(2)	A-0 <a >	A-0	A-0	A-0	A-0	A-15	A-15	A-0 <c >	A-0	A-15	A-30	A-15	A-30
Коридоры	(3)		B-15	A-60	A-0	B-15	B-15	B-15	B-15	A-0	A-15	A-30	A-0	A-30
Места сбора для эвакуации и внешние пути эвакуации	(4)				A-0	A-60 , <d >	A-60 , <d >	A-60 , <d >	A-0 <d >	A-0	A-60 	A-60 	A-60 	A-60
Открытые участки палуб	(5)					A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Жилые помещения малой	(6)					B-0	B-0	B-0	C	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30

пожароопасности														
Жилые помещения умеренной пожароопасности (7)							В-0	В-0	С	А-0	А-15	А-60	А-15	А-60
Жилые помещения повышенной пожароопасности (8)								В-0	С	А-0	А-30	А-60	А-15	А-60
Санитарные и подобные им помещения (9)									С	А-0	А-0	А-0	А-0	А-0
Цистерны, пустые пространства и помещения вспомогательных механизмов малой пожароопасности или непожароопасные (10)										А-0 <a >	А-0	А-0	А-0	А-0
Помещения вспомогательных механизмов, грузовые помещения, грузовые танки и прочие цистерны для нефтепродуктов и другие подобные (11)										А-0 <a >	А-0	А-0	А-15	А-15

Открытые участки палуб	(5)	A -0	A -0	A- 0	A -0	-	A -0	A -0	A -0	A -0	A- 0	A- 0	A- 0	A- 0
Жилые помещения малой пожароопасности	(6)	A - 6 0	A - 1 5	A- 0	A - 6 0	A -0	A -0	A -0	A -0	A -0	A- 0	A- 0	A- 0	A- 0
Жилые помещения умеренной пожароопасности	(7)	A - 6 0	A - 1 5	A- 15	A - 6 0	A -0	A -0	A - 1 5	A - 1 5	A -0	A- 0	A- 0	A- 0	A- 0
Жилые помещения повышенной пожароопасности	(8)	A - 6 0	A - 1 5	A- 15	A - 6 0	A -0	A - 1 5	A - 1 5	A - 3 0	A -0	A- 0	A- 0	A- 0	A- 0
Санитарные и подобные им помещения	(9)	A -0	A -0	A- 0	A -0	A -0	A -0	A -0	A -0	A -0	A- 0	A- 0	A- 0	A- 0
Цистерны, пустые пространства и помещения вспомогательных механизмов малой пожароопасности или непожароопасные	(10)	A -0	A -0	A- 0	A -0	A -0	A -0	A -0	A -0	A -0	A- 0 <a >	A- 0	A- 0	A- 0

Помещения вспомогательных механизмов, грузовые помещения, грузовые танки и прочие цистерны для нефтепродуктов и другие подобные помещения умеренной пожароопасности	(11)	A - 6 0	A - 6 0	A- 60 6 0	A - 6 0	A -0 -0 0	A - 1 5	A - 3 0	A - - -0	A- 0 0	A- 0 <a >	A- 0 0	A- 0 0	A- 30 0
Машинные помещения и главные камбузы	(12)	A - 6 0	A - 6 0	A- 60 6 0	A - 6 0	A - 6 0	A - 6 0	A - 6 0	A - - -0	A- 0 0	A- 30 <a >	A- 30 0	A- 0 0	A- 60 0
Кладовые, мастерские, буфетные и т.д.	(13)	A - 6 0	A - 3 0	A- 15 6 0	A - 6 0	A -0 - 5	A - 1 0	A - 3 0	A - - -0	A- 0 0	A- 0 0	A- 0 0	A- 0 0	A- 0 0
Прочие помещения, в которых хранятся легковоспламеняющи еся жидкости	(14)	A - 6 0	A - 6 0	A- 60 6 0	A - 6 0	A -0 - 0	A - 3 0	A - 6 0	A - - -0	A- 0 0	A- 0 0	A- 0 0	A- 0 0	A- 0 0

Примечания. Применяются к [таблицам 9.1](#) и [9.2](#).

<a> Если смежные помещения относятся к одной и той же номерной категории и проставлен индекс "а", то нет необходимости устанавливать между такими помещениями переборку или палубу, если Администрация считает это излишним. Например, в категории 12 не требуется переборка между камбузом и являющимися его частью буфетными, при условии что переборки и палубы буфетных имеют огнестойкость ограничивающих конструкций камбуза. Однако между камбузом и машинным помещением переборка требуется, хотя оба помещения относятся к категории 12.

 Борт судна до ватерлинии, соответствующей наименьшей эксплуатационной осадке, борта надстройки и рубки, расположенные ниже районов мест посадки в спасательные плоты и скаты для эвакуации и примыкающие к этим районам, могут быть снижены до стандарта "А-30".

<c> Если общественные туалеты полностью расположены в выгородках трапов, переборка общественного туалета в пределах выгородки трапа может быть отнесена к огнестойкости класса "В".

<d> Если помещения категорий 6, 7, 8 и 9 полностью расположены внутри внешнего периметра места сбора, допускается, чтобы переборки этих помещений имели огнестойкость класса "В-0". Места управления аудио-, видео- и осветительных установок могут рассматриваться как часть места сбора.

2.2.3.3 Непрерывные подволоки или зашивки класса "В", в совокупности с относящимися к ним палубами или переборками, могут рассматриваться как полностью или частично обеспечивающие требуемые изоляцию и огнестойкость перекрытия.

2.2.3.4 Конструкция и устройство саун

2.2.3.4.1 По периметру сауна должна быть ограничена конструкциями класса "А" и может включать раздевалки, душевые и туалеты. Сауна должна быть изолирована по классу "А-60" от других помещений, за исключением тех, которые находятся внутри периметра, и помещений категорий 5, 9 и 10.

2.2.3.4.2 Ванные комнаты с непосредственным входом в сауны могут рассматриваться как их часть. В таких случаях дверь между сауной и ванной комнатой может не отвечать требованиям пожарной безопасности.

2.2.3.4.3 В сауне разрешается традиционная деревянная зашивка на переборках и подволоках. Потолок над печью должен обшиваться негорючей плитой с воздушным зазором, равным по меньшей мере 30 мм. Расстояние от

горячих поверхностей до горючих материалов должно быть по меньшей мере 500 мм либо горючие материалы должны быть защищены (например, негорючей плитой с воздушным зазором, равным по меньшей мере 30 мм).

2.2.3.4.4 В сауне разрешается использовать традиционные деревянные скамьи.

2.2.3.4.5 Дверь сауны должна открываться толчком наружу.

2.2.3.4.6 Электрические нагревательные печи должны быть снабжены таймером

2.2.4 Огнестойкость переборок и палуб пассажирских судов, перевозящих не более 36 пассажиров

2.2.4.1 Минимальная огнестойкость переборок и палуб должна отвечать не только специальным положениям, установленным для пассажирских судов, но также и [таблицам 9.3](#) и [9.4](#).

2.2.4.2 При пользовании таблицами необходимо руководствоваться следующими требованиями:

.1 [Таблицы 9.3](#) и [9.4](#) применяются соответственно к переборкам и палубам, разделяющим смежные помещения.

.2 Для определения соответствующих стандартов огнестойкости, применяемых к перекрытиям между смежными помещениями, такие помещения, в зависимости от их пожароопасности, подразделяются на 11 категорий, приводимых ниже. Если из-за содержимого и назначения помещения возникают сомнения относительно определения его категории для целей настоящего правила или если помещению можно назначить две или более категории, оно должно рассматриваться как помещение той категории, к которой предъявляются более жесткие требования в отношении ограничивающих конструкций. Небольшие выгороженные отсеки внутри помещения, которые имеют менее 30% отверстий, сообщающихся с таким помещением, рассматриваются как отдельные помещения. Огнестойкость ограничивающих такие небольшие отсеки переборок и палуб должна быть такой, как предписано в [таблицах 9.3](#) и [9.4](#). Название каждой категории является скорее типовым, чем ограничивающим. Номер в скобках, предшествующий названию каждой категории, означает соответствующую колонку или строку в таблицах.

1) Посты управления

Помещения, в которых расположены аварийные источники электроэнергии и освещения.

Рулевая и штурманская рубки.

Помещения, в которых расположено судовое радиооборудование.

Пожарные посты.

Центральный пост управления главными механизмами, если он находится вне машинного помещения.

Помещения, в которых расположена централизованная система оповещения о пожаре.

2) Коридоры

Коридоры и вестибюли для пассажиров и экипажа.

3) Жилые помещения

Помещения, определение которых дано в [правиле 3.1](#), за исключением коридоров.

4) Междупалубные сообщения

Внутренние трапы, лифты, полностью выгороженные шахты для аварийной эвакуации и эскалаторы (за исключением тех, которые полностью находятся в машинных помещениях) и их выгородки. В связи с этим трап, который выгорожен только в одном междупалубном пространстве, должен рассматриваться как часть помещения, от которого он не отделен противопожарной дверью.

5) Служебные помещения (низкой пожароопасности)

Шкафы и кладовые, не имеющие условий для хранения легковоспламеняющихся жидкостей и имеющие площадь менее 4 кв. м, а также сушильные помещения и прачечные.

6) Машинные помещения категории А

Помещения, определение которых дано в [правиле 3.31](#).

7) Прочие машинные помещения

Отделения электрооборудования (автоматические телефонные станции, помещения шахт для кондиционированного воздуха).

Помещения, определение которых дано в [правиле 3.30](#), за исключением машинных помещений категории А.

8) Грузовые помещения

Все помещения, не являющиеся помещениями специальной категории, используемые для перевозки груза (включая грузовые танки для нефтепродуктов), а также шахты и люки, обслуживающие такие помещения.

9) Служебные помещения (высокой пожароопасности)

Камбузы, буфетные, содержащие оборудование для приготовления горячей пищи, малярные шкафы, шкафы и кладовые площадью 4 кв. м или более, помещения для хранения легковоспламеняющихся жидкостей, сауны и мастерские, не являющиеся частью машинных помещений.

10) Открытые палубы

Открытые участки палуб и закрытые прогулочные палубы, имеющие малую пожароопасность или непожароопасные. Закрытые прогулочные палубы не должны представлять значительной пожароопасности; это означает, что их отделка должна быть ограничена палубной мебелью. Кроме того, такие пространства должны иметь естественную вентиляцию с помощью постоянных отверстий. Открытые пространства (пространства вне надстроек и рубок).

11) Помещения специальной категории и помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки

Помещения, определение которых дано в [правилах 3.41](#) и [3.46](#).

.3 При определении применимого стандарта огнестойкости ограничивающей конструкции между двумя помещениями в пределах главной вертикальной зоны или горизонтальной зоны, не защищенной автоматической спринклерной системой, отвечающей положениям [Кодекса](#) по системам пожарной безопасности, или между такими зонами, ни одна из которых не имеет такой защиты, должна применяться большая из двух величин, указанных в таблицах.

.4 При определении применимого стандарта огнестойкости ограничивающей конструкции между двумя помещениями в пределах главной вертикальной зоны или горизонтальной зоны, защищенной автоматической спринклерной системой, отвечающей положениям [Кодекса](#) по системам пожарной безопасности, или между такими зонами, каждая из которых имеет такую защиту, должна применяться меньшая из двух величин, указанных в таблицах. Когда в пределах жилых и служебных помещений сходится зона, защищенная спринклерной системой, и зона, не защищенная такой системой, для перекрытия между зонами должна применяться большая из двух величин, указанных в таблицах.

2.2.4.3 Непрерывные подволоки или зашивки класса "В", в совокупности с относящимися к ним палубами или переборками, могут рассматриваться как полностью или частично обеспечивающие требуемые изоляцию и огнестойкость перекрытия.

2.2.4.4 Наружные ограничивающие конструкции, которые согласно [правилу 11.2](#) должны быть изготовлены из стали или другого равноценного материала, могут быть прорезаны для установки в них окон и иллюминаторов, при условии что отсутствует требование, чтобы такие ограничивающие конструкции пассажирских судов имели огнестойкость класса "А". Подобным образом, в таких ограничивающих конструкциях, в отношении которых не требуется, чтобы они имели огнестойкость класса "А", двери могут быть изготовлены из материалов, отвечающих требованиям Администрации.

2.2.4.5 Сауны должны отвечать требованиям [пункта 2.2.3.4](#).

Таблица 9.3

Огнестойкость переборок, разделяющих смежные помещения

Помещения	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	
Посты управления	(1)	A-0 <c >	A-0	A-60	A-0	A-15	A-60	A-15	A-60	A-60	<*>	A-60
Коридоры	(2)		C <e >	B-0 <e >	A-0 <a >	B-0 <e >	A-60	A-0	A-0	A-15 A-0 <d >	<*>	A-30 <g >
(в ред. Резолюции ИМО от 30.11.2012 N MSC.338(91))												
Жилые помещения	(3)		C <e >	A-0 <a >	B-0 <e >	A-60	A-0	A-0	A-15 A-0 <d >	<*>	A-30 A-0 <d >	

выгрузки												
(в ред. Резолюции ИМО от 30.11.2012 N MSC.338(91))												

Таблица 9.4

Огнестойкость палуб, разделяющих смежные помещения

Помещен ие под палубой ↓	Помещен ия над палубой →	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Посты управления	(1)	A- 0	A- 0	A- 0	A- 0	A- 0	A- 60	A- 0	A- 0	A- 0	<*>	A- 60 ⁹
(в ред. Резолюции ИМО от 30.11.2012 N MSC.338(91))												
Коридоры	(2)	A- 0	<*>	<*>	A- 0	<*>	A- 60	A- 0	A- 0	A- 0	<*>	A- 30 <g >
(в ред. Резолюции ИМО от 30.11.2012 N MSC.338(91))												
Жилые помещения	(3)	A- 60	A- 0	<*>	A- 0	<*>	A- 60	A- 0	A- 0	A- 0	<*>	A- 30 A- 0 <d >
Междупалубные сообщения	(4)	A- 0	A- 0	A- 0	<*>	A- 0	A- 60	A- 0	A- 0	A- 0	<*>	A- 30 <g >
(в ред. Резолюции ИМО от 30.11.2012 N MSC.338(91))												
Служебные помещения (низкой пожароопасност и)	(5)	A- 15	A- 0	A- 0	A- 0	<*>	A- 60	A- 0	A- 0	A- 0	<*>	A- 0
Машинные помещения	(6)	A- 60	A- 60	A- 60	A- 60	A- 60	<*>	A- 60	A- 30	A- 60	<*>	A- 60

категории А							<f >					
Прочие машинные помещения	(7)	A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	<*>	A-0	A-0	<*>	A-0
Грузовые помещения	(8)	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	<*>	A-0	<*>	A-0	
Служебные помещения (высокой пожароопасности)	(9)	A-60	A-30 A-0 <d>	A-30 A-0 <d>	A-30 A-0 <d>	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	<*>	A-30
Открытые палубы	(10)	<*>	<*>	<*>	<*>	<*>	<*>	<*>	<*>	<*>	-	A-0
Помещения специальной категории и помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки	(11)	A-60	A-30 <g>	A-30 A-0 <d>	A-30 <g>	A-0	A-60 <g>	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30 <g>

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 30.11.2012 N MSC.338(91))

Примечания. Применяются к [таблицам 9.3](#) и [9.4](#), в зависимости от случая.

<a> Для уточнения применимого стандарта огнестойкости см. [пункты 2.2.2](#) и [2.2.5](#).

 Если помещения относятся к одной и той же номерной категории и проставлен индекс "b", то переборка или палуба класса, указанного в таблицах, требуется лишь в том случае, когда смежные помещения используются для разных целей (например, в категории 9). Переборка между камбузами не требуется, но если камбуз примыкает к малярной, требуется переборка класса "А-0".

<c> Переборки, отделяющие друг от друга рулевую и штурманскую рубки, могут быть класса "В-0". Установление степени огнестойкости не требуется для переборок, отделяющих ходовой мостик и центр безопасности, когда последний находится в пределах ходового мостика.

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 08.12.2006 N MSC.216(82) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2010)

<d> См. [пункты 2.2.4.2.3](#) и [2.2.4.2.4](#).

<e> Для целей применения [пункта 2.2.1.1.2](#) в [таблице 9.3](#) "В-0" и "С" означают "А-0".

<f> Противопожарной изоляции не требуется, если машинное помещение категории 7, по мнению Администрации, имеет малую пожароопасность или является непожароопасным.

<g> Суда, построенные до 1 июля 2014 года, должны отвечать как минимум, предыдущим требованиям, применимым во время постройки судна, как указано в правиле 1.2 (введено [Резолюцией](#) ИМО от 30.11.2012 N MSC.338(91))

<*> Звездочка в таблицах означает, что перекрытие должно быть из стали или другого равноценного материала, но не требуется, чтобы оно было класса "А". Однако если палуба, за исключением палуб в помещении категории 10, прорезается для прохода электрических кабелей, трубопроводов и вентиляционных каналов, такие проходы должны быть непроницаемыми для предотвращения прохождения пламени и дыма. Перекрытия между постами управления (аварийные генераторы) и открытыми палубами могут иметь воздухозаборные отверстия без средств закрытия, кроме случаев, когда установлена стационарная система газового пожаротушения.

Для целей применения [пункта 2.2.1.1.2](#) звездочка в [таблице 9.4](#), за исключением категорий 8 и 10, означает "А-0".

2.2.5 Защита трапов и лифтов в районе жилых помещений

2.2.5.1 Трапы должны быть выгорожены перекрытиями класса "А" со средствами принудительного закрытия всех отверстий. Однако:

.1 трап, соединяющий только две палубы, может не выгораживаться, при условии что огнестойкость палубы обеспечивается надлежащими переборками или самозакрывающимися дверями в одном междупалубном пространстве. Если трап выгорожен в одном междупалубном пространстве, то эта выгородка должна быть защищена в соответствии с таблицами для палуб в [пунктах 2.2.3](#) или [2.2.4](#); и

.2 в общественном помещении трапы могут не иметь выгородок, при условии что они полностью расположены внутри таких помещений.

2.2.5.2 Устройство шахт лифтов должно быть таким, чтобы

предотвращалось прохождение дыма и пламени из одного междупалубного пространства в другое; они должны быть снабжены средствами закрытия, позволяющими предотвращать тягу и проникновение дыма. Механизмы лифтов, расположенных в выгородках трапов, должны находиться в отдельном отсеке, окруженном стальными ограничивающими конструкциями, за исключением того, что разрешаются небольшие проходы для кабелей лифтов. Лифты, открывающиеся в помещения, иные чем коридоры, общественные помещения, помещения специальной категории, трапы и внутренние помещения, не должны открываться на трапы, которые являются путями эвакуации.

2.2.6 Устройство балконов кают

На пассажирских судах, построенных 1 июля 2008 года или после этой даты, должна быть предусмотрена возможность того, чтобы члены экипажа, с целью пожаротушения, могли открывать не несущие нагрузки неполные переборки, разделяющие примыкающие друг к другу балконы кают, с каждой стороны.

(п. 2.2.6 введен [Резолюцией](#) ИМО от 08.12.2006 N MSC.216(82) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2008)

2.2.7 Защита атриумов

2.2.7.1 Атриумы должны быть выгорожены перекрытиями класса "А", имеющими степень огнестойкости, определенную в соответствии с [таблицами 9.2 и 9.4](#), смотря по тому, что применимо.

2.2.7.2 Степень огнестойкости палуб, отделяющих помещения в пределах атриумов, должна определяться в соответствии с [таблицами 9.2 и 9.4](#), смотря по тому, что применимо.

(п. 2.2.7 введен [Резолюцией](#) от 08.12.2006 N MSC.216(82) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2010)

2.3 Грузовые суда, за исключением танкеров

2.3.1 Способы защиты в районе жилых помещений

2.3.1.1 В жилых и служебных помещениях и постах управления должен быть принят один из следующих способов защиты:

.1 Способ IS

Выполнение внутренних разделительных переборок негорючими перекрытиями класса "В" или "С", как правило без установки в жилых и служебных помещениях автоматической спринклерной системы пожаротушения и сигнализации обнаружения пожара, но с соблюдением

требований [правила 7.5.5.1](#); или

.2 Способ ПС

Установка автоматической спринклерной системы пожаротушения и сигнализации обнаружения пожара, требуемой [правилом 7.5.5.2](#) для обнаружения и тушения пожара, во всех помещениях, в которых может возникнуть пожар, как правило без ограничения типа внутренних разделительных переборок; или

.3 Способ ШС

Установка стационарной системы сигнализации обнаружения пожара, требуемой [правилом 7.5.5.3](#), в помещениях, в которых может возникнуть пожар, как правило без ограничения типа внутренних разделительных переборок, за исключением того, что площадь любого жилого помещения или помещений, ограниченных перекрытием класса "А" или "В", ни в коем случае не должна превышать 50 кв. м. Однако Администрация может рассмотреть возможность увеличения этой площади для общественных помещений.

2.3.1.2 Требования относительно использования негорючих материалов для изготовления и изоляции ограничивающих переборок машинных помещений, постов управления, служебных помещений и т.д., а также относительно защиты вышеупомянутых выгородок трапов и коридоров являются общими для всех трех способов, изложенных в [пункте 2.3.1.1](#).

2.3.2 Переборки в пределах района жилых помещений

2.3.2.1 Переборки, в отношении которых требуется, чтобы они были перекрытиями класса "В", должны простирались от палубы до палубы и до обшивки корпуса или других ограничивающих конструкций. Однако если с обеих сторон переборки установлены непрерывные подволоки или зашивки класса "В", то в этом случае переборка может оканчиваться у непрерывного подволока или зашивки.

2.3.2.2 Способ ИС

Переборки, в отношении которых настоящим правилом или другими правилами для грузовых судов не требуется, чтобы они были перекрытиями класса "А" или "В", должны быть по меньшей мере перекрытиями класса "С".

2.3.2.3 Способ ПС

Не должно иметься каких-либо ограничений по конструкции переборок, в отношении которых настоящим правилом или другими правилами для грузовых судов не требуется, чтобы они были перекрытиями класса "А" или

"В", кроме отдельных случаев, когда согласно [таблице 9.5](#) требуются переборки класса "С".

2.3.2.4 Способ ИС

Не должно иметься каких-либо ограничений по конструкции переборок, в отношении которых для грузовых судов не требуется, чтобы они были перекрытиями класса "А" или "В", за исключением того, что площадь любого жилого помещения или помещений, ограниченных непрерывным перекрытием класса "А" или "В", ни в коем случае не должна превышать 50 кв. м, кроме отдельных случаев, когда согласно [таблице 9.5](#) требуются переборки класса "С". Однако Администрация может рассмотреть возможность увеличения этой площади для общественных помещений.

2.3.3 Огнестойкость переборок и палуб

2.3.3.1 Минимальная огнестойкость переборок и палуб должна отвечать не только специальным положениям, установленным для грузовых судов, но также [таблицам 9.5](#) и [9.6](#).

2.3.3.2 При пользовании таблицами необходимо руководствоваться следующими требованиями:

.1 [Таблицы 9.5](#) и [9.6](#) применяются соответственно к переборкам и палубам, разделяющим смежные помещения.

.2 Для определения соответствующих стандартов огнестойкости, применяемых к перекрытиям между смежными помещениями, такие помещения, в зависимости от их пожароопасности, подразделяются на 11 категорий, приводимых ниже. Если из-за содержимого и назначения помещения возникают сомнения относительно определения его категории для целей настоящего правила или если помещению можно назначить две или более категории, оно должно рассматриваться как помещение той категории, к которой предъявляются более жесткие требования в отношении ограничивающих конструкций. Небольшие выгороженные отсеки внутри помещения, которые имеют менее 30% отверстий, сообщающихся с таким помещением, рассматриваются как отдельные помещения. Огнестойкость ограничивающих такие небольшие отсеки переборок и палуб должна быть такой, как предписано в [таблицах 9.5](#) и [9.6](#). Название каждой категории является скорее типовым, чем ограничивающим. Номер в скобках, предшествующий названию каждой категории, означает соответствующую колонку или строку в таблицах.

1) Посты управления

Помещения, в которых расположены аварийные источники

электроэнергии и освещения.

Рулевая и штурманская рубки.

Помещения, в которых расположено судовое радиооборудование.

Пожарные посты.

Центральный пост управления главными механизмами, если он находится вне машинного помещения.

Помещения, в которых расположена централизованная система оповещения о пожаре.

2) Коридоры

Коридоры и вестибюли.

3) Жилые помещения

Помещения, определение которых дано в [правиле 3.1](#), за исключением коридоров.

4) Междупалубные сообщения

Внутренние трапы, лифты, полностью выгороженные шахты для аварийной эвакуации и эскалаторы (за исключением тех, которые полностью находятся в машинных помещениях) и их выгородки. В связи с этим трап, который выгорожен только в одном междупалубном пространстве, должен рассматриваться как часть помещения, от которого он не отделен противопожарной дверью.

5) Служебные помещения (низкой пожароопасности)

Шкафы и кладовые, не имеющие условий для хранения легковоспламеняющихся жидкостей и имеющие площадь менее 4 кв. м, а также сушильные помещения и прачечные.

6) Машинные помещения категории А

Помещения, определение которых дано в [правиле 3.31](#).

7) Прочие машинные помещения

Отделения электрооборудования (автоматические телефонные станции, помещения шахт для кондиционированного воздуха). Помещения, определение которых дано в [правиле 3.30](#), за исключением машинных

палубы)												0
Помещения с (11) горизонтальны м способом погрузки и выгрузки и помещения для перевозки транспортных средств												A-30 <j>
(в ред. Резолюции ИМО от 30.11.2012 N MSC.338(91))												

Таблица 9.6

Огнестойкость палуб, разделяющих смежные помещения

Помещен ие под палубой ↓	Помещен ия над палубой →	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Посты управления	(1)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	<*>	A-60
Коридоры	(2)	A-0	<*>	<*>	A-0	<*>	A-60	A-0	A-0	A-0	<*>	A-30
Жилые помещения	(3)	A-60	A-0	<*>	A-0	<*>	A-60	A-0	A-0	A-0	<*>	A-30
Междупалубны е сообщения	(4)	A-0	A-0	A-0	<*>	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	<*>	A-30
Служебные помещения (низкой пожароопасност и)	(5)	A-15	A-0	A-0	A-0	<*>	A-60	A-0	A-0	A-0	<*>	A-0
Машинные помещения категории А	(6)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-60	<*>	A-60 <i> >	A-30	A-60	<*>	A-60

Прочие машинные помещения	(7)	A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	<*>	A-0	A-0	<*>	A-0
Грузовые помещения	(8)	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	<*>	A-0	<*>	A-0
Служебные помещения (высокой пожароопасности)	(9)	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	<*>	A-30
Открытые палубы	(10)	<*>	<*>	<*>	<*>	<*>	<*>	<*>	<*>	<*>	-	A-0<j>
(в ред. Резолюции ИМО от 30.11.2012 N MSC.338(91))												
Помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки и помещения для перевозки транспортных средств	(11)	A-60	A-30	A-30	A-30	A-0	A-60	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30<j>
(в ред. Резолюции ИМО от 30.11.2012 N MSC.338(91))												

Примечания. Применяются к [таблицам 9.5](#) и [9.6](#), в зависимости от случая.

<a> При применении способов противопожарной защиты ПС и ШС никаких специальных требований к переборкам не предъявляется.

 При применении способа ШС между помещениями или группами помещений площадью 50 кв. м и более должны предусматриваться переборки класса "В" с огнестойкостью класса "В-0".

<c> Для уточнения применимого стандарта огнестойкости см. [пункты 2.3.2](#) и [2.3.4](#).

<d> Если помещения относятся к одной и той же номерной категории и проставлен индекс "d", то переборка или палуба класса, указанного в таблицах, требуется лишь в том случае, когда смежные помещения используются для разных целей (например, в категории 9). Переборка между камбузами не

требуется, но если камбуз примыкает к малярной, требуется переборка класса "А-0".

<e> Переборки, отделяющие друг от друга рулевую рубку, штурманскую рубку и радиорубку, могут быть класса "В-0".

<f> Могут применяться переборки класса "А-0", если не предполагается перевозить опасные грузы или если такие грузы укладываются на расстоянии не менее 3 м по горизонтали от такой переборки.

<g> К грузовым помещениям, в которых предполагается перевозить опасные грузы, применяется [правило 19.3.8](#).

<h> Исключается. - [Резолюция](#) ИМО от 30.11.2012 N MSC.338(91).

<i> Противопожарной изоляции не требуется, если машинное помещение категории 7, по мнению Администрации, имеет малую пожароопасность или является непожароопасным.

<j> Суда, построенные до 1 июля 2014 года, должны отвечать, как минимум, предыдущим требованиям, применимым во время постройки судна, как указано в [правиле 1.2](#).

(введено [Резолюцией](#) ИМО от 30.11.2012 N MSC.338(91))

<*> Звездочка в таблицах означает, что перекрытие должно быть из стали или другого равноценного материала, но не требуется, чтобы оно было класса "А". Однако если палуба, за исключением палуб в помещении категории 10, прорезается для прохода электрических кабелей, трубопроводов и вентиляционных каналов, такие проходы должны быть непроницаемыми для предотвращения прохождения пламени и дыма. Перекрытия между постами управления (аварийные генераторы) и открытыми палубами могут иметь воздухозаборные отверстия без средств закрытия, кроме случаев, когда установлена стационарная система газового пожаротушения.

2.3.3.3 Непрерывные подволоки или зашивки класса "В", в совокупности с относящимися к ним палубами или переборками, могут рассматриваться как полностью или частично обеспечивающие требуемую изоляцию и огнестойкость перекрытия.

2.3.3.4 Наружные ограничивающие конструкции, которые согласно [правилу 11.2](#) должны быть изготовлены из стали или другого равноценного материала, могут быть прорезаны для установки в них окон и иллюминаторов, при условии что отсутствует требование, чтобы такие ограничивающие конструкции грузовых судов имели огнестойкость класса "А". Подобным образом, в таких ограничивающих конструкциях, в отношении которых не требуется, чтобы они имели огнестойкость класса "А", двери могут быть

изготовлены из материалов, отвечающих требованиям Администрации.

2.3.3.5 Сауны должны отвечать требованиям [пункта 2.2.3.4](#).

2.3.4 Защита трапов и шахт лифтов в жилых и служебных помещениях и постах управления

2.3.4.1 Трапы, проходящие только через одну палубу, должны быть защищены по меньшей мере на одном уровне как минимум перекрытиями класса "В-0" и самозакрывающимися дверями. 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 как минимум перекрытиями класса "А-0" и защищены самозакрывающимися дверями на всех уровнях.

2.3.4.2 На судах, имеющих жилые помещения на 12 человек или менее, когда трапы проходят более чем через одну палубу и имеется по меньшей мере два пути эвакуации непосредственно на открытую палубу на каждом уровне расположения жилых помещений, требования [пункта 2.3.4.1](#) могут быть снижены с заменой класса "А-0" на "В-0".

2.4 Танкеры

2.4.1 Применение

Для танкеров должен применяться только способ ИС, определение которого дано в [пункте 2.3.1.1](#).

2.4.2 Огнестойкость переборок и палуб

2.4.2.1 Вместо соответствия положениям [пункта 2.3](#) минимальная огнестойкость переборок и палуб танкеров должна отвечать не только специальным положениям, но также [таблицам 9.7](#) и [9.8](#).

2.4.2.2 При пользовании таблицами необходимо руководствоваться следующими требованиями:

.1 [Таблицы 9.7](#) и [9.8](#) применяются соответственно к переборкам и палубам, разделяющим смежные помещения.

.2 Для определения соответствующих стандартов огнестойкости, применяемых к перекрытиям между смежными помещениями, такие помещения, в зависимости от их пожароопасности, подразделяются на 10 категорий, приводимых ниже. Если из-за содержимого и назначения помещения возникают сомнения относительно определения его категории для

целей настоящего правила или если помещению можно назначить две или более категории, оно должно рассматриваться как помещение той категории, к которой предъявляются более жесткие требования в отношении ограничивающих конструкций. Небольшие выгороженные отсеки внутри помещения, которые имеют менее 30% отверстий, сообщающихся с таким помещением, рассматриваются как отдельные помещения. Огнестойкость ограничивающих такие небольшие отсеки переборок и палуб должна быть такой, как предписано в [таблицах 9.7 и 9.8](#). Название каждой категории является скорее типовым, чем ограничивающим. Номер в скобках, предшествующий названию каждой категории, означает соответствующую колонку или строку в таблицах.

1) Посты управления

Помещения, в которых расположены аварийные источники электроэнергии и освещения.

Рулевая и штурманская рубки.

Помещения, в которых расположено судовое радиооборудование.

Пожарные посты.

Центральный пост управления главными механизмами, если он находится вне машинного помещения.

Помещения, в которых расположена централизованная система оповещения о пожаре.

2) Коридоры

Коридоры и вестибюли.

3) Жилые помещения

Помещения, определение которых дано в [правиле 3.1](#), за исключением коридоров.

4) Междупалубные сообщения

Внутренние трапы, лифты, полностью выгороженные шахты для аварийной эвакуации и эскалаторы (за исключением тех, которые полностью находятся в машинных помещениях) и их выгородки. В связи с этим трап, который выгорожен только в одном междупалубном пространстве, должен рассматриваться как часть помещения, от которого он не отделен противопожарной дверью.

5) Служебные помещения (низкой пожароопасности)

Шкафы и кладовые, не имеющие условий для хранения легковоспламеняющихся жидкостей и имеющие площадь менее 4 кв. м, а также сушильные помещения и прачечные.

6) Машинные помещения категории А

Помещения, определение которых дано в [правиле 3.31](#).

7) Прочие машинные помещения

Отделения электрооборудования (автоматические телефонные станции, помещения шахт для кондиционированного воздуха).

Помещения, определение которых дано в [правиле 3.30](#), за исключением машинных помещений категории А.

8) Грузовые насосные отделения

Помещения, в которых находятся грузовые насосы, а также входы и шахты, обслуживающие такие помещения.

9) Служебные помещения (высокой пожароопасности)

Камбузы, буфетные, содержащие оборудование для приготовления горячей пищи, сауны, малярные шкафы и кладовые площадью 4 кв. м или более, помещения для хранения легковоспламеняющихся жидкостей и мастерские, не являющиеся частью машинных помещений.

10) Открытые палубы

Открытые участки палуб и закрытые прогулочные палубы, имеющие малую пожароопасность или непожароопасные. Для того чтобы относиться к данной категории, закрытые прогулочные палубы не должны представлять значительной пожароопасности; это означает, что их отделка должна быть ограничена палубной мебелью. Кроме того, такие пространства должны иметь естественную вентиляцию с помощью постоянных отверстий. Открытые пространства (пространства вне надстроек и рубок).

2.4.2.3 Непрерывные подволоки или зашивки класса "В", в совокупности с относящимися к ним палубами или переборками, могут рассматриваться как полностью или частично обеспечивающие требуемые изоляцию и огнестойкость перекрытия.

2.4.2.4 Наружные ограничивающие конструкции, которые согласно [правилу 11.2](#) должны быть изготовлены из стали или другого равноценного

материала, могут быть прорезаны для установки в них окон и иллюминаторов, при условии что отсутствует требование, чтобы такие ограничивающие конструкции танкеров имели огнестойкость класса "А". Подобным образом, в таких ограничивающих конструкциях, в отношении которых не требуется, чтобы они имели огнестойкость класса "А", двери могут быть изготовлены из материалов, отвечающих требованиям Администрации.

2.4.2.5 Наружные ограничивающие конструкции надстроек и рубок, выгораживающие жилые помещения, включая навесные палубы, на которых находятся такие помещения, должны быть изготовлены из стали и изолированы по стандарту "А-60" на всех участках, обращенных в сторону грузовой зоны, а также на наружных бортах на протяжении 3 м от ограничивающей конструкции, обращенной в сторону грузовой зоны. Расстояние 3 м должно измеряться по горизонтали и параллельно диаметральной плоскости судна от ограничивающей конструкции, обращенной в сторону грузовой зоны, на уровне каждой палубы. Такая изоляция бортовых конструкций надстроек и рубок должна быть доведена до нижней части палубы навигационного мостика.

2.4.2.6 Световые люки грузовых насосных отделений должны быть из стали, не должны содержать стекла и должны закрываться с места, расположенного вне насосного отделения.

2.4.2.7 Конструкция и устройство саун должны отвечать требованиям пункта 2.2.3.4.

Таблица 9.7

Огнестойкость переборок, разделяющих смежные помещения

Помещения	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
Посты управления (1)	A-0 <c >	A-0	A-60	A-0	A-15	A-60	A-15	A-60	A-60	<*>
Коридоры (2)		C	B-0	B-0 A-0 <a>	B-0	A-60	A-0	A-60	A-0	<*>
Жилые помещения (3)			C	B-0 A-0 <a>	B-0	A-60	A-0	A-60	A-0	<*>
Междупалубные (4)				B-0	B-0	A-	A-0	A-	A-0	<*

сообщения				A-0 <a>	A-0 <a>	60		60		>
Служебные помещения (низкой пожароопасности)	(5)				C	A-60	A-0	A-60	A-0	<*>
Машинные помещения категории А	(6)					<*>	A-0	A-0 <d>	A-60	<*>
Прочие машинные помещения	(7)						A-0 	A-0	A-0	<*>
Грузовые насосные отделения	(8)							<*>	A-60	<*>
Служебные помещения (высокой пожароопасности)	(9)								A-0 	<*>
Открытые палубы	(10)									-

Таблица 9.8

Огнестойкость палуб, разделяющих смежные помещения

Помещение под палубой ↓	Помещение над палубой →	(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	<*>
Коридоры	(2)	A-0	<*>	<*>	A-0	<*>	A-60	A-0	-	A-0	<*>
Жилые	(3)	A-	A-	<*>	A-	<*>	A-	A-	-	A-	<*>

помещения		60	0	>	0	>	60	0		0	>
Междупалубные сообщения	(4)	A-0	A-0	A-0	<*>	A-0	A-60	A-0	-	A-0	<*>
Служебные помещения (низкой пожароопасности)	(5)	A-15	A-0	A-0	A-0	<*>	A-60	A-0	-	A-0	<*>
Машинные помещения категории А	(6)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-60	<*>	A-60	A-0	A-60	<*>
Прочие машинные помещения	(7)	A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	<*>	A-0	A-0	<*>
Грузовые насосные отделения	(8)	-	-	-	-	-	A-0	A-0	<*>	-	<*>
Служебные помещения (высокой пожароопасности)	(9)	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	-	A-0	<*>
Открытые палубы	(10)	<*>	<*>	<*>	<*>	<*>	<*>	<*>	<*>	<*>	-

Примечания. Применяются к [таблицам 9.7](#) и [9.8](#), в зависимости от случая.

<a> Для уточнения применимого стандарта огнестойкости см. [пункты 2.3.2](#) и [2.3.4](#).

 Если помещения относятся к одной и той же номерной категории и проставлен индекс "b", то переборка или палуба класса, указанного в таблицах, требуется лишь в том случае, когда смежные помещения используются для разных целей (например, в категории 9). Переборка между камбузами не требуется, но если камбуз примыкает к малярной, требуется переборка класса "А-0".

<c> Переборки, отделяющие друг от друга рулевую рубку, штурманскую

рубку и радиорубку, могут быть класса "В-0".

<d> Переборки и палубы между грузовыми насосными отделениями и машинными помещениями категории А могут быть прорезаны для прохода вата грузового насоса, снабженного сальником, и других подобных уплотненных проходов, при условии что в переборке или палубе устанавливаются газонепроницаемые уплотнения с эффективной смазкой или другие средства, обеспечивающие сохранение газонепроницаемости.

<e> Противопожарной изоляции не требуется, если машинное помещение категории 7, по мнению Администрации, имеет малую пожароопасность или является непожароопасным.

<*> Звездочка в таблицах означает, что перекрытие должно быть из стали или другого равноценного материала, но не требуется, чтобы оно было класса "А". Однако если палуба, за исключением открытой палубы, прорезается для прохода электрических кабелей, трубопроводов и вентиляционных каналов, такие проходы должны быть непроницаемыми для предотвращения прохождения пламени и дыма. Перекрытия между постами управления (аварийные генераторы) и открытыми палубами могут иметь воздухозаборные отверстия без средств закрытия, кроме случаев, когда установлена стационарная система газового пожаротушения.

3 Проход в огнестойких перекрытиях и предотвращение передачи тепла

3.1 Если перекрытия класса "А" прорезаются, такие проходы должны быть испытаны в соответствии с Кодексом по методикам испытаний на огнестойкость, с соблюдением положений [пункта 4.1.1.5](#). В случае вентиляционных каналов применяются [пункты 7.1.2](#) и [7.3.1](#). Однако не требуется проведения испытаний, если проходы труб сделаны из стали или эквивалентного материала толщиной 3 мм или более, длиной не менее 900 мм (предпочтительно по 450 мм с каждой стороны перекрытия) и без отверстий. Такие проходы должны быть соответствующим образом изолированы, так чтобы они имели такую же степень изоляции, как и перекрытие.

3.2 Если перекрытия класса "В" прорезаются для прохода электрических кабелей, труб, шахт, каналов и т.д. или для установки концевых вентиляционных устройств, осветительной арматуры и других подобных устройств, должны быть приняты меры, обеспечивающие сохранение огнестойкости перекрытий, с соблюдением положений [пункта 7.3.2](#). Трубы из материалов, иных чем сталь или медь, которые проходят через перекрытия класса "В", должны быть защищены:

.1 проходным устройством, прошедшим испытания на огнестойкость, уровень огнестойкости которого соответствует огнестойкости перекрытия, через которое оно проложено, а также типу применяемых труб; или

.2 стальным стаканом, имеющим толщину не менее 1,8 мм и длину не менее 900 мм для труб диаметром 150 мм или более, и не менее 600 мм для труб диаметром менее 150 мм (предпочтительно разделенным перекрытием пополам). Труба должна быть соединена с концами стакана при помощи фланцев или муфт; или зазор между стаканом и трубой не должен превышать 2,5 мм; или любой зазор между трубой и стаканом должен быть выполнен непроницаемым с помощью негорючего или другого соответствующего материала.

3.3 Неизолированные металлические трубы, проходящие через перекрытия классов "А" или "В", должны быть из материалов, температура плавления которых превышает 950 °С для перекрытий класса "А-0" и 850 °С для перекрытий класса "В-0".

3.4 При одобрении деталей конструктивной противопожарной защиты Администрация должна учитывать опасность передачи тепла в местах пересечений и конечных точках требуемых тепловых барьеров. В случае стальных и алюминиевых конструкций изоляция палубы или переборки должна быть продолжена на расстояние не менее 450 мм после прохода, пересечения или конечной точки. Если пространство разделено палубой или переборкой класса "А", имеющей другую степень изоляции, изоляция более высокой степени должна продолжаться на палубе или переборке, имеющей изоляцию более низкой степени, на расстояние не менее 450 мм.

4 Защита отверстий в огнестойких перекрытиях

4.1 Отверстия в переборках и палубах на пассажирских судах

4.1.1 Отверстия в перекрытиях класса "А"

4.1.1.1 За исключением люков между грузовыми помещениями, помещениями специальной категории, кладовыми и багажными помещениями, а также между такими помещениями и открытыми палубами, отверстия должны быть снабжены постоянно установленными средствами закрытия, которые должны быть по меньшей мере такими же огнестойкими, как и перекрытия, в которых они установлены.

4.1.1.2 Конструкция дверей и дверных рам в перекрытиях класса "А" с устройствами, удерживающими их в закрытом состоянии, должна обеспечивать такую же огнестойкость и такую же непроницаемость для дыма и пламени, как и переборки, в которых установлены эти двери, как определено в соответствии с Кодексом по методикам испытаний на огнестойкость. Если одобрение получают двери, у которых комингс не является частью дверной рамы и которые устанавливаются 1 июля 2010 года или после этой даты, такие двери должны устанавливаться таким образом, чтобы просвет под дверью не превышал 12 мм. Комингс из негорючего материала должен быть установлен

под дверью таким образом, чтобы при закрытой двери покрытия пола не проходили под дверью.

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 04.12.2008 N MSC.269(85) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2010)

4.1.1.3 Такие двери и дверные рамы должны быть изготовлены из стали или другого равноценного материала. Водонепроницаемые двери могут не изолироваться.

(п. 4.1.1.3 введен [Резолюцией](#) ИМО от 04.12.2008 N MSC.269(85) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2010)

4.1.1.4 Должна быть обеспечена возможность открытия и закрытия каждой двери с любой стороны переборки только одним человеком.

4.1.1.5 Противопожарные двери в переборках главных вертикальных зон, в ограничивающих конструкциях камбузов и в выгородках трапов, за исключением водонепроницаемых дверей с приводом от источника энергии и обычно задраенных дверей, должны удовлетворять следующим требованиям:

.1 двери должны быть самозакрывающимися и должны закрываться при угле наклона до $3,5^\circ$ в сторону, противоположную закрыванию;

.2 приблизительное время закрытия для навесных противопожарных дверей должно быть не более 40 с и не менее 10 с с момента начала их движения, когда судно находится на ровном киле. Примерная постоянная скорость закрытия скользящих противопожарных дверей должна быть не более 0,2 м/с и не менее 0,1 м/с, когда судно находится на ровном киле;

.3 за исключением дверей шахт для аварийной эвакуации, двери должны освободиться дистанционно из центрального поста управления с постоянной вахтой одновременно либо по группам, а также по отдельности с места с каждой стороны двери. Выключатели освобождения двери должны иметь положения "включено-выключено" для предотвращения автоматического возврата системы в исходное положение;

.4 удерживающие дверь устройства, не освобождаемые с центрального поста управления, запрещаются;

.5 дверь, закрытая дистанционно из центрального поста управления, должна вновь открываться с каждой стороны двери при помощи местного органа управления. После такого местного открытия дверь должна опять автоматически закрываться;

.6 на панели индикации противопожарных дверей в центральном посту управления с постоянной вахтой должна быть предусмотрена индикация того, закрыта ли каждая из дистанционно освобождаемых дверей;

.7 освобождающий механизм должен быть устроен так, чтобы дверь автоматически закрывалась в случае отключения системы управления или основного источника электроэнергии;

.8 местные аккумуляторы энергии для дверей с приводом от источника энергии должны быть предусмотрены в непосредственной близости от дверей, чтобы обеспечить по меньшей мере десятикратное срабатывание этих дверей (полностью открыто - полностью закрыто) при использовании местных органов управления после отключения системы управления или основного источника электроэнергии;

.9 отключение системы управления или основного источника электроэнергии у одной двери не должно ухудшать безопасное функционирование других дверей;

.10 дистанционно освобождаемые скользящие двери или двери с приводом от источника энергии должны быть оборудованы аварийно-предупредительной сигнализацией, которая подает сигнал, звучащий в течение не менее 5 с, но не более 10 с после освобождения двери с центрального поста управления и до того, как дверь начнет двигаться, и продолжающий звучать до тех пор, пока дверь не закроется полностью;

.11 дверь, устроенная таким образом, чтобы она вновь открывалась при контакте с препятствием на пути ее закрытия, должна открываться не более чем на 1 м от точки контакта;

.12 двустворчатые двери, оборудованные защелкой-стопором для обеспечения их огнестойкости, должны иметь защелку-стопор, которая срабатывает автоматически, когда приводятся в движение двери, освобождаемые системой управления;

.13 автоматически закрываемые двери с приводом от источника энергии, ведущие непосредственно в помещения специальной категории, не требуют оборудования аварийно-предупредительной сигнализацией и механизмами дистанционного освобождения, требуемыми в [пунктах 4.1.1.4.3](#) и [4.1.1.4.10](#);

.14 компоненты местной системы управления должны быть доступны для технического обслуживания и регулировки;

.15 двери с приводом от источника энергии должны быть снабжены системой управления одобренного типа, которая способна работать при пожаре, что определяется в соответствии с Кодексом по методикам испытаний на огнестойкость. Эта система должна удовлетворять следующим требованиям:

.15.1 система управления должна обеспечивать работу двери при

температуре по меньшей мере 200 °С в течение не менее 60 мин при питании от источника электроэнергии;

.15.2 источник электроэнергии для всех других дверей, не затронутых пожаром, не должен повреждаться; и

.15.3 при температурах, превышающих 200 °С, система управления должна автоматически отключаться от источника электроэнергии и должна удерживать дверь в закрытом состоянии до температуры по меньшей мере 945 °С.

4.1.1.6 На судах, перевозящих не более 36 пассажиров, если помещение защищено автоматической спринклерной системой пожаротушения и сигнализации обнаружения пожара, отвечающей положениям [Кодекса](#) по системам пожарной безопасности, или имеет непрерывный подволок класса "В", то отверстия в палубах, не образующих уступы в главных вертикальных зонах и не ограничивающих горизонтальные зоны, должны иметь достаточно плотные закрытия, и такие палубы должны отвечать требованиям в отношении огнестойкости класса "А" в той мере, в какой, по мнению Администрации, это целесообразно и практически возможно.

4.1.1.7 Требования в отношении огнестойкости класса "А" для наружных ограничивающих конструкций судна не применяются к остекленным переборкам, окнам и иллюминаторам, при условии что в [пункте 4.1.3.3](#) не содержится требования о том, что такие ограничивающие конструкции должны иметь огнестойкость класса "А". Требования в отношении огнестойкости класса "А" для наружных ограничивающих конструкций судна не применяются к наружным дверям, за исключением дверей, установленных в надстройках и рубках и выходящих на места размещения спасательных средств, места посадки в спасательные средства, наружные районы мест сбора, наружные трапы и открытые палубы, используемые в качестве путей эвакуации. Двери выгородок трапов могут не отвечать этому требованию.

4.1.1.8 За исключением водонепроницаемых дверей, дверей, непроницаемых при воздействии моря (полуводонепроницаемых дверей), дверей, выходящих на открытые палубы, и дверей, которые должны быть в достаточной мере газонепроницаемыми, все двери класса "А", расположенные в выгородках трапов, общественных помещениях и переборках главных вертикальных зон на путях эвакуации, должны иметь самозакрывающееся отверстие для прокладки пожарных рукавов. Материал, конструкция и огнестойкость этого отверстия должны быть равноценны материалу, конструкции и огнестойкости двери, в которой оно оборудовано, и отверстие должно быть квадратным со стороной 150 мм при закрытой двери и должно быть расположено в нижней части двери на противоположной петлям стороне или, в случае скользящих дверей, как можно ближе к стороне открытия.

4.1.1.9 Если необходимо, чтобы вентиляционный канал проходил через перекрытие главной вертикальной зоны, у такого перекрытия должна быть установлена противопожарная заслонка, автоматически закрывающаяся в случае аварии. Должна быть также предусмотрена возможность закрытия заслонки вручную с каждой стороны перекрытия. Место управления должно быть легкодоступным и обозначено с помощью светоотражающей отметки красного цвета. Канал между перекрытием и заслонкой должен быть из стали или другого равноценного материала и, если необходимо, должен иметь изоляцию, отвечающую требованиям пункта 3.1. По меньшей мере с одной стороны перекрытия заслонка должна быть снабжена хорошо видимым указателем, показывающим, находится ли заслонка в открытом положении.

4.1.2 Отверстия в перекрытиях класса "В"

4.1.2.1 Двери и дверные рамы в перекрытиях класса "В" и устройства, удерживающие их в закрытом состоянии, должны обеспечивать огнестойкость, равноценную огнестойкости перекрытий, определяемой в соответствии с Кодексом по методикам испытаний на огнестойкость, за исключением того, что в нижней части таких дверей могут разрешаться вентиляционные отверстия. Если такое отверстие расположено в двери или под ней, общая чистая площадь любого такого отверстия или отверстий не должна превышать 0,05 кв. м. В качестве альтернативы разрешается выравнивающий давление воздуха канал из негорючего материала, проходящий между каютой и коридором и расположенный ниже санитарного узла, если площадь поперечного сечения канала не превышает 0,05 кв. м. Все вентиляционные отверстия должны быть снабжены решеткой из негорючего материала. Двери должны быть негорючими. Если одобрение получают двери, у которых комингс не является частью дверной рамы и которые устанавливаются 1 июля 2010 года или после этой даты, такие двери должны устанавливаться таким образом, чтобы просвет под дверью не превышал 25 мм.

(в ред. Резолюции ИМО от 04.12.2008 N MSC.269(85) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2010)

4.1.2.2 Двери кают в перекрытиях класса "В" должны быть самозакрывающегося типа. Устройства, удерживающие дверь, не разрешаются.

4.1.2.3 Требования в отношении огнестойкости класса "В" для наружных ограничивающих конструкций судна не применяются к остекленным переборкам, окнам и иллюминаторам. Требования в отношении огнестойкости класса "В" не применяются также к наружным дверям надстроек и рубок. На судах, перевозящих не более 36 пассажиров, Администрация может разрешить применение горючих материалов для изготовления дверей, отделяющих каюты от индивидуальных внутренних санитарных помещений, таких как

душевые.

4.1.2.4 На судах, перевозящих не более 36 пассажиров, если установлена автоматическая спринклерная система, отвечающая положениям [Кодекса](#) по системам пожарной безопасности:

.1 отверстия в палубах, не образующих уступы в главных вертикальных зонах и не ограничивающих горизонтальные зоны, должны иметь достаточно плотные закрытия, и такие палубы должны отвечать требованиям в отношении огнестойкости класса "В" в той мере, в какой, по мнению Администрации, это целесообразно и практически возможно; и

.2 отверстия в переборках коридоров из материалов класса "В" должны быть защищены в соответствии с положениями [пункта 2.2.2](#).

4.1.3 Окна и иллюминаторы

4.1.3.1 Все окна и иллюминаторы в переборках в пределах жилых и служебных помещений и постов управления, за исключением тех, к которым применяются положения [пункта 4.1.1.6](#) и [пункта 4.1.2.3](#), должны быть изготовлены так, чтобы соблюдались требования по огнестойкости переборок, в которых они установлены, определенной в соответствии с Кодексом по методикам испытаний на огнестойкость.

4.1.3.2 Несмотря на требования [таблиц 9.1 - 9.4](#), окна и иллюминаторы в наружных переборках жилых и служебных помещений и постов управления должны иметь рамы из стали или другого подходящего материала. Стекла должны закрепляться металлическими ободками или угольниками.

4.1.3.3 Окна, обращенные к местам размещения спасательных средств и устройств, местам сбора и посадки, внешним трапам и открытым палубам, используемым в качестве путей эвакуации, а также окна, находящиеся ниже районов посадки в спасательные плоты и скаты для эвакуации, должны иметь огнестойкость, требуемую в [таблице 9.1](#). Если окна защищаются специально предназначенными автоматическими спринклерными головками, в качестве равноценной замены могут допускаться окна класса "А-0". Для того, чтобы рассматриваться для использования в контексте данного пункта, спринклерные головки должны быть:

.1 специальными спринклерными головками, расположенными над окнами и установленными в дополнение к обычным потолочным спринклерам; или

.2 обычными потолочными спринклерными головками, расположенными таким образом, чтобы окно было защищено при обеспечении средней интенсивности подачи не менее 5 л/кв. м и чтобы в расчет охватываемой

площади была включена дополнительная площадь окна; или
(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 18.05.2006 N MSC.201(81))

.3 насадками для образования водяного тумана, которые были испытаны и одобрены в соответствии с Руководством, принятым Организацией.
(пп. 4.1.3.3.3 введен [Резолюцией](#) ИМО от 18.05.2006 N MSC.201(81))

Окна, расположенные по борту судна ниже районов посадки в спасательные шлюпки, должны иметь огнестойкость, равную по меньшей мере классу "А-0".

4.1.3.4 Несмотря на требования в пункте 4.1.3.3, требования в пунктах 4.1.3.5 и 4.1.3.6 применяются к судам, находящимся на этапе постройки 1 января 2020 года или после этой даты.
(п. 4.1.3.4 введен [Резолюцией](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

4.1.3.5 На судах, перевозящих более 36 пассажиров, огнестойкость окон, выходящих на спасательные шлюпки и плоты, точки сбора и посадки в спасательные средства, внешние трапы и открытые палубы, используемые для путей эвакуации, а также окон, расположенных ниже трапа для спасательных плотов и спасательного трапа, места посадки в спасательные средства, должна отвечать требованиям таблицы 9.1. Если на окнах предусмотрены автоматические специальные спринклерные головки, в качестве равноценной замены могут быть приняты окна по классу "А-0". Спринклерные головки могут рассматриваться в рамках данного пункта, при условии что они:

.1 индивидуальные головки, расположенные над окнами и установленные дополнительно к традиционным спринклерам на подволоке; или

.2 традиционные спринклерные головки на подволоке, установленные таким образом, чтобы окно было защищено со средней интенсивностью подачи по меньшей мере 5 л/мин на квадратный метр и в расчет защищаемой площади включалась дополнительная площадь окна; или

.3 распылители для воды, испытанные и одобренные в соответствии с руководством, принятым Организацией; и

огнестойкость окон, расположенных в борту судна ниже места посадки в спасательные шлюпки, должна соответствовать по меньшей мере классу "А-0".
(п. 4.1.3.5 введен [Резолюцией](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

4.1.3.6 На судах, перевозящих не более 36 пассажиров, огнестойкость окон, выходящих на спасательный трап и трап для спасательных шлюпок и плотов, места посадки в спасательные средства, и окон, расположенных ниже таких районов, должна соответствовать по меньшей мере классу "А-0".
(п. 4.1.3.6 введен [Резолюцией](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

4.2 Двери в огнестойких перекрытиях на грузовых судах

4.2.1 Огнестойкость дверей должна быть равноценной огнестойкости перекрытия, в котором они установлены, определенной в соответствии с Кодексом по методикам испытаний на огнестойкость. Двери, одобренные как двери класса "А", у которых комингс не является частью дверной рамы и которые устанавливаются 1 июля 2010 года или после этой даты, должны устанавливаться таким образом, чтобы просвет под дверью не превышал 12 мм; комингс из негорючего материала должен быть установлен под дверью таким образом, чтобы при закрытой двери покрытия пола не проходили под дверью. Двери, одобренные как двери класса "В", у которых комингс не является частью дверной рамы и которые устанавливаются 1 июля 2010 года или после этой даты, должны устанавливаться таким образом, чтобы просвет под дверью не превышал 25 мм. Двери и дверные рамы в перекрытиях класса "А" должны быть изготовлены из стали. Двери в перекрытиях класса "В" должны быть негорючими. Двери, установленные в переборках, ограничивающих машинные помещения категории А, должны быть в достаточной степени газонепроницаемыми и самозакрывающимися. На судах, построенных в соответствии со способом IS, Администрация может разрешить использование горючих материалов для изготовления дверей, отделяющих каюты от индивидуальных внутренних санитарных помещений, таких как душевые.

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 04.12.2008 N MSC.269(85) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2010)

4.2.2 Двери, в отношении которых требуется, чтобы они были самозакрывающимися, не должны иметь удерживающих устройств. Однако могут применяться удерживающие устройства, снабженные дистанционно управляемым освобождающим механизмом безотказного типа.

4.2.3 В переборках коридоров вентиляционные отверстия могут разрешаться в дверях и под дверями кают и общественных помещений. Вентиляционные отверстия также разрешаются в дверях класса "В", ведущих в туалеты, кабинеты, буфетные, шкафы и кладовые. За исключением того, что разрешается ниже, отверстия должны предусматриваться только в нижней половине двери. Если такое отверстие расположено в двери или под ней, общая чистая площадь любого такого отверстия или отверстий не должна превышать 0,05 кв. м. В качестве альтернативы разрешается выравнивающий давление воздуха канал из негорючего материала, проходящий между каютой и коридором и расположенный ниже санитарного узла, если площадь поперечного сечения канала не превышает 0,05 кв. м. Вентиляционные отверстия, за исключением тех, которые находятся под дверью, должны быть снабжены решеткой из негорючего материала.

4.2.4 Водонепроницаемые двери могут не изолироваться.

5 Защита отверстий в ограничивающих конструкциях машинных помещений

5.1 Применение

5.1.1 Положения настоящего пункта применяются к машинным помещениям категории А и, если Администрация сочтет это желательным, к другим машинным помещениям.

5.2 Защита отверстий в ограничивающих конструкциях машинных помещений

5.2.1 Количество световых люков, дверей, вентиляторов, отверстий в дымовых трубах, обеспечивающих вытяжную вентиляцию, и других отверстий в машинных помещениях должно быть снижено до минимума, соответствующего потребностям вентиляции, а также требованиям к надлежащей и безопасной работе судна.

5.2.2 Световые люки должны быть из стали и не должны иметь стеклянных панелей.

5.2.3 Должны быть предусмотрены средства управления закрытием дверей с приводом от источника энергии или приведением в действие механизмов освобождения дверей, не являющихся водонепроницаемыми дверями с приводом от источника энергии. Орган управления должен находиться вне обслуживаемого им помещения в таком месте, где он не будет отрезан в случае пожара в этом помещении.

5.2.4 На пассажирских судах средства управления, требуемые в [пункте 5.2.3](#), должны находиться в одном месте управления или быть сгруппированы в нескольких местах, количество которых должно быть как можно меньше в соответствии с требованиями Администрации. К таким местам должен иметься безопасный доступ с открытой палубы.

5.2.5 На пассажирских судах двери, за исключением водонепроницаемых дверей с приводом от источника энергии, должны быть устроены так, чтобы обеспечивалось их принудительное закрытие в случае пожара в помещении при помощи закрывающих устройств с приводом от источника энергии или путем установки самозакрывающихся дверей, способных закрываться при угле наклона $3,5^\circ$ в сторону, противоположную закрыванию, и имеющих безотказное удерживающее устройство, снабженное механизмом дистанционного освобождения. На дверях шахт для аварийной эвакуации нет необходимости устанавливать безотказное удерживающее устройство, а также механизм дистанционного освобождения.

5.2.6 Окна не должны устанавливаться в конструкциях, ограничивающих

машинные помещения. Однако это требование не препятствует использованию стекол на постах управления, расположенных в пределах машинных помещений.

6 Защита ограничивающих конструкций грузовых помещений

6.1 На пассажирских судах, перевозящих более 36 пассажиров, переборки и палубы, ограничивающие помещения специальной категории и помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, должны иметь стандарт изоляции "А-60". Однако если с одной стороны перекрытия находится помещение категории 5, 9 и 10, как определено в [пункте 2.2.3](#), стандарт может быть снижен до "А-0". Если топливные цистерны находятся ниже помещения специальной категории, огнестойкость палубы между такими помещениями может быть снижена до стандарта "А-0".

П. 6.2 и 6.3 исключены. - [Резолюция](#) ИМО от 30.11.2012 N MSC.338(91);

6.2 На ходовом мостике пассажирских судов должны быть предусмотрены индикаторы, которые должны указывать на то, что любая противопожарная дверь, ведущая в помещения специальной категории или из них, закрыта.

6.3 На танкерах для защиты грузовых танков, предназначенных для перевозки сырой нефти и нефтепродуктов с температурой вспышки не выше 60 °С, материалы, легко теряющие свои свойства при нагреве, не должны использоваться для клапанов, арматуры, крышек отверстий танков, газоотводных трубопроводов грузовых помещений и грузовых трубопроводов, с тем чтобы предотвратить распространение пламени на перевозимый груз.

7 Вентиляционные системы

(Настоящий пункт применяется к судам, находящимся на этапе постройки 1 января 2016 года или после этой даты.)

7.1 Общие положения

7.1.1 Вентиляционные каналы, как одностенные, так и двустенные, должны быть изготовлены из стали или равноценного материала, за исключением коротких гибких раздувательных мехов длиной не более 600 мм, используемых для связи вентиляторов с каналами в помещениях с кондиционированием воздуха. Если в [пункте 7.1.6](#) в явной форме не указано иное, любой другой материал, используемый для изготовления каналов, включая изоляцию, должен также быть негорючим. В то же время нет необходимости изготавливать из стали или равноценного материала короткие каналы длиной, как правило, не более 2 м, с площадью поперечного сечения в

свету <*>, не превышающей 0,02 м², при соблюдении следующих условий:

<*> Термин площадь поперечного сечения в свету означает площадь, рассчитанную на основе внутренних размеров самого канала, а не изоляции, даже если канал поставляется с готовой изоляцией.

.1 каналы должны быть изготовлены из негорючего материала, который может иметь изнутри и снаружи мембранное покрытие, имеющее характеристики медленного распространения пламени, причем во всех случаях его теплотворная способность не должна превышать 45 МДж/м² поверхности с учетом используемых толщин;

.2 каналы применяются только на концевом участке вентиляционного устройства; и

.3 каналы находятся на расстоянии не менее 600 мм, измеренном вдоль канала, от отверстия в перекрытии класса "А" или "В", включая непрерывные подволоки класса "В".

7.1.2 Следующие устройства должны быть испытаны в соответствии с [Кодексом](#) по применению методик испытаний на огнестойкость:

.1 противопожарные заслонки, включая соответствующие средства управления ими, за исключением заслонок, расположенных на нижнем конце вытяжных каналов камбузных плит, которые должны быть изготовлены из стали и обеспечивать прекращение тяги в канале; и

.2 места прохода каналов через перекрытия класса "А". Однако если стальные стаканы непосредственно присоединены к вентиляционным каналам с помощью фланцев на заклепках, болтах или с помощью сварки, проведение испытаний не требуется.

7.1.3 Противопожарные заслонки должны быть легкодоступны. Если они находятся за подволоками или зашивками, в таких подволоках или зашивках должны быть предусмотрены смотровые лючки, на которые должны быть нанесены идентификационные номера противопожарных заслонок. Идентификационный номер противопожарной заслонки также должен быть обозначен на любых имеющихся устройствах дистанционного управления.

7.1.4 В вентиляционных каналах должны быть предусмотрены лючки для проверки и очистки. Лючки должны располагаться вблизи противопожарных заслонок.

7.1.5 Должна быть предусмотрена возможность закрытия главных

впускных и выпускных отверстий вентиляционных систем из мест, находящихся вне вентилируемых помещений. Устройства закрытия должны быть легкодоступны и иметь хорошо заметную и постоянную маркировку; они также должны быть снабжены указателями рабочего положения закрывающего устройства.

7.1.6 Горючие прокладки во фланцевых соединениях вентиляционных каналов не допускаются на расстоянии менее 600 мм от отверстий в перекрытиях класса "А" или "В" и в каналах, которые должны соответствовать требованиям класса "А".

7.1.7 Вентиляционные отверстия или выравнивающие давление воздуха каналы между двумя выгороженными помещениями должны допускаться только в том случае, если это разрешено [пунктами 4.1.2.1](#) и [4.2.3](#).

7.2 Устройство каналов

7.2.1 Вентиляционные системы машинных помещений категории А, помещений для перевозки транспортных средств, помещений с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, камбузов, помещений специальной категории и грузовых помещений, как правило, должны быть отделены друг от друга, а также от вентиляционных систем, обслуживающих другие помещения. Однако вентиляционные системы камбузов на грузовых судах валовой вместимостью менее 4 000 и на пассажирских судах, перевозящих не более 36 пассажиров, могут не отделяться полностью от других вентиляционных систем и могут обслуживаться с помощью отдельных каналов, идущих от вентиляционной установки, обслуживающей другие помещения. В таком случае в вентиляционном канале камбуза вблизи вентиляционной установки должна быть установлена автоматическая противопожарная заслонка.

7.2.2 Каналы, предназначенные для вентиляции машинных помещений категории А, камбузов, помещений для перевозки транспортных средств, помещений с горизонтальным способом погрузки и выгрузки или помещений специальной категории, не должны проходить через жилые и служебные помещения или посты управления, за исключением тех случаев, когда они отвечают требованиям [пункта 7.2.4](#).

7.2.3 Каналы, предназначенные для вентиляции жилых и служебных помещений или постов управления, не должны проходить через машинные помещения категории А, камбузы, помещения для перевозки транспортных средств, помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки или помещения специальной категории, за исключением случаев, когда они отвечают требованиям [пункта 7.2.4](#).

7.2.4 Каналы, разрешенные [пунктами 7.2.2](#) и [7.2.3](#), должны быть:

.1.1 изготовлены из стали толщиной не менее 3 мм для каналов, имеющих площадь поперечного сечения в свету менее 0,075 м², не менее 4 мм для каналов, имеющих площадь поперечного сечения в свету от 0,075 м² до 0,45 м², и не менее 5 мм для каналов, имеющих площадь поперечного сечения в свету более 0,45 м²;

.1.2 соответствующим образом закреплены и усилены;

.1.3 снабжены автоматическими противопожарными заслонками, расположенными около ограничивающих конструкций, через которые они проходят; и

.1.4 изолированы по стандарту "А-60" на участке от ограничивающих конструкций помещений, которые они обслуживают, до точки, расположенной не менее чем в 5 м за каждой противопожарной заслонкой;

либо

.2.1 изготовлены из стали в соответствии с [пунктами 7.2.4.1.1](#) и [7.2.4.1.2](#);
и

.2.2 изолированы по стандарту "А-60" во всех помещениях, через которые они проходят, за исключением каналов, проходящих через помещения категории 9) или 10), как определено в [пункте 2.2.3.2.2](#).

7.2.5 Для целей [пунктов 7.2.4.1.4](#) и [7.2.4.2.2](#) каналы должны быть изолированы по всей наружной поверхности поперечного сечения. Каналы, находящиеся снаружи, но примыкающие к одному из помещений и имеющие с ним одну или более общую поверхность, должны рассматриваться как проходящие через указанное помещение и должны иметь изоляцию на общей с помещением поверхности, выходящую на 450 мм за границу канала.

7.2.6 Если необходимо, чтобы вентиляционный канал проходил через перекрытие главной вертикальной зоны, у такого перекрытия должна быть установлена автоматическая противопожарная заслонка. Должна быть также предусмотрена возможность закрытия заслонки вручную с каждой стороны перекрытия. Место управления заслонкой должно быть легкодоступным и иметь четкое и хорошо заметное обозначение. Канал между перекрытием и заслонкой должен быть изготовлен из стали в соответствии с [пунктами 7.2.4.1.1](#) и [7.2.4.1.2](#) и иметь изоляцию, обладающую по меньшей мере такой же огнестойкостью, как и перекрытие, через которое проходит канал. По меньшей мере с одной стороны перекрытия заслонка должна быть снабжена хорошо видимым указателем, показывающим, в каком положении она находится.

7.3 Подробные требования к противопожарным заслонкам и проходам каналов

7.3.1 Каналы, проходящие через перекрытия класса "А", должны отвечать следующим требованиям:

.1 если канал, имеющий тонкие стенки и площадь поперечного сечения в свету, не превышающую $0,02 \text{ м}^2$, проходит через перекрытия класса "А", в проходе должен быть установлен стакан из листовой стали толщиной не менее 3 мм и длиной не менее 200 мм, предпочтительно выступающий на 100 мм с каждой стороны переборки или, в случае прохода через палубу, полностью расположенный с нижней стороны палубы, через которую он проходит;

.2 если вентиляционные каналы с площадью поперечного сечения в свету более $0,02 \text{ м}^2$, но не более $0,075 \text{ м}^2$, проходят через перекрытия класса "А", в проходах должны быть установлены стаканы из листовой стали. Толщина каналов и стаканов должна быть не менее 3 мм, а длина - не менее 900 мм. При проходе через переборки стакан должен предпочтительно выступать на 450 мм с каждой стороны переборки. Эти каналы или их стаканы должны иметь противопожарную изоляцию. Изоляция должна иметь по меньшей мере такую же огнестойкость, как перекрытие, через которое проходит канал; и

.3 автоматические противопожарные заслонки должны быть установлены во всех каналах с площадью поперечного сечения в свету, превышающей $0,075 \text{ м}^2$, если они проходят через перекрытия класса "А". Каждая заслонка должна быть установлена вблизи перекрытия, через которое проходит канал, и канал между заслонкой и перекрытием должен быть изготовлен из стали в соответствии с [пунктами 7.2.4.2.1](#) и [7.2.4.2.2](#). Противопожарная заслонка должна срабатывать автоматически, но должна также быть предусмотрена возможность закрытия заслонки вручную с каждой стороны перекрытия. Заслонка должна быть снабжена хорошо видимым указателем, показывающим, в каком рабочем положении она находится. Однако если каналы проходят через помещения, заключенные между перекрытиями класса "А", не обслуживая их, противопожарные заслонки не требуются, при условии что эти каналы обладают такой же огнестойкостью, что и перекрытия, через которые они проходят. При проходе через перекрытие класса "А" канал с площадью поперечного сечения, превышающей $0,075 \text{ м}^2$, не должен разделяться на каналы меньшей размерности с последующим их объединением в канал исходного размера, с тем чтобы избежать необходимости установления заслонки, требуемой настоящим положением.

7.3.2 Вентиляционные каналы с площадью поперечного сечения в свету более $0,02 \text{ м}^2$, проходящие через переборки класса "В", должны быть снабжены стаканами из листовой стали длиной 900 мм, предпочтительно выступающими на 450 мм с каждой стороны переборки, если только данный участок самого канала такой длины не изготовлен из стали.

7.3.3 У всех противопожарных заслонок должна иметься возможность

ручного управления. Заслонки должны быть оснащены механическими устройствами управления прямого действия или, в качестве альтернативы, электрическими, гидравлическими или пневматическими устройствами, обеспечивающими их закрытие. Для всех заслонок должна быть предусмотрена возможность закрытия вручную с каждой стороны перекрытия. Автоматические противопожарные заслонки, включая заслонки с дистанционным управлением, должны быть оснащены отказоустойчивым механизмом для закрытия заслонки во время пожара даже в случае потери питания или падения гидравлического или пневматического давления. Для дистанционно управляемых противопожарных заслонок должна быть предусмотрена возможность повторного открытия вручную на месте.

7.4 Вентиляционные системы пассажирских судов, перевозящих более 36 пассажиров

7.4.1 Помимо требований, содержащихся в [разделах 7.1, 7.2 и 7.3](#), вентиляционная система на пассажирском судне, перевозящем более 36 пассажиров, должна также отвечать следующим требованиям.

7.4.2 Как правило, вентиляторы должны располагаться так, чтобы каналы, ведущие в различные помещения, оставались в пределах главной вертикальной зоны.

7.4.3 Выгородки трапов должны обслуживаться независимой системой вентиляторов и вентиляционных каналов (вытяжных и нагнетательных), которая не должна обслуживать какие-либо другие помещения в вентиляционных системах.

7.4.4 Независимо от поперечного сечения канал, обслуживающий более чем одно междупалубное жилое помещение, служебное помещение или пост управления, вблизи места прохода таких помещений через каждую палубу должен быть снабжен автоматической дымовой заслонкой, для которой также должна быть предусмотрена возможность закрытия вручную с защищенной палубы выше заслонки. Если вентилятор обслуживает более чем одно междупалубное помещение через отдельные каналы в пределах главной вертикальной зоны, каждый из которых специально предназначен для одного междупалубного помещения, для каждого канала должна быть предусмотрена управляемая вручную дымовая заслонка, установленная вблизи вентилятора.

7.4.5 Вертикальные каналы, должны, если это необходимо, иметь изоляцию, соответствующую требованиям, изложенным в [таблицах 9.1 и 9.2](#). Каналы должны иметь изоляцию, соответствующую требованиям для палуб, между помещением, которое они обслуживают, и соответствующим рассматриваемым помещением.

7.5 Вытяжные каналы камбузных плит

7.5.1 Требования к пассажирским судам, перевозящим более 36 пассажиров

7.5.1.1 Помимо соблюдения требований, содержащихся в [разделах 7.1, 7.2](#) и [7.3](#), вытяжные каналы камбузных плит должны быть изготовлены в соответствии с [пунктами 7.2.4.2.1](#) и [7.2.4.2.2](#) и изолированы по стандарту класса "А-60" во всех жилых и служебных помещениях или постах управления, через которые они проходят. Они также должны быть снабжены:

.1 жируловителем, легко снимаемым для очистки, если не установлена одобренная альтернативная система удаления жира;

.2 противопожарной заслонкой, расположенной в нижнем конце канала в месте соединения канала и вытяжки камбузной плиты, с автоматическим и дистанционным управлением и, кроме того, противопожарной заслонкой с дистанционным управлением, расположенной в верхнем конце канала вблизи его выхода;

.3 стационарным средством тушения пожара внутри канала;

.4 средствами дистанционного выключения вытяжных и нагнетательных вентиляторов, управления противопожарными заслонками, упомянутыми в пункте 7.5.1.1.2, и системой пожаротушения, которая должна быть расположена вне камбуза вблизи входа на камбуз. Если установлена многоканальная система вентиляции, то должны быть предусмотрены средства дистанционного управления, расположенные рядом с вышеупомянутыми устройствами управления, для закрытия всех вытяжных патрубков, ведущих в один и тот же главный вентиляционный канал, до пуска в систему огнетушащего вещества; и

.5 удобно расположенными лючками для осмотра и очистки, включая один лючок вблизи вытяжного вентилятора и один лючок в нижней части, где скапливается жир.

7.5.1.2 Вытяжные каналы плит и оборудования для приготовления пищи, установленных на открытых палубах, должны отвечать требованиям [пункта 7.5.1.1](#) в той мере, в которой это применимо, если они проходят через жилые помещения или помещения, содержащие горючие материалы.

7.5.2 Требования к грузовым и пассажирским судам, перевозящим не более 36 пассажиров

Если вытяжные каналы камбузных плит проходят через жилые помещения или помещения, содержащие горючие материалы, то их конструкция должна соответствовать [пунктам 7.2.4.1.1](#) и [7.2.4.1.2](#). Каждый вытяжной канал должен быть снабжен:

.1 жируловителем, легко снимаемым для очистки;

.2 противопожарной заслонкой, расположенной в нижнем конце канала в месте соединения канала и вытяжки камбузной плиты, с автоматическим и дистанционным управлением и, кроме того, противопожарной заслонкой с дистанционным управлением, расположенной в верхнем конце канала вблизи его выхода;

.3 средствами выключения вытяжных и нагнетательных вентиляторов, управляемыми из камбуза; и

.4 стационарными средствами тушения пожара внутри канала.

7.6 Вентиляционные, обслуживающие машинные помещения категории А, в которых установлены двигатели внутреннего сгорания

7.6.1 Если вентиляционная обслуживает только смежное машинное помещение и между вентиляционной и машинным помещением нет противопожарного перекрытия, средства закрытия вентиляционного канала или каналов, обслуживающих данное машинное помещение, должны располагаться за пределами вентиляционной и машинного помещения.

7.6.2 Если вентиляционная обслуживает такое машинное помещение, а также другие помещения и отделена от машинного помещения перекрытием класса "А-0", включая места прохода каналов, средства закрытия вентиляционного канала или каналов для машинного помещения могут располагаться в вентиляционной.

7.7 Вентиляционные системы прачечных на пассажирских судах, перевозящих более 36 пассажиров

Вытяжные каналы прачечных и сушильных помещений, относящихся к категории 13), как определено в [пункте 2.2.3.2.2](#), должны быть снабжены:

.1 фильтрами, легко снимаемыми для очистки;

.2 противопожарной заслонкой, расположенной в нижнем конце канала, с автоматическим и дистанционным управлением;

.3 средствами дистанционного выключения вытяжных и нагнетательных вентиляторов изнутри помещения и средствами управления противопожарной заслонкой, указанной в [пункте 7.7.2](#); и

.4 расположенными подходящим образом лючками для осмотра и очистки.

(п. 7 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 22.05.2014 N MSC.365(93))

Правило 10

Борьба с пожаром

1 Цель

1.1 Целью настоящего правила является борьба с пожаром и его быстрое тушение в месте возникновения, за исключением [пункта 1.2](#). Для этой цели должны соблюдаться следующие функциональные требования:

.1 должны быть установлены стационарные системы пожаротушения с должным учетом потенциального развития пожара в защищаемых помещениях; и

.2 средства пожаротушения должны быть готовы к немедленному использованию.

1.2 В трюмах для контейнеров с открытым верхом и в местах размещения контейнеров на палубе на судах, спроектированных для перевозки контейнеров на открытой палубе или выше открытой палубы и находящихся на этапе постройки 1 января 2016 года или после этой даты, должны быть предусмотрены средства противопожарной защиты для локализации пожара в помещении или в месте возникновения и для охлаждения смежных площадей с целью предотвращения распространения пожара и повреждений конструкций судна.

(п. 1 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 22.05.2014 N MSC.365(93))

2 Системы водоснабжения

На судах должны быть предусмотрены пожарные насосы, пожарные магистрали, краны и рукава, отвечающие применимым требованиям настоящего правила

.2.1 Пожарные магистрали и краны

2.1.1 Общие положения

Материалы, легко теряющие свои свойства при нагреве, не должны использоваться для изготовления пожарных магистралей и кранов, кроме случаев, когда они защищены надлежащим образом. Трубопроводы и краны должны быть расположены так, чтобы к ним можно было легко подсоединить пожарные рукава. Расположение трубопроводов и кранов должно быть таким, чтобы исключалась возможность замерзания. Должны быть предусмотрены соответствующие меры для осушения трубопровода пожарной магистрали. Запорные клапаны должны быть установлены на всех патрубках пожарной

магистрالی на открытых палубах, используемых для целей, иных чем борьба с пожаром. На судах, которые могут перевозить палубный груз, расположение кранов должно быть таким, чтобы к ним постоянно имелся легкий доступ, а трубопроводы должны быть расположены, насколько это практически возможно, так, чтобы избежать опасности их повреждения таким грузом.

2.1.2 Готовность к немедленной подаче воды

Устройства, обеспечивающие готовность к немедленной подаче воды, должны:

.1 на пассажирских судах:

.1.1 валовой вместимостью 1000 и более быть такими, чтобы от любого крана во внутреннем помещении можно было немедленно подать по меньшей мере одну эффективную струю воды и чтобы была обеспечена непрерывная подача воды путем автоматического пуска одного требуемого пожарного насоса;

.1.2 валовой вместимостью менее 1000 обеспечивать автоматический запуск по меньшей мере одного пожарного насоса или дистанционный запуск с ходового мостика по меньшей мере одного пожарного насоса. Если насос запускается автоматически или если донный клапан не может быть открыт с места, откуда дистанционно запускается насос, донный клапан должен всегда оставаться открытым; и

.1.3 если их машинные помещения в соответствии с [правилом II-1/54](#) имеют периодически безвахтенное обслуживание, Администрация должна определить требования, касающиеся стационарной системы водяного пожаротушения для таких помещений, равноценные требованиям, предъявляемым к системе для обычно обслуживаемых машинных помещений;

.2 на грузовых судах:

.2.1 отвечать требованиям Администрации; и

.2.2 если их машинные помещения имеют периодически безвахтенное обслуживание или если для несения вахты требуется только один человек, обеспечивать немедленную подачу воды от пожарной магистрали под соответствующим давлением, либо путем дистанционного запуска одного из главных пожарных насосов с ходового мостика и с пожарного поста, если он имеется, либо путем поддержания постоянного давления в пожарной магистрали с помощью одного из главных пожарных насосов, кроме случаев, когда Администрация может освободить от выполнения этого требования грузовые суда валовой вместимостью менее 1600, если средство запуска насоса в машинном помещении находится в легкодоступном месте.

2.1.3 Диаметр пожарной магистрали

Диаметр пожарной магистрали и ее отростков должен быть достаточным для эффективного распределения максимально требуемого количества воды, подаваемой двумя одновременно работающими пожарными насосами; однако в случае грузовых судов, за исключением судов, указанных в [пункте 7.3.2](#), возможно, чтобы такой диаметр был достаточным для обеспечения подачи 140 куб. м/ч.

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 22.05.2014 N MSC.365(93))

2.1.4 Запорные и предохранительные клапаны

2.1.4.1 Запорные клапаны для отделения секции пожарной магистрали в машинном помещении, в котором находится главный пожарный насос или насосы, от остальной части пожарной магистрали должны устанавливаться в легкодоступном и защищенном месте вне машинных помещений. Расположение пожарной магистрали должно быть таким, чтобы при закрытых запорных клапанах ко всем судовым кранам, за исключением тех, которые расположены в вышеупомянутом машинном помещении, могла подаваться вода от другого пожарного насоса или аварийного пожарного насоса. Аварийный пожарный насос, его кингстон, а также всасывающие и напорные трубопроводы и запорные клапаны должны находиться вне машинного помещения. Если такое устройство не может быть выполнено, в машинном помещении должна быть установлена кингстонная коробка, если клапан дистанционно управляется с места, расположенного в том же отсеке, где находится аварийный пожарный насос, а всасывающий трубопровод является настолько коротким, насколько это практически возможно. Короткие участки всасывающего или отливного трубопровода могут проходить через машинное помещение, при условии что они помещены в прочный стальной кожух или изолированы по стандарту класса "А-60". Трубопроводы должны иметь значительную толщину стенок, но ни в коем случае не менее 11 мм, и должны быть сварными, за исключением фланцевого соединения с клапаном кингстона.

2.1.4.2 Для обслуживания каждого пожарного крана должен быть предусмотрен клапан, с тем чтобы любой пожарный рукав можно было отсоединять при работающих пожарных насосах.

2.1.4.3 Если пожарные насосы могут создавать давление, превышающее давление, на которое рассчитаны трубопроводы, краны и рукава, все такие насосы должны иметь предохранительные клапаны. Размещение и регулировка таких клапанов должны предотвращать возникновение избыточного давления в любой части пожарной магистрали.

2.1.4.4 На танкерах, с целью сохранения целостности пожарной магистрали в случае пожара или взрыва, на пожарной магистрали должны

быть установлены запорные клапаны в носовой части юта в защищенном месте и на палубе грузовых танков с интервалами не более 40 м.

2.1.5 Количество и расположение кранов

2.1.5.1 Количество и расположение кранов должны быть такими, 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 пассажиров или экипажа во время плавания, а также до любой части любого порожнего грузового помещения, любого помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки или любого помещения для перевозки транспортных средств, причем в последнем случае до любой части такого помещения должны доставать две струи, подаваемые по цельным рукавам. Кроме того, такие краны должны располагаться у входов в защищаемые помещения.

2.1.5.2 В дополнение к требованиям в [пункте 2.1.5.1](#) пассажирские суда должны отвечать следующим требованиям:

.1 количество и расположение кранов в жилых, служебных и машинных помещениях должны быть такими, чтобы можно было выполнить требования [пункта 2.1.5.1](#), когда все водонепроницаемые двери и все двери в переборках главных вертикальных зон закрыты; и

.2 если в машинное помещение категории А предусматривается доступ на нижнем уровне из примыкающего туннеля гребного вала, то вне машинного помещения, но около входа в него должно быть предусмотрено два крана. Если такой доступ предусмотрен из других помещений, то в одном из этих помещений у входа в машинное помещение категории А должно быть предусмотрено два крана. Это требование может не применяться, если туннель или смежные помещения не являются частью пути эвакуации.

2.1.6 Давление в кранах

Если два насоса одновременно подают через указанные в [пункте 2.3.3](#) стволы количество воды, указанное в [пункте 2.1.3](#), через любые смежные краны, то во всех кранах должно поддерживаться следующее минимальное давление:

.1 пассажирские суда:

валовой вместимостью 4000 и более	0,40 Н/кв. мм
валовой вместимостью менее 4000	0,30 Н/кв. мм;

.2 грузовые суда:

валовой вместимостью 6000 и более 0,27 Н/кв. мм

валовой вместимостью менее 6000 0,25 Н/кв. мм; и

.3 максимальное давление в любом кране не должно превышать давления, при котором возможно эффективное управление пожарным рукавом.

.2.1.7 Международное береговое соединение

2.1.7.1 Суда валовой вместимостью 500 и более должны быть снабжены по меньшей мере одним международным береговым соединением, отвечающим требованиям [Кодекса](#) по системам пожарной безопасности.

2.1.7.2 Должны быть предусмотрены устройства, позволяющие применять такое соединение на любом борту судна.

2.2 Пожарные насосы

2.2.1 Насосы, рассматриваемые как пожарные насосы

Санитарные, балластные и осушительные насосы или насосы общего назначения могут рассматриваться как пожарные насосы при условии, что обычно они не используются для перекачки топлива, а если иногда их используют для передачи или перекачки топлива, должны быть предусмотрены соответствующие переключающие устройства.

2.2.2 Количество пожарных насосов

На судах должны быть предусмотрены пожарные насосы с независимыми приводами в следующем количестве:

.1 на пассажирских судах:

валовой вместимостью 4000 по меньшей мере три и более

валовой вместимостью менее 4000 по меньшей мере два;

.2 на грузовых судах:

валовой вместимостью 1000 и более	по меньшей мере два
валовой вместимостью менее 1000	по меньшей мере два пожарных насоса с приводом от источника энергии, один из которых должен иметь независимый привод.

2.2.3 Меры, связанные с пожарными насосами и пожарными магистралями

2.2.3.1 Пожарные насосы

Расположение приемных кингстонов, пожарных насосов и их источников энергии должно быть таким, чтобы:

.1 на пассажирских судах валовой вместимостью 1000 и более пожар в любом одном отсеке не мог вывести из строя все пожарные насосы; и

.2 на пассажирских судах валовой вместимостью менее 1000 и на грузовых судах, если пожар в любом одном отсеке может вывести из строя все насосы, имелось другое средство, состоящее из аварийного пожарного насоса, отвечающего положениям [Кодекса](#) по системам пожарной безопасности, источник энергии и кингстон которого расположены вне помещения, в котором находятся главные пожарные насосы или их источники энергии.

2.2.3.2 Требования к помещению, в котором находится аварийный пожарный насос

2.2.3.2.1 Местонахождение помещения

Помещение, в котором находится пожарный насос, не должно примыкать к ограничивающим конструкциям машинных помещений категории А или к тем помещениям, в которых находятся главные пожарные насосы. Если это практически невозможно, то общая переборка между этими двумя помещениями должна быть изолирована в соответствии со стандартом конструктивной противопожарной защиты, равноценным стандарту, который требуется для поста управления.

2.2.3.2.2 Доступ к аварийному пожарному насосу

Не разрешается наличие прямого доступа между машинным помещением и помещением, в котором находится аварийный пожарный насос и его источник энергии. Если это практически невозможно, Администрация может допустить такое расположение, при котором доступ осуществляется через

тамбур, в котором дверь машинного помещения имеет стандарт "А-60", а другая дверь является по меньшей мере стальной, причем обе двери в достаточной степени газонепроницаемы, самозакрывающиеся и не имеют удерживающих устройств. В качестве альтернативы доступ может осуществляться через водонепроницаемую дверь, управление которой возможно из помещения, которое удалено от машинного помещения и помещения, где находится аварийный пожарный насос, и которое, вероятно, не будет отрезано в случае пожара в этих помещениях. В таких случаях должно быть предусмотрено второе средство доступа в помещение, в котором находится аварийный пожарный насос и его источник энергии.

2.2.3.2.3 Вентиляция помещения аварийного пожарного насоса

Вентиляция помещения, в котором находится независимый источник энергии аварийного пожарного насоса, должна быть такой, чтобы предотвращалось, насколько это практически возможно, проникновение или всасывание в это помещение дыма в случае пожара в машинном помещении.

2.2.3.3 Дополнительные пожарные насосы для грузовых судов

Кроме прочего, на грузовых судах, на которых другие насосы, такие как насосы общего назначения, осушительные, балластные и т.д., установлены в машинном помещении, должны быть приняты меры, обеспечивающие, чтобы по меньшей мере один из этих насосов, имеющий подачу и давление, требуемые [пунктами 2.1.6.2](#) и [2.2.4.2](#), мог подавать воду в пожарную магистраль.

2.2.4 Подача пожарных насосов

2.2.4.1 Общая подача требуемых пожарных насосов

Требуемые пожарные насосы должны подавать воду для борьбы с пожаром под указанным в [пункте 2.1.6](#) давлением в следующем количестве:

.1 насосы на пассажирских судах - не менее двух третей того количества воды, которое обеспечивают осушительные насосы при откачке воды из трюмов; и

.2 насосы на грузовых судах, иные чем любой аварийный насос, - не менее четырех третей того количества воды, которое обеспечивает согласно [правилу II-1/35-1](#) каждый независимый осушительный насос при откачке воды из трюмов на пассажирском судне таких же размеров; однако нет необходимости, чтобы общая требуемая подача пожарных насосов на каком-либо грузовом судне, за исключением судов, указанных в [пункте 7.3.2](#), превышала 180 куб. м/ч.

(в ред. Резолюций ИМО от 20.05.2005 N [MSC.194\(80\)](#) с изменениями,

вступившими в силу 01.01.2009, от 22.05.2014 N [MSC.365\(93\)](#))

2.2.4.2 Подача каждого пожарного насоса

Подача каждого из требуемых пожарных насосов (иных, чем любой аварийный насос, требуемый в [пункте 2.2.3.1.2](#) для грузовых судов) должна быть не менее 80% общей требуемой подачи, разделенной на минимальное количество требуемых пожарных насосов, но в любом случае не менее 25 куб. м/ч; каждый такой насос в любом случае должен обеспечивать подачу по меньшей мере двух струй воды. Эти пожарные насосы должны обеспечивать подачу воды в пожарную магистраль при требуемых условиях. Если количество установленных насосов превышает требуемое минимальное количество, то подача таких дополнительных насосов должна быть по меньшей мере 25 куб. м/ч и они должны обеспечивать подачу по меньшей мере двух струй воды, требуемых в [пункте 2.1.5.1](#)

2.3 Пожарные рукава и стволы

2.3.1 Общие спецификации

2.3.1.1 Пожарные рукава должны изготавливаться из одобренного Администрацией износостойкого материала, а их длина должна быть достаточной для подачи струи воды в любое из помещений, в которых может потребоваться их применение. Каждый рукав должен быть снабжен стволом и необходимыми соединительными головками. Рукава, называемые в настоящей главе "пожарными рукавами", вместе со всеми необходимыми принадлежностями и инструментами должны располагаться на видных местах вблизи кранов или соединений в постоянной готовности к использованию. Кроме того, во внутренних помещениях пассажирских судов, перевозящих более 36 пассажиров, пожарные рукава должны быть постоянно подсоединенными к кранам. Пожарные рукава должны иметь длину по меньшей мере 10 м, но не более:

.1 15 м в машинных помещениях;

.2 20 м в других помещениях и на открытых палубах; и

.3 25 м на открытых палубах судов с максимальной шириной, превышающей 30 м.

2.3.1.2 Если рукав и ствол предусматриваются не для каждого крана на судне, должна быть обеспечена полная взаимозаменяемость соединительных головок и стволов.

2.3.2 Количество и диаметр пожарных рукавов

2.3.2.1 Суда должны быть снабжены пожарными рукавами, количество и диаметр которых должны отвечать требованиям Администрации.

2.3.2.2 На пассажирских судах для каждого крана, требуемого [пунктом 2.1.5](#), должен быть предусмотрен по меньшей мере один пожарный рукав, причем эти рукава должны использоваться только для целей пожаротушения или проверки действия противопожарных устройств при учебных пожарных тревогах и освидетельствованиях.

2.3.2.3 На грузовых судах:

.1 валовой вместимостью 1000 и более количество пожарных рукавов определяется из расчета, что на каждые 30 м длины судна должно быть предусмотрено по одному рукаву и один запасной рукав, но ни в коем случае всего не менее пяти. В это число не входят любые рукава, требуемые для любого машинного или котельного отделения. Администрация может увеличить количество требуемых рукавов, с тем чтобы всегда обеспечивалось наличие достаточного количества рукавов и их доступность, с учетом типа судна и характера перевозок, которыми оно занято. Суда, перевозящие опасные грузы, в соответствии с правилом 19 должны быть обеспечены тремя рукавами и стволами в дополнение к требуемым выше; и

.2 валовой вместимостью менее 1000 количество пожарных рукавов должно рассчитываться в соответствии с положениями [пункта 2.3.2.3.1](#). Однако количество рукавов в любом случае должно быть не менее трех.

2.3.3 Размеры и типы стволов

2.3.3.1 Для целей настоящей главы стандартные диаметры насадок стволов должны быть 12, 16 и 19 мм или быть как можно ближе к этим размерам. По усмотрению Администрации могут допускаться насадки большего диаметра.

2.3.3.2 В жилых и служебных помещениях нет необходимости применять насадки диаметром более 12 мм.

2.3.3.3 В машинных помещениях и на открытых палубах диаметр насадок должен быть таким, чтобы обеспечивалась подача максимально возможного количества воды двумя струями от насоса наименьшей производительности под давлением, указанным в [пункте 2.1.6](#); при этом нет необходимости применять насадки диаметром более 19 мм.

2.3.3.4 Стволы должны быть одобренного комбинированного типа (т.е. дающие как распыленную, так и компактную струю) и снабжены запорными вентилями.

3 Переносные огнетушители

3.1 Тип и конструкция

Переносные огнетушители должны отвечать требованиям [Кодекса](#) по системам пожарной безопасности.

3.2 Расположение огнетушителей

3.2.1 Жилые и служебные помещения, а также посты управления должны быть снабжены достаточным количеством переносных огнетушителей соответствующих типов в соответствии с требованиями Администрации. На судах валовой вместимостью 1000 и более должно иметься по меньшей мере пять переносных огнетушителей.

3.2.2 Один из переносных огнетушителей, предназначенных для применения в каком-либо помещении, должен быть установлен у входа в это помещение.

3.2.3 Углекислотные огнетушители не должны размещаться в жилых помещениях. На постах управления и в других помещениях, содержащих электрическое или электронное оборудование или средства, необходимые для безопасности судна, должны быть предусмотрены огнетушители, огнетушащий состав которых не проводит электричества и не может повредить оборудование и средства.

3.2.4 Огнетушители должны быть готовы к использованию и размещаться на хорошо видных местах, в которых можно быстро и легко оказаться в любой момент в случае пожара, а также таким образом, чтобы их эксплуатационная надежность не снижалась в результате воздействия погодных условий, вибрации или других внешних факторов. Переносные огнетушители должны быть снабжены устройствами, указывающими на то, были ли эти огнетушители уже использованы.

3.3 Запасные заряды

3.3.1 Запасные заряды должны быть предусмотрены на 100% для первых десяти огнетушителей и на 50% - для оставшихся огнетушителей, которые можно перезарядить на судне. Всего требуется не более шестидесяти запасных зарядов. На судне должны находиться инструкции по перезарядке огнетушителей.

3.3.2 Для огнетушителей, которые нельзя перезарядить на судне, вместо запасных зарядов должно быть предусмотрено эквивалентное количество дополнительных переносных огнетушителей того же типа и той же емкости, как определено в [пункте 3.3.1](#), выше.

4 Стационарные системы пожаротушения

4.1 Типы стационарных систем пожаротушения

4.1.1 Стационарная система пожаротушения, требуемая [пунктом 5](#), ниже, может быть одной из следующих систем:

.1 стационарной системой газового пожаротушения, отвечающей положениям [Кодекса](#) по системам пожарной безопасности;

.2 стационарной системой пожаротушения пеной высокой кратности, отвечающей положениям [Кодекса](#) по системам пожарной безопасности; и

.3 стационарной системой пожаротушения водораспылением, отвечающей положениям [Кодекса](#) по системам пожарной безопасности.

4.1.2 Если установлена стационарная система пожаротушения, не требуемая настоящей главой, она должна отвечать требованиям соответствующих правил настоящей главы и [Кодекса](#) по системам пожарной безопасности.

4.1.3 Запрещаются противопожарные системы, использующие галон-1211, галон-1301 и галон-2402, а также перфторуглероды.

4.1.4 Как правило, Администрация не должна разрешать использование пара в качестве огнетушащего вещества в стационарных системах пожаротушения. Если Администрация разрешает использование пара, он должен использоваться только в ограниченных районах в дополнение к требуемой системе пожаротушения и должен отвечать требованиям [Кодекса](#) по системам пожарной безопасности.

4.1.5 К дате первого запланированного освидетельствования в доке после 1 января 2010 года стационарные системы углекислотного тушения для защиты машинных помещений и грузовых насосных отделений на судах, построенных до 1 июля 2002 года, должны отвечать положениям [пункта 2.2.2 главы 5](#) [Кодекса](#) по системам пожарной безопасности.

(п. 4.1.5 введен [Резолюцией](#) ИМО от 16.05.2008 N MSC.256(84))

4.2 Средства закрытия для стационарных систем газового пожаротушения
Если используется стационарная система газового пожаротушения, должна иметься возможность, чтобы отверстия, через которые в защищаемое помещение может поступать воздух или из защищаемого помещения может выходить газ, закрывались с места вне защищаемого помещения.

4.3 Кладовые для хранения огнетушащего вещества

В случаях, когда огнетушащее вещество хранится вне защищаемого помещения, оно должно храниться в кладовой, которая находится за носовой таранной переборкой и не используется для других целей. Любой вход в такую кладовую должен быть предпочтительно с открытой палубы и быть независимым от защищаемого помещения. Если кладовая расположена ниже палубы, она должна находиться не более чем на одну палубу ниже открытой палубы и в нее должен иметься непосредственный доступ с открытой палубы с помощью трапа или лестницы. Помещения, которые расположены ниже палубы, или помещения, в которые не предусмотрен доступ с открытой палубы, должны быть оборудованы системой искусственной вентиляции, спроектированной так, чтобы вытягивать загрязненный воздух с нижней части помещения, и имеющей мощность, достаточную для обеспечения по меньшей мере шестикратного воздухообмена в течение часа. Входные двери должны открываться наружу, а переборки и палубы, включая двери и другие средства закрытия любого отверстия в них, которые образуют ограничивающие конструкции между такими кладовыми и смежными с ними выгороженными помещениями, должны быть газонепроницаемыми. Для целей применения таблиц 9.1 - 9.8 такие кладовые рассматриваются как пожарные посты.

4.4 Водяные насосы для других систем пожаротушения

Насосы, иные чем те, которые обслуживают пожарную магистраль, необходимые для подачи воды в системы пожаротушения, требуемые настоящей главой, их источники энергии, а также их органы управления должны устанавливаться вне помещения или помещений, защищаемых такими системами, и располагаться таким образом, чтобы в случае пожара в защищаемом помещении или помещениях любая такая система не была выведена из строя.

5 Средства пожаротушения в машинных помещениях

5.1 Машинные помещения, в которых расположены котлы, работающие на жидком топливе, или установки жидкого топлива

5.1.1 Стационарные системы пожаротушения

Машинные помещения категории А, в которых расположены котлы, работающие на жидком топливе, или установки жидкого топлива, должны быть оборудованы одной из стационарных систем пожаротушения, указанных в пункте 4.1. В каждом случае, если машинное и котельное отделения не полностью отделены друг от друга или если жидкое топливо может перетекать из котельного в машинное отделение, такие объединенные машинное и котельное отделения должны рассматриваться как один отсек.

5.1.2 Дополнительные средства пожаротушения

5.1.2.1 В каждом котельном отделении или с внешней стороны у входа в котельное отделение должен иметься по меньшей мере один переносной пенный комплект, отвечающий положениям [Кодекса](#) по системам пожарной безопасности.

5.1.2.2 В каждом котельном отделении у каждого топочного фронта и в каждом помещении, в котором находится какая-либо часть установки жидкого топлива, должно иметься по меньшей мере два переносных пенных огнетушителя или равноценных им. В каждом котельном отделении должно иметься не менее одного одобренного пенного огнетушителя вместимостью по меньшей мере 135 л или равноценного ему. Эти огнетушители должны быть снабжены рукавами, намотанными на вьюшки и позволяющими доставать до любого места котельного отделения. В случае котлов мощностью менее 175 kW, предназначенных для хозяйственных нужд, или котлов, защищенных стационарными системами водяного пожаротушения местного применения, как требуется [пунктом 5.6](#), одобренный пенный огнетушитель вместимостью по меньшей мере 135 л не требуется.

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 25.11.2016 N MSC.409(97))

5.1.2.3 У каждого топочного фронта должен находиться ящик, содержащий по меньшей мере 0,1 куб. м песка, опилок, пропитанных содой, или других одобренных сухих материалов вместе с подходящим совком для разбрасывания этого материала. В качестве варианта может быть предусмотрен одобренный переносной огнетушитель.

5.2 Машинные помещения категории А, в которых расположены двигатели внутреннего сгорания

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 21.11.2014 N MSC.380(94))

5.2.1 Стационарные системы пожаротушения

Машинные помещения категории А, в которых расположены двигатели внутреннего сгорания, должны быть оборудованы одной из систем пожаротушения, упомянутых в пункте 4.1.

5.2.2 Дополнительные средства пожаротушения

5.2.2.1 Должен иметься по меньшей мере один переносной пенный комплект, отвечающий положениям [Кодекса](#) по системам пожарной безопасности.

5.2.2.2 В каждом таком помещении должны быть одобренные пенные огнетушители вместимостью по меньшей мере 45 л каждый или равноценные им в количестве, достаточном для того, чтобы можно было подать пену или равноценное ей огнетушащее вещество на любую часть топливной системы и системы смазки под давлением, на приводы и другие пожароопасные объекты.

Дополнительно должно быть предусмотрено достаточное количество переносных пенных огнетушителей или равноценных им, которые должны размещаться так, чтобы от любой точки помещения до огнетушителя требовалось пройти не более 10 м, и чтобы в каждом таком помещении имелось по меньшей мере два таких огнетушителя. На грузовых судах Администрация может смягчить это требование для помещений меньшего размера.

5.3 Машинные помещения, в которых расположены паровые турбины или паровые машины закрытого типа

5.3.1 Стационарные системы пожаротушения

В помещениях, в которых расположены паровые турбины или паровые машины закрытого типа, используемые как главные двигатели или для других целей, имеющие суммарную мощность не менее 375 кВт, должна быть предусмотрена одна из систем пожаротушения, указанных в [пункте 4.1](#), если такие помещения имеют периодически безвахтенное обслуживание.

5.3.2 Дополнительные средства пожаротушения

5.3.2.1 Должны иметься одобренные пенные огнетушители вместимостью по меньшей мере 45 л каждый или равноценные им в количестве, достаточном для того, чтобы можно было подать пену или равноценное ей огнетушащее вещество на любую часть системы смазки под давлением, на любую часть кожухов, закрывающих смазываемые под давлением части турбин, двигателей и связанных с ними зубчатых передач, и на любые другие пожароопасные объекты. Однако такие огнетушители не требуются, если защита этих помещений, по меньшей мере равноценная требуемой настоящим подпунктом, обеспечивается стационарной системой пожаротушения, установленной в соответствии с [пунктом 4.1](#).

5.3.2.2 Должно быть 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. Однако такие огнетушители не должны требоваться в дополнение к тем, которые установлены в соответствии с [пунктом 5.1.2.2](#).

5.4 Прочие машинные помещения

Если, по мнению Администрации, существует опасность пожара в каком-либо машинном помещении, для которого в [пунктах 5.1, 5.2 и 5.3](#) не предписывается никаких специальных требований в отношении средств пожаротушения, то в этом помещении или вблизи него должно быть предусмотрено такое количество одобренных переносных огнетушителей или

других средств пожаротушения, какое Администрация сочтет достаточным.

5.5 Дополнительные требования к пассажирским судам

На пассажирских судах, перевозящих более 36 пассажиров, каждое машинное помещение категории А должно быть обеспечено по меньшей мере двумя соответствующими приставками для образования водяного тумана.

5.6 Стационарные системы пожаротушения местного применения

5.6.1 [Пункт 5.6](#) должен применяться к пассажирским судам валовой вместимостью 500 и более и грузовым судам валовой вместимостью 2000 и более.

5.6.2 Машинные помещения категории А объемом более 500 куб. м, в дополнение к стационарной системе пожаротушения, требуемой в [пункте 5.1.1](#), должны быть защищены стационарной системой водяного пожаротушения одобренного типа или эквивалентной системой пожаротушения местного применения, основанной на руководстве, разработанном Организацией. В случае машинных помещений с периодически безвахтенным обслуживанием должна иметься возможность как автоматического, так и ручного пуска системы пожаротушения. В случае машинных помещений с постоянной вахтой требуется, чтобы имелась возможность только ручного пуска системы пожаротушения.

5.6.3 Стационарные системы пожаротушения местного применения должны защищать перечисленные ниже районы без необходимости остановки двигателя, эвакуации персонала или герметизации помещений:

.1 пожароопасные части двигателей внутреннего сгорания или, для судов, построенных до 1 июля 2014 года, пожароопасные части двигателей внутреннего сгорания, используемых для главных двигателей судна и для выработки электроэнергии;
(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 30.11.2012 N MSC.338(91))

.2 фронты котлов;

.3 пожароопасные части инсинераторов; и

.4 очистители подогретого топлива.

5.6.4 При пуске любой системы местного применения должен подаваться световой и характерный звуковой аварийно-предупредительный сигнал в защищаемом помещении и на постах управления с постоянной вахтой. Сигнал должен указывать, какая конкретно система приведена в действие. Требования к системе сигнализации, описанной в настоящем пункте, являются

дополнительными и не заменяют требований к системе сигнализации обнаружения пожара, требуемой настоящей главой.

6 Средства пожаротушения на постах управления, в жилых и служебных помещениях

6.1 Спринклерные системы и системы водораспыления на пассажирских судах

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 08.12.2006 N MSC.216(82) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2008)

6.1.1 Пассажирские суда, перевозящие более 36 пассажиров, должны быть оборудованы автоматической спринклерной системой пожаротушения и сигнализации обнаружения пожара одобренного типа, отвечающей требованиям [Кодекса](#) по системам пожарной безопасности, на всех постах управления, в жилых и служебных помещениях, включая коридоры и трапы. В качестве альтернативы, посты управления, где вода может вызвать повреждение оборудования ответственного назначения, могут быть оборудованы одобренной стационарной системой пожаротушения другого типа. Автоматическая спринклерная система может не устанавливаться в помещениях, имеющих малую пожароопасность или непожароопасных, таких как пустые пространства, общественные туалеты, кладовые углекислого газа и подобных им помещениях.

6.1.2 На пассажирских судах, перевозящих не более 36 пассажиров, на которых стационарная система сигнализации обнаружения дыма, отвечающая положениям [Кодекса](#) по системам пожарной безопасности, предусмотрена только в коридорах, на трапах и путях эвакуации внутри жилых помещений, должна быть установлена автоматическая спринклерная система в соответствии с [правилом 7.5.3.2](#).

6.1.3 Стационарная система пожаротушения водораспылением, отвечающая положениям [Кодекса](#) по системам пожарной безопасности, должна быть установлена на балконах кают судов, к которым применяется [правило 5.3.4](#), в случае если мебель и отделка на таких балконах не такие, как определено в [правилах 3.40.1, 3.40.2, 3.40.3, 3.40.6 и 3.40.7](#).

(п. 6.1.3 введен [Резолюцией](#) ИМО от 08.12.2006 N MSC.216(82) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2008)

6.2 Спринклерные системы на грузовых судах

На грузовых судах, на которых применяется указанный в [правиле 9.2.3.1.1.2](#) способ ПС, должна быть установлена автоматическая спринклерная система пожаротушения и сигнализации обнаружения пожара в соответствии с требованиями [правила 7.5.5.2](#).

6.3 Помещения, в которых хранятся легковоспламеняющиеся жидкости

6.3.1 Малярные шкафы должны быть защищены:

.1 системой углекислотного пожаротушения, обеспечивающей подачу свободного газа минимальным объемом 40% от валового объема защищаемого помещения;

.2 системой порошкового пожаротушения, обеспечивающей подачу по меньшей мере 0,5 кг порошка/куб. м;

.3 системой пожаротушения водораспылением или спринклерной системой, обеспечивающей подачу 5 л/кв. м в минуту. Системы пожаротушения водораспылением могут быть подсоединены к пожарной магистрали судна; или

.4 системой, обеспечивающей равноценную защиту, как определено Администрацией.

В любом случае управление системой должно осуществляться с места вне защищаемого помещения.

6.3.2 Шкафы для хранения легковоспламеняющихся жидкостей должны быть защищены соответствующим средством пожаротушения, одобренным Администрацией.

6.3.3 Для шкафов в районе палубы площадью менее 4 кв. м, которые не имеют доступа к жилым помещениям, вместо стационарной системы может допускаться переносной углекислотный огнетушитель, обеспечивающий подачу свободного газа минимальным объемом 40% от валового объема помещения. В шкафу должно быть предусмотрено выпускное отверстие, с тем чтобы огнетушитель можно было разрядить, не входя в защищаемое помещение. Требуемый переносной огнетушитель должен размещаться вплотную к отверстию. В качестве альтернативы, для облегчения использования воды из пожарной магистрали могут быть предусмотрены отверстие или соединение для пожарного рукава.

6.4 Фритюрное оборудование

Фритюрное оборудование, установленное в закрытых помещениях или на открытых палубах, должно быть снабжено нижеследующим:
(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 08.12.2006 N MSC.216(82) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2010)

.1 автоматической или ручной системой пожаротушения, испытанной по международному стандарту, приемлемому для Организации;

.2 основным и запасным термостатами, снабженными аварийно-предупредительным сигнализатором для оповещения оператора в случае выхода из строя любого из термостатов;

.3 средствами для автоматического отключения электроэнергии после приведения в действие системы пожаротушения;

.4 аварийно-предупредительным сигналом, указывающим на функционирование системы пожаротушения на камбузе, где установлено оборудование; и

.5 органами ручного управления системой пожаротушения, имеющими четкую маркировку, с тем чтобы экипаж мог ими быстро воспользоваться.

7 Средства пожаротушения в грузовых помещениях

7.1 Стационарные системы газового пожаротушения для генеральных грузов

7.1.1 За исключением предусмотренного в [пункте 7.2](#), грузовые помещения пассажирских судов валовой вместимостью 1000 и более должны быть защищены стационарной системой пожаротушения углекислым или инертным газами, отвечающей положениям [Кодекса](#) по системам пожарной безопасности, или стационарной системой пожаротушения пеной высокой кратности, обеспечивающей равноценную защиту.

7.1.2 В случаях, когда к удовлетворению Администрации показано, что пассажирское судно совершает настолько непродолжительные рейсы, что применение требований [пункта 7.1.1](#) было бы нецелесообразным, а также на судах валовой вместимостью менее 1000 средства пожаротушения в грузовых помещениях должны отвечать требованиям Администрации, при условии что судно оборудовано стальными крышками люков и эффективными средствами закрытия всех вентиляционных и других отверстий, ведущих в грузовые помещения.

7.1.3 За исключением помещений с горизонтальным способом погрузки и выгрузки и помещений для перевозки транспортных средств, грузовые помещения на грузовых судах валовой вместимостью 2000 и более должны быть защищены стационарной системой пожаротушения углекислым или инертным газами, отвечающей положениям [Кодекса](#) по системам пожарной безопасности, или стационарной системой пожаротушения пеной высокой кратности, обеспечивающей равноценную защиту.

7.1.4 Администрация может не применять требования [пунктов 7.1.3](#) и [7.2](#) к грузовым помещениям любого грузового судна, построенного и предназначенного только для перевозки руды, угля, зерна, невысушенных

лесоматериалов, негорючих грузов или грузов, которые, по мнению Администрации, представляют низкую пожароопасность. Такие изъятия могут предоставляться только в том случае, если судно оборудовано стальными крышками люков и эффективными средствами закрытия всех вентиляционных и других отверстий, ведущих в грузовые помещения. При предоставлении таких изъятий Администрация должна выдать Свидетельство об изъятии независимо от даты постройки соответствующего судна, согласно [правилу I/12 "a"vi](#), и должна обеспечить, чтобы перечень грузов, которые разрешено перевозить судну, был приложен к [Свидетельству](#) об изъятии.

7.2 Стационарные системы газового пожаротушения для опасных грузов

В любом грузовом помещении судна, занятого перевозкой опасных грузов, должна быть предусмотрена стационарная система пожаротушения углекислым или инертным газами, отвечающая положениям [Кодекса](#) по системам пожарной безопасности, или система пожаротушения, которая, по мнению Администрации, обеспечивает равноценную защиту перевозимых грузов.

7.3 Борьба с пожаром на судах, спроектированных для перевозки контейнеров на открытой палубе или выше открытой палубы и находящихся на этапе постройки 1 января 2016 года или после этой даты

7.3.1 Дополнительно к оборудованию и устройствам, требуемым [пунктами 10.1](#) и [10.2](#), на судне должен иметься по меньшей мере один заостренный распылитель водяного тумана.

7.3.1.1 Заостренный распылитель водяного тумана должен состоять из трубки с заостренной насадкой, способной пробить стенку контейнера и наполнить водяным туманом замкнутое пространство (контейнер и т.д.) при наличии подключения к пожарной магистрали.

7.3.2 На судах, спроектированных для перевозки пяти или более ярусов контейнеров на открытой палубе или выше открытой палубы, в дополнение к требованиям [пункта 7.3.1](#) должны иметься передвижные водяные лафетные стволы в следующем количестве:

.1 суда шириной до 30 м: по меньшей мере два передвижных водяных лафетных ствола; или

.2 суда шириной 30 м или более: по меньшей мере четыре передвижных водяных лафетных ствола.

7.3.2.1 Передвижные водяные лафетные стволы, все необходимые пожарные рукава, монтажные принадлежности и необходимые элементы крепежа должны быть готовы к использованию и храниться за пределами

районов грузовых помещений в месте, для которого мала вероятность быть отрезанным в случае пожара в этих грузовых помещениях.

7.3.2.2 Должно быть предусмотрено достаточное количество пожарных кранов, так чтобы:

.1 все имеющиеся передвижные водяные лафетные стволы могли работать одновременно для образования эффективных водяных барьеров в нос и в корму от каждой контейнерной зоны;

.2 две струи воды, соответствующие требованиям [пункта 2.1.5.1](#), могли подаваться под давлением, соответствующим требованиям [пункта 2.1.6](#); и

.3 в каждый из предусмотренных требованиями передвижных водяных лафетных стволов вода могла поступать от отдельного пожарного крана под давлением, необходимым для подъема воды до верхнего яруса контейнеров на палубе.

7.3.2.3 В передвижные водяные лафетные стволы вода может поступать из пожарной магистрали, при условии что производительность пожарных насосов и диаметр пожарной магистрали достаточны для одновременной работы передвижных водяных лафетных стволов и подачи двух струй воды из пожарных рукавов при требуемых значениях давления. При перевозке опасных грузов производительность пожарных насосов и диаметр пожарной магистрали должны также отвечать требованиям [правила 19.3.1.5](#) в той мере, в какой они применимы к грузовым зонам на палубе.

7.3.2.4 Работоспособность каждого передвижного водяного лафетного ствола должна быть испытана во время первоначального освидетельствования на судне в соответствии с требованиями Администрации. Во время испытаний необходимо проверить, что:

.1 передвижной водяной лафетный ствол может быть надежно закреплен на конструктивных элементах судна с целью обеспечения его безопасной и эффективной работы; и

.2 струя передвижного водяного лафетного ствола достает до верхнего яруса контейнеров при одновременной работе всех предусмотренных требованиями лафетных стволов и водяных струй от пожарных рукавов.

(п. 7.3 введен [Резолюцией](#) ИМО от 22.05.2014 N MSC.365(93))

8 Защита грузовых танков

8.1 Стационарные палубные пенные системы

8.1.1 На танкерах дедвейтом 20000 тонн и более в соответствии с

требованиями [Кодекса](#) по системам пожарной безопасности должна быть предусмотрена стационарная палубная пенная система. Однако в соответствии с [правилом I/5](#), принимая во внимание устройство и оборудование судна, Администрация может допустить вместо нее другие стационарные установки, если они обеспечивают равноценную защиту. Альтернативные стационарные установки должны отвечать требованиям [пункта 8.1.2](#).

8.1.2 В соответствии с [пунктом 8.1.1](#), если Администрация допускает равноценную стационарную установку вместо стационарной палубной пенной системы, такая установка должна:

.1 обеспечивать тушение горящих разливов, а также препятствовать воспламенению еще не горящих разливов нефти; и

.2 обеспечивать тушение пожара в поврежденных танках.

8.1.3 Танкеры дедвейтом менее 20000 тонн должны быть снабжены палубной пенной системой, отвечающей требованиям [Кодекса](#) по системам пожарной безопасности.

9 Защита грузовых насосных отделений

9.1 Стационарные системы пожаротушения

Каждое грузовое насосное отделение должно быть оборудовано одной из нижеследующих стационарных систем пожаротушения, управляемых из легкодоступного места вне насосного отделения. Грузовые насосные отделения должны быть оборудованы системой, подходящей для машинных помещений категории А.

9.1.1 Системой пожаротушения углекислым газом, отвечающей положениям [Кодекса](#) по системам пожарной безопасности, а также следующим требованиям:

.1 аварийно-предупредительная сигнализация, дающая звуковое предупреждение о пуске огнетушащего вещества, должна быть безопасной для использования в легковоспламеняющейся смеси паров груза/воздуха; и

.2 у органов управления должно быть вывешено предупреждение, указывающее на то, что ввиду опасности воспламенения из-за разрядов статического электричества система должна применяться лишь для тушения пожаров, а не с целью инертизации.

9.1.2 Системой пожаротушения пеной высокой кратности, отвечающей положениям [Кодекса](#) по системам пожарной безопасности, при условии что предусмотренный пенообразователь является подходящим для тушения

пожаров, связанных с перевозимыми грузами.

9.1.3 Стационарной системой пожаротушения водораспылением, отвечающей требованиям [Кодекса](#) по системам пожарной безопасности.

9.2 Количество огнетушащего вещества

Если огнетушащее вещество, используемое в системе пожаротушения грузового насосного отделения, используется также в системах, обслуживающих другие помещения, то нет необходимости, чтобы предусмотренное количество вещества или интенсивность его подачи превышали максимальные значения, требуемые для наибольшего из помещений.

10 Снаряжение пожарного

10.1 Типы снаряжения пожарного

.1 Снаряжение пожарного должно отвечать положениям [Кодекса](#) по системам пожарной безопасности; и

.2 Автономный дыхательный аппарат сжатого воздуха снаряжения пожарного должен отвечать пункту 2.1.2.2 [главы 3](#) Кодекса по системам пожарной безопасности к 1 июля 2019 года (п. 10.1 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 30.11.2012 N MSC.338(91))

10.2 Количество комплектов снаряжения пожарного

10.2.1 На судах должно иметься по меньшей мере два комплекта снаряжения пожарного.

10.2.2 Кроме того, на пассажирских судах должно быть предусмотрено:

.1 на каждые полные или неполные 80 м общей длины всех пассажирских и служебных помещений на палубе, на которой расположены такие помещения, или, если таких палуб больше чем одна, то на палубе, имеющей наибольшую общую длину указанных помещений, - два комплекта снаряжения пожарного и, кроме того, два комплекта личного снаряжения, причем в каждый из комплектов личного снаряжения должны входить предметы, указанные в [Кодексе](#) по системам пожарной безопасности. На пассажирских судах, перевозящих более 36 пассажиров, должны быть предусмотрены два дополнительных комплекта снаряжения пожарного для каждой главной вертикальной зоны. Однако не требуется дополнительных комплектов снаряжения пожарного для выгородок трапов, которые образуют отдельные главные вертикальные зоны, и для главных вертикальных зон в носовой или кормовой оконечностях судна, которые не имеют помещений

категорий 6, 7, 8 или 12, определенных в [правиле 9.2.2.3](#); и

.2 на судах, перевозящих более 36 пассажиров, для каждой пары дыхательных аппаратов должна быть предусмотрена одна приставка для образования водяного тумана, которая должна храниться рядом с такими аппаратами.

10.2.3 Кроме того, на танкерах должно быть предусмотрено два комплекта снаряжения пожарного.

10.2.4 Администрация может потребовать дополнительных комплектов личного снаряжения и дыхательных аппаратов, должным образом учитывая при этом размеры и тип судна.

10.2.5 Для каждого требуемого дыхательного аппарата должно быть предусмотрено два запасных заряда. На пассажирских судах, перевозящих не более 36 пассажиров, и грузовых судах, которые оборудованы соответствующим образом расположенными средствами для полной перезарядки воздушных баллонов, не загрязняя их, необходимо наличие только одного запасного заряда для каждого требуемого аппарата. На пассажирских судах, перевозящих более 36 пассажиров, должно быть предусмотрено по меньшей мере два запасных заряда для каждого дыхательного аппарата.

10.2.6 Пассажирские суда, перевозящие более 36 пассажиров, построенные 1 июля 2010 года или после этой даты, должны быть оборудованы соответствующим образом расположенными средствами для полной перезарядки дыхательных воздушных баллонов, не загрязняя их. Такими средствами для перезарядки должны быть:

.1 дыхательные воздушные компрессоры, питание к которым поступает от основного и аварийного распределительного щита, или с индивидуальным приводом, минимальная мощность которых составляет 60 л/мин на требуемый дыхательный аппарат, но не превышает 420 л/мин; или

.2 независимые системы хранения под высоким давлением с давлением, достаточным для перезарядки дыхательных аппаратов, используемых на борту, мощность которых составляет не менее 1200 л на требуемый дыхательный аппарат, но не превышает 50000 л окружающего воздуха.
(п. 10.2.6 введен [Резолюцией ИМО от 04.12.2008 N MSC.269\(85\)](#) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2010)

10.3 Хранение снаряжения пожарного

10.3.1 Комплекты снаряжения пожарного или комплекты личного снаряжения должны быть готовыми к использованию и храниться в

легкодоступном месте, которое имеет постоянную и четкую маркировку, а в случае, когда на судне имеется более одного комплекта снаряжения пожарного или более одного комплекта личного снаряжения, они должны храниться в удаленных друг от друга местах.

10.3.2 На пассажирских судах в одном и том же месте должно иметься по меньшей мере два комплекта снаряжения пожарного и, кроме того, один комплект личного снаряжения. В каждой главной вертикальной зоне должны храниться по меньшей мере два комплекта снаряжения пожарного.

10.4 Средства связи пожарных

На судах, построенных 1 июля 2014 года или после этой даты, в каждой пожарной партии для связи между пожарными должны быть предусмотрены как минимум два переносных радиотелефонных аппарата двусторонней связи. Эти переносные радиотелефонные аппараты двусторонней связи должны быть взрывобезопасного или искробезопасного типа. Суда, построенные до 1 июля 2014 года, должны отвечать требованиям настоящего пункта не позднее первого освидетельствования после 1 июля 2018 года.

(п. 10.4 введен [Резолюцией](#) ИМО от 30.11.2012 N MSC.338(91))

Правило 11

Конструктивная огнестойкость

1 Цель

Целью настоящего правила является поддержание конструктивной огнестойкости судна для предупреждения частичного или полного разрушения конструкций судна вследствие снижения прочности под воздействием тепла. Для этой цели материалы, используемые в конструкции судна, должны обеспечивать, чтобы конструктивная огнестойкость не ухудшалась из-за пожара.

2 Материал корпуса, надстроек, конструктивных переборок, палуб и рубок

Корпус, надстройки, конструктивные переборки, палубы и рубки должны быть изготовлены из стали или другого равноценного материала. При применении определения стали или другого равноценного материала, приведенного в [правиле 3.43](#), "применимое огневое воздействие" должно соответствовать стандартам огнестойкости и изоляции, приведенным в [таблицах 9.1 - 9.4](#). Например, если для таких перекрытий, как палубы или бортовые и концевые переборки рубок, разрешается огнестойкость "В-0", то "применимое огневое воздействие" должно равняться полчаса.

3 Конструкции из алюминиевого сплава

Если в [пункте 2](#) не оговорено иное, в случаях, когда какая-либо часть конструкции изготовлена из алюминиевого сплава, должны применяться следующие положения:

.1 изоляция изготовленных из алюминиевого сплава деталей перекрытий класса "А" или "В", за исключением конструкций, которые, по мнению Администрации, не являются несущими, должна быть такой, чтобы в любой момент применимого огневого воздействия при стандартном испытании на огнестойкость температура основы конструкции не повышалась более чем на 200 °С по сравнению с температурой окружающей среды; и

.2 особое внимание должно быть уделено изоляции изготовленных из алюминиевого сплава деталей колонн, пиллерсов и других конструктивных элементов, служащих опорой мест расположения и спуска спасательных шлюпок и плотов, мест посадки в них и перекрытий классов "А" или "В", для обеспечения того, чтобы:

.2.1 такие элементы, служащие опорой мест расположения и спуска спасательных шлюпок и плотов, мест посадки в них и перекрытий класса "А", отвечали требованию в отношении предела повышения температуры, указанному в [пункте 3.1](#), по истечении одного часа; и

.2.2 такие элементы, служащие опорой перекрытий класса "В", отвечали требованию в отношении предела повышения температуры, указанному в [пункте 3.1](#), по истечении получаса.

4 Машинные помещения категории А

4.1 Верхние перекрытия и шахты

Верхние перекрытия и шахты машинных помещений категории А должны быть изготовлены из стали и изолированы, как требуется [таблицами 9.5](#) и [9.7](#) соответственно.

4.2 Листы настила

Листы настила обычных проходов в машинных помещениях категории А должны быть изготовлены из стали.

5 Материалы забортных устройств

Материалы, легко теряющие свои свойства при нагреве, не должны применяться для забортных шпигатов, санитарных сливов и других сливных отверстий, находящихся около ватерлинии и в местах, где разрушение

материала в случае пожара создало бы опасность затопления.

6 Защита конструкции грузовых танков от избыточного давления или вакуума на танкерах

6.1 Общие положения

Газоотводные устройства должны быть спроектированы и эксплуатироваться так, чтобы не допускать возникновения в грузовых танках избыточного давления или вакуума, превышающих расчетные параметры, и быть такими, чтобы обеспечивать:

.1 прохождение, во всех случаях через дыхательные клапаны, незначительных количеств смесей паров, воздуха или инертного газа, вызванное температурными колебаниями в грузовом танке; и

.2 прохождение больших количеств смесей паров, воздуха или инертного газа во время погрузки и балластировки или во время выгрузки.

6.2 Отверстия для небольшого прохождения смесей, вызванного температурными колебаниями

Выходные отверстия дыхательных клапанов, требуемых [пунктом 6.1.1](#), должны:

.1 располагаться на наибольшей практически возможной высоте над палубой грузовых танков, с тем чтобы обеспечить максимальное рассеивание легковоспламеняющихся паров, но в любом случае - на высоте не менее 2 м от палубы грузовых танков; и

.2 располагаться на наибольшем практически возможном расстоянии, но не менее 5 м от ближайших воздухозаборников и отверстий, ведущих в выгороженные помещения, содержащие источник воспламенения, а также от палубных механизмов и оборудования, которые могут создавать опасность воспламенения. Брашпиль и отверстия цепных ящиков создают опасность воспламенения.

Для танкеров, находящихся на этапе постройки 1 января 2017 года или после этой даты, отверстия должны соответствовать [правилу 4.5.3.4.1](#). (абзац введен [Резолюцией](#) ИМО от 11.06.2015 N MSC.392(95))

6.3 Меры безопасности в грузовых танках

6.3.1 Предупредительные меры для предотвращения подъема жидкости в газоотводную систему

Должны быть приняты меры для предотвращения подъема жидкости в газоотводную систему до высоты, превышающей расчетное давление грузовых танков. С этой целью должна быть предусмотрена аварийно-предупредительная сигнализация о высоком уровне или системы контроля за переливом, или другие равноценные средства, а также независимые измерительные приборы и процедуры заполнения грузовых танков. Для целей настоящего правила переливные клапаны не рассматриваются как равноценная система.

6.3.2 Вспомогательные средства предотвращения избыточного давления/вакуума

Должно быть предусмотрено вспомогательное средство, позволяющее полный выход смесей паров, воздуха или инертного газа для предотвращения возникновения избыточного давления или вакуума в случае отказа устройств, упомянутых в [пункте 6.1.2](#). Кроме того, для танкеров, находящихся на этапе постройки 1 января 2017 года или после этой даты, это вспомогательное средство должно быть способно предотвращать избыточное давление или вакуум в случае повреждения средств отключения, требуемых в [правиле 4.5.3.2.2](#), или их непреднамеренного закрытия. В качестве альтернативы, на каждом танке, защищенном устройством, требуемым в [пункте 6.1.2](#), могут устанавливаться датчики давления, контролируемые в судовом посту управления грузовыми операциями или в месте, откуда обычно осуществляются грузовые операции. Такое оборудование контроля также должно обеспечивать аварийно-предупредительную сигнализацию, которая включается при обнаружении избыточного давления или вакуума в танке. (в ред. [Резолюции ИМО от 11.06.2015 N MSC.392\(95\)](#))

6.3.3 Перепускные устройства на газоотводных магистралях

Дыхательные клапаны, требуемые [пунктом 6.1.1](#), если они расположены на газоотводной магистрали или мачте, могут быть снабжены перепускным устройством. В случае установки такого устройства должны быть предусмотрены соответствующие указатели, показывающие, открыто оно или закрыто.

6.3.4 Устройства, ограничивающие рост/падение давления

Должно быть предусмотрено одно или несколько устройств, ограничивающих рост/падение давления, с целью защиты грузовых танков от воздействия:

.1 избыточного давления, превышающего испытательное давление грузового танка, в случае когда погрузка груза должна осуществляться с максимальной предусмотренной производительностью, а все другие выпускные отверстия закрыты; и

.2 разрежения, превышающего 700 мм водяного столба, в случае когда выгрузка груза должна осуществляться с максимальной предусмотренной производительностью грузовых насосов, а вентиляторы инертного газа вышли из строя.

Такие устройства должны устанавливаться на магистрали инертного газа, если только они не установлены в газоотводной системе, требуемой [правилом 4.5.3.1](#), или на отдельных грузовых танках. Расположение и конструкция устройств должны быть в соответствии с [правилом 4.5.3](#) и [пунктом 6](#).

6.4 Размер выпускных отверстий для отвода газа

Выпускные отверстия для отвода газа во время погрузки, выгрузки груза и балластировки, требуемые [пунктом 6.1.2](#), должны быть сконструированы, исходя из максимальной расчетной скорости погрузки, умноженной, с учетом выделения газов, на коэффициент, равный по меньшей мере 1,25, с тем чтобы предотвратить возникновение в любом грузовом танке давления, превышающего расчетное. Капитан должен быть снабжен информацией относительно максимальной допустимой скорости погрузки для каждого грузового танка, а в случае применения общих газоотводных систем - для каждой группы грузовых танков.

Часть D

ЭВАКУАЦИЯ

Правило 12

Оповещение экипажа и пассажиров

1 Цель

Целью настоящего правила является обеспечение мер по оповещению экипажа и пассажиров о пожаре для их безопасной эвакуации. С этой целью должны быть предусмотрены общесудовая система аварийно-предупредительной сигнализации и система громкоговорящей связи.

2 Общесудовая система аварийно-предупредительной сигнализации

Общесудовая система аварийно-предупредительной сигнализации, требуемая [правилом III/6.4.2](#), должна использоваться для оповещения экипажа и пассажиров о пожаре.

3 Система громкоговорящей связи на пассажирских судах

Система громкоговорящей связи или другие эффективные средства связи,

отвечающие требованиям [правила III/6.5](#), должны иметься во всех жилых и служебных помещениях и постах управления, а также на открытых палубах.

Правило 13

Пути эвакуации

1 Цель

Целью настоящего правила является обеспечение путей эвакуации, с тем чтобы люди на судне могли безопасно и быстро эвакуироваться на палубу посадки в спасательные шлюпки и плоты. Для этой цели должны соблюдаться следующие функциональные требования:

.1 должны быть предусмотрены безопасные пути эвакуации;

.2 пути эвакуации должны поддерживаться в безопасном состоянии, свободном от препятствий; и

.3 при необходимости должны быть предусмотрены дополнительные средства для эвакуации, облегчающие доступ, обеспечивающие четкую разметку и надлежащую конфигурацию для аварийных ситуаций.

2 Общие требования

2.1 Если в настоящем правиле специально не предусмотрено иное, должно быть предусмотрено по меньшей мере два удаленных друг от друга пути эвакуации из всех помещений или группы помещений.

2.2 Лифты не должны рассматриваться как один из путей эвакуации, требуемых настоящим правилом.

3 Пути эвакуации из постов управления, жилых и служебных помещений

3.1 Общие требования

3.1.1 Должны быть предусмотрены трапы, обеспечивающие пути для быстрой эвакуации на палубу посадки в спасательные шлюпки и плоты из жилых помещений пассажиров и экипажа, а также помещений, где обычно работает экипаж, за исключением машинных помещений.

3.1.2 Если в настоящем правиле специально не предусмотрено иное, коридор, вестибюль или часть коридора, из которых имеется только один путь эвакуации, должны быть запрещены. Тупиковые коридоры, используемые в районах обслуживания, которые необходимы для эксплуатации судна, такие как станции топлива и поперечные коридоры снабжения, должны разрешаться

при условии, что такие тупиковые коридоры отделены от районов жилых помещений экипажа и к ним не имеется доступа из районов жилых помещений пассажиров. Кроме того, часть коридора, длина которой не превышает ширины коридора, считается уступом или местным удлинением и разрешается.

3.1.3 Все трапы в жилых и служебных помещениях и постах управления должны иметь стальную рамную конструкцию, за исключением случаев, когда Администрация разрешает применение другого равноценного материала.

3.1.4 Если помещение радиотелеграфной станции не имеет прямого доступа на открытую палубу, то должно быть предусмотрено два пути эвакуации из него или доступа к нему, одним из которых может быть иллюминатор или окно достаточных размеров, либо другой путь, отвечающий требованиям Администрации.

3.1.5 Двери на путях эвакуации обычно должны открываться в направлении эвакуации, однако:

.1 двери отдельных кают могут открываться внутрь каюты, для того чтобы избежать нанесения телесных повреждений людям, находящимся в коридоре, когда дверь открывается; и

.2 двери в вертикальных шахтах для аварийной эвакуации могут открываться наружу шахты, с тем чтобы шахту можно было использовать как в целях эвакуации, так и для доступа.

3.2 Пути эвакуации на пассажирских судах

3.2.1 Эвакуация из помещений, находящихся под палубой переборок

3.2.1.1 Под палубой переборок должно быть предусмотрено два пути эвакуации из каждого водонепроницаемого отсека или другого подобным образом ограниченного помещения или группы помещений, при этом по меньшей мере один из путей должен быть независимым от водонепроницаемых дверей. В виде исключения Администрация может допустить наличие только одного пути эвакуации для редко посещаемых помещений экипажа, при условии что требуемый путь эвакуации не зависит от водонепроницаемых дверей.

3.2.1.2 Если Администрация, согласно положениям [пункта 3.2.1.1](#), допускает наличие только одного пути эвакуации, то этот путь должен обеспечивать безопасную эвакуацию. Однако ширина трапов в свету должна быть не менее 800 мм, и они должны иметь поручни по обеим сторонам.

3.2.2 Эвакуация из помещений, находящихся над палубой переборок

Над палубой переборок должно быть по меньшей мере два пути эвакуации из каждой главной вертикальной зоны или другого подобным образом ограниченного помещения или группы помещений, при этом по меньшей мере один из путей должен обеспечивать доступ к трапу, образующему вертикальный путь эвакуации.

3.2.3 Прямой доступ к выгородкам трапов

Выгородки трапов в жилых и служебных помещениях должны иметь прямой доступ в коридоры и иметь площадь, достаточную для предотвращения заторов, с учетом количества людей, которые могут воспользоваться трапами в аварийной ситуации. В пределах границ таких выгородок трапов разрешаются только общественные туалеты, шкафы из негорючего материала для хранения не представляющего риска оборудования безопасности и бюро информации открытого типа для пассажиров. Прямой доступ к этим выгородкам трапов могут иметь только коридоры, лифты, общественные туалеты, помещения специальной категории и открытые помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, к которым могут иметь доступ перевозимые пассажиры, другие пути эвакуации, требуемые [пунктом 3.2.4.1](#), и внешние площади. Общественные помещения также могут иметь прямой доступ к выгородкам трапов, за исключением пространства за кулисами театра. Небольшие коридоры или "вестибюли", используемые для отделения выгороженного трапа от камбуза или главных прачечных, могут иметь прямой доступ к трапу, при условии что они занимают минимальную площадь палубы 4,5 кв. м, шириной не менее 900 мм, а также имеют пост с пожарным рукавом.

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 08.12.2006 N MSC.216(82) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2010)

3.2.4 Детали путей эвакуации

3.2.4.1 По меньшей мере один из путей эвакуации, требуемых [пунктами 3.2.1.1](#) и [3.2.2](#), должен быть легкодоступным выгороженным трапом, обеспечивающим непрерывное укрытие от пожара от своего нижнего конца до соответствующих палуб посадки в спасательные шлюпки и плоты или до самой верхней открытой палубы, если посадочная палуба не простирается до рассматриваемой главной вертикальной зоны. В последнем случае прямой доступ к посадочной палубе должен обеспечиваться с помощью внешних открытых трапов и проходов, которые должны иметь аварийное освещение в соответствии с [правилом III/11.5](#), а также должны иметь покрытие, которое не скользит под ногами. Ограничивающие конструкции, обращенные в сторону внешних открытых трапов и проходов, составляющих часть пути эвакуации, и ограничивающие конструкции, расположенные в таком месте, где их повреждение во время пожара может затруднить проход к посадочной палубе, должны быть огнестойкими и иметь величины изоляции в соответствии с

таблицами 9.1 - 9.4, в зависимости от случая.

3.2.4.2 Должна быть предусмотрена защита пути следования от выгородок трапов к местам посадки в спасательные шлюпки и плоты либо непосредственно, либо путем защищенных внутренних путей, которые имеют огнестойкость и значения изоляции для выгородок трапов, определенных таблицами 9.1 - 9.4, в зависимости от случая.

3.2.4.3 Трапы, обслуживающие только какое-либо одно помещение и балкон в этом помещении, не должны рассматриваться как один из требуемых путей эвакуации.

3.2.4.4 Каждый уровень в пределах атриума должен иметь два пути эвакуации, один из которых должен обеспечивать прямой доступ к выгороженному вертикальному пути эвакуации в соответствии с требованиями пункта 3.2.4.1.

3.2.4.5 Ширина, количество и протяженность трапов должны отвечать требованиям Кодекса по системам пожарной безопасности.

3.2.5 Разметка путей эвакуации

3.2.5.1 В дополнение к аварийному освещению, требуемому правилами II-1/42 и III/11.5, пути эвакуации, включая трапы и выходы, должны быть размечены с помощью освещения или фотолюминесцентных указательных полос, расположенных не выше 300 мм над палубой, на всем пути эвакуации, включая повороты и пересечения. Разметка должна помогать пассажирам определять все пути эвакуации и легко находить выходы. Если используется электрическое освещение, оно должно питаться от аварийного источника электроэнергии и должно быть устроено таким образом, чтобы выход из строя любого одного светового указателя или разрыв световой полосы не приводили к выходу из строя световой разметки. Кроме того, требуемые указатели путей эвакуации и мест расположения противопожарного оборудования должны быть изготовлены из фотолюминесцентного материала или освещаться. Администрация должна обеспечить, чтобы такое освещение или фотолюминесцентное оборудование были оценены, испытаны и применялись в соответствии с Кодексом по системам пожарной безопасности.

3.2.5.2 На пассажирских судах, перевозящих более 36 пассажиров, требования пункта 3.2.5.1 должны также применяться к районам жилых помещений экипажа.

3.2.5.3 Вместо системы освещения пути эвакуации, требуемой пунктом 3.2.5.1, могут допускаться альтернативные системы управления эвакуацией, если они одобрены Администрацией на основе руководства, разработанного Организацией.

(п. 3.2.5.3 введен Резолюцией ИМО от 08.12.2006 N MSC.216(82) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2010)

3.2.6 Обычно заdraенные двери, составляющие часть пути эвакуации

3.2.6.1 Для открытия дверей отдельных кают и кают, состоящих из нескольких помещений, с внутренней стороны не должно требоваться ключей. На любом установленном пути эвакуации также не должно быть дверей, которые бы требовали ключей для их открытия при следовании в направлении эвакуации.

3.2.6.2 Эвакуационные двери из общественных помещений, которые обычно заперты на защелку, должны быть оборудованы средством ее быстрого освобождения. Такое средство должно представлять собой механизм защелки, включающий устройство, которое освобождает защелку после приложения усилия в направлении эвакуации. Механизмы быстрого освобождения дверей должны быть спроектированы и установлены с соблюдением требований Администрации, и в частности:

.1 включать стержни или панели, выдвигающаяся часть которых выступает по меньшей мере на половину ширины створки двери и расположена по горизонтали на высоте не менее 760 мм и не более 1120 мм от палубы;

.2 вызывать освобождение защелки во время приложения усилия, не превышающего 67 Н; и

.3 не иметь никакого запирающего устройства, стопорного винта или другого средства, которое могло бы препятствовать освобождению защелки во время приложения усилия к освобождающему механизму.

3.2.7 Анализ эвакуации для пассажирских судов

3.2.7.1 На раннем этапе проектирования с помощью анализа эвакуации должна быть проведена оценка путей эвакуации. Такой анализ применяется:

.1 к пассажирским судам ро-ро, находящимся на этапе постройки 1 июля 1999 года или после этой даты; и

.2 к другим пассажирским судам, находящимся на этапе постройки 1 января 2020 года или после этой даты и перевозящим более 36 пассажиров.

3.2.7.2 Анализ применяется для того, чтобы выявить и устранить, насколько это практически возможно, скопление людей, которое может возникнуть при оставлении судна в результате перемещения пассажиров и членов экипажа по путям эвакуации, включая вероятность того, что членам

экипажа придется двигаться по этим путям в направлении, противоположном движению пассажиров. Кроме того, этот анализ должен применяться для демонстрации того, что меры по эвакуации являются достаточно гибкими и в них предусмотрена возможность того, что некоторые пути эвакуации, места сбора, места посадки или спасательные шлюпки и плоты могут в результате аварии выйти из строя.

(п. 3.2.7 введен [Резолюцией](#) ИМО от 19.05.2016 N MSC.404(96))

3.3 Пути эвакуации на грузовых судах

3.3.1 Общие положения

На всех уровнях расположения жилых помещений должно быть предусмотрено по меньшей мере два удаленных друг от друга пути эвакуации из каждого ограниченного помещения или группы помещений.

3.3.2 Эвакуация из помещений, расположенных ниже самой нижней открытой палубы

Ниже самой нижней открытой палубы главным путем эвакуации должен быть трап, а вторым путем эвакуации могут быть шахта или трап.

3.3.3 Эвакуация из помещений, расположенных выше самой нижней открытой палубы

Выше самой нижней открытой палубы путями эвакуации должны быть трапы или двери, ведущие на открытую палубу, либо их сочетание.

3.3.4 Тупиковые коридоры

Тупиковые коридоры длиной более 7 м не допускаются.

3.3.5 Ширина и протяженность путей эвакуации

Ширина, количество и протяженность путей эвакуации должны быть в соответствии с требованиями [Кодекса](#) по системам пожарной безопасности.

3.3.6 Освобождение от выполнения требования относительно двух путей эвакуации

В виде исключения Администрация может допустить наличие только одного пути эвакуации для редко посещаемых помещений экипажа, при условии что требуемый путь эвакуации не зависит от водонепроницаемых дверей.

3.4 Дыхательные аппараты для аварийной эвакуации

3.4.1 Дыхательные аппараты для аварийной эвакуации должны отвечать требованиям [Кодекса](#) по системам пожарной безопасности. На судне должны иметься запасные дыхательные аппараты для аварийной эвакуации.

3.4.2 На всех судах должно иметься по меньшей мере два дыхательных аппарата для аварийной эвакуации в пределах жилых помещений.

3.4.3 На всех пассажирских судах в каждой главной вертикальной зоне должно иметься по меньшей мере два дыхательных аппарата для аварийной эвакуации.

3.4.4 В дополнение к тому, что требуется в [пункте 3.4.3](#), на всех пассажирских судах, перевозящих более 36 пассажиров, в каждой главной вертикальной зоне должно иметься два дыхательных аппарата для аварийной эвакуации.

3.4.5 Однако [пункты 3.4.3](#) и [3.4.4](#) не применяются к выгородкам трапов, которые образуют отдельные главные вертикальные зоны, и к главным вертикальным зонам в носовой и кормовой оконечностях судна, которые не содержат помещений категории 6, 7, 8 или 12, определенных в [правиле 9.2.2.3](#).

4 Пути эвакуации из машинных помещений

4.1 Пути эвакуации на пассажирских судах

Пути эвакуации из каждого машинного помещения на пассажирских судах должны отвечать следующим положениям.

4.1.1 Эвакуация из помещений, расположенных под палубой переборок

Если помещение расположено под палубой переборок, два пути эвакуации должны состоять:

.1 из двух комплектов стальных трапов, удаленных как можно дальше друг от друга, ведущих к дверям в верхней части помещения, расположенным на таком же удалении друг от друга, которые обеспечивают выход на соответствующие палубы посадки в спасательные шлюпки и плоты. Один из этих трапов должен находиться внутри защищенной выгородки, отвечающей требованиям [правила 9.2.2.3](#), категория 2, или [правила 9.2.2.4](#), категория 4, в зависимости от случая, от нижней части обслуживаемого им помещения до безопасного места вне этого помещения. В выгородке должны быть установлены самозакрывающиеся противопожарные двери, имеющие такой же стандарт огнестойкости. Трап должен крепиться таким образом, чтобы в выгородку не передавалось тепло через неизолированные точки крепления. Защищенная выгородка должна иметь минимальные внутренние размеры по меньшей мере 800 x 800 мм и должна иметь средства аварийного освещения;

или

.2 из одного стального трапа, ведущего к двери в верхней части помещения, которая обеспечивает выход на посадочную палубу, и, кроме того, стальной двери, открываемой с обеих сторон, расположенной в нижней части помещения на достаточном удалении от указанного трапа и обеспечивающей доступ к безопасному пути эвакуации из нижней части помещения на посадочную палубу.

4.1.2 Эвакуация из помещений, расположенных над палубой переборок

Если помещение находится над палубой переборок, то два пути эвакуации должны быть удалены как можно дальше друг от друга, а выходные двери на таких путях эвакуации должны быть в таком месте, из которого предусмотрен доступ на соответствующие палубы посадки в спасательные шлюпки и плоты. Если на таких путях эвакуации требуется использование трапов, такие трапы должны быть стальными.

4.1.3 Освобождение от выполнения требований в отношении двух путей эвакуации

На судах валовой вместимостью менее 1000 Администрация может допустить наличие только одного пути эвакуации, учитывая должным образом ширину и расположение верхней части помещения. На судах валовой вместимостью 1000 и более Администрация может допустить наличие только одного пути эвакуации из любого такого помещения, включая обычно необслуживаемые помещения вспомогательных механизмов, учитывая должным образом его характер и расположение, а также то, работают ли обычно в нем люди, при условии что дверь или стальной трап обеспечивают безопасный путь эвакуации на посадочную палубу. В помещении рулевого привода должен быть предусмотрен второй путь эвакуации если в этом помещении находится аварийный пост управления рулем, кроме случаев, когда из этого помещения есть прямой выход на открытую палубу.

4.1.4 Эвакуация из постов управления механизмами

Должны быть предусмотрены два пути эвакуации из поста управления механизмами, расположенного в машинном помещении, по меньшей мере один из которых должен обеспечивать непрерывное укрытие от пожара до безопасного места вне машинного помещения.

4.1.5 Наклонные трапы и лестницы

На судах, находящихся на этапе постройки 1 января 2016 года или после этой даты, все наклонные трапы/лестницы, оборудованные в соответствии с требованиями [пункта 4.1.1](#), с открытыми ступенями в машинных помещениях,

которые являются частью путей эвакуации или обеспечивают к ним доступ, но расположены вне пределов защищенной выгородки, должны быть изготовлены из стали. С нижней стороны такие трапы/лестницы должны быть снабжены стальными щитами, с тем чтобы защитить эвакуирующийся персонал от жара и пламени, поступающих снизу.

(п. 4.1.5 введен [Резолюцией](#) ИМО от 22.05.2014 N MSC.365(93))

4.1.6 Эвакуация из главных мастерских в машинных помещениях

На судах, находящихся на этапе постройки 1 января 2016 года или после этой даты, должны быть предусмотрены два пути эвакуации из главной мастерской в машинном помещении. По меньшей мере один из этих путей эвакуации должен представлять собой укрытие от пожара на всем своем протяжении до безопасного места вне машинного помещения.

(п. 4.1.6 введен [Резолюцией](#) ИМО от 22.05.2014 N MSC.365(93))

4.2 Пути эвакуации на грузовых судах

Пути эвакуации из каждого машинного помещения на грузовых судах должны соответствовать следующим положениям.

4.2.1 Пути эвакуации из машинных помещений категории А

За исключением предусмотренного в [пункте 4.2.2](#), должны быть предусмотрены два пути эвакуации из каждого машинного помещения категории А. В частности, должно быть выполнено одно из следующих положений:

.1 наличие двух комплектов стальных трапов, удаленных как можно дальше друг от друга, 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 должен находиться внутри защищенной выгородки, отвечающей требованиям [правила 9.2.3.3](#), категория 4, от нижней части обслуживаемого им помещения до безопасного места вне этого помещения. В выгородке должны быть установлены самозакрывающиеся противопожарные двери, имеющие такой же стандарт огнестойкости. Трап должен крепиться таким образом, чтобы в выгородку не передавалось тепло через неизолированные точки крепления. Выгородка должна иметь минимальные внутренние размеры по меньшей мере 800 x 800 мм и должна иметь средства аварийного освещения; или

.2 наличие одного стального трапа, ведущего к двери в верхней части помещения, которая обеспечивает выход на открытую палубу, и, кроме того, стальной двери, открываемой с обеих сторон, расположенной в нижней части помещения на достаточном удалении от указанного трапа и обеспечивающей доступ к безопасному пути эвакуации из нижней части помещения на

открытую палубу.

4.2.2 Освобождение от выполнения требований в отношении двух путей эвакуации

На судах валовой вместимостью менее 1000 Администрация может разрешить наличие только одного из путей эвакуации, требуемых в [пункте 4.2.1](#), учитывая должным образом размер и расположение верхней части помещения. Кроме того, нет необходимости, чтобы пути эвакуации из машинных помещений категории А отвечали требованию к выгороженному укрытию от пожара, указанному в [пункте 4.2.1.1](#). В помещении рулевого привода должен быть предусмотрен второй путь эвакуации, если в этом помещении находится аварийный пост управления рулем, кроме случаев, когда из этого помещения есть прямой выход на открытую палубу.

4.2.3 Эвакуация из машинных помещений, иных чем помещения категории А

Для машинных помещений, иных чем помещения категории А, должно быть предусмотрено два пути эвакуации, за исключением того, что для редко посещаемых помещений, а также для помещений, в которых максимальное расстояние до двери составляет 5 м или менее, может допускаться один путь эвакуации.

4.2.4 Наклонные трапы и лестницы

На судах, находящихся на этапе постройки 1 января 2016 года или после этой даты, все наклонные трапы/лестницы, оборудованные в соответствии с требованиями [пункта 4.2.1](#), с открытыми ступенями в машинных помещениях, которые являются частью путей эвакуации или обеспечивают к ним доступ, но расположены вне пределов защищенной выгородки, должны быть изготовлены из стали. С нижней стороны такие трапы/лестницы должны быть снабжены стальными щитами, с тем чтобы защитить эвакуирующийся персонал от жара и пламени, поступающих снизу.

(п. 4.2.4 введен [Резолюцией](#) ИМО от 22.05.2014 N MSC.365(93))

4.2.5 Эвакуация из постов управления механизмами в машинных помещениях категории "А"

На судах, находящихся на этапе постройки 1 января 2016 года или после этой даты, должны быть предусмотрены два пути эвакуации из поста управления механизмами, расположенного в машинном помещении. По меньшей мере один из этих путей эвакуации должен представлять собой укрытие от пожара на всем своем протяжении до безопасного места вне машинного помещения.

(п. 4.2.5 введен [Резолюцией](#) ИМО от 22.05.2014 N MSC.365(93))

4.2.6 Эвакуация из главных мастерских в машинных помещениях категории "А"

На судах, находящихся на этапе постройки 1 января 2016 года или после этой даты, должны быть предусмотрены два пути эвакуации из главной мастерской в машинном помещении. По меньшей мере один из этих путей эвакуации должен представлять собой укрытие от пожара на всем своем протяжении до безопасного места вне машинного помещения.

(п. 4.2.6 введен [Резолюцией](#) ИМО от 22.05.2014 N MSC.365(93))

4.3 Дыхательные аппараты для аварийной эвакуации

4.3.1 На всех судах в машинных помещениях должны иметься готовые к использованию дыхательные аппараты для аварийной эвакуации, размещенные на хорошо видных местах, до которых в любое время легко добраться в случае пожара. При размещении дыхательных аппаратов для аварийной эвакуации должны учитываться планировка машинного помещения и количество людей, обычно работающих в этих помещениях.

4.3.2 Количество и местонахождение этих аппаратов должно быть указано в схеме противопожарной защиты, требуемой в [правиле 15.2.4](#).

4.3.3 Дыхательные аппараты для аварийной эвакуации должны отвечать положениям [Кодекса](#) по системам пожарной безопасности.

5 Пути эвакуации на пассажирских судах из помещений специальной категории и открытых помещений с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, в которые могут иметь доступ перевозимые пассажиры

5.1 В помещениях специальной категории и открытых помещениях с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, в которые могут иметь доступ перевозимые пассажиры, количество и местонахождение путей эвакуации, находящихся как под палубой переборок, так и над этой палубой, должно удовлетворять требованиям Администрации, и в целом безопасность доступа на посадочную палубу должна быть по меньшей мере равноценна безопасности, обеспечиваемой согласно [пунктам 3.2.1.1, 3.2.2, 3.2.4.1 и 3.2.4.2](#). Такие помещения должны быть обеспечены специальными проходами к путям эвакуации шириной по меньшей мере 600 мм. Транспортные средства должны располагаться таким образом, чтобы проходы оставались всегда свободными.

5.2 Один из путей эвакуации из машинных помещений, где обычно работает экипаж, не должен иметь прямого доступа в помещение специальной категории.

6 Пути эвакуации из помещений с горизонтальным способом погрузки и выгрузки

Должны быть предусмотрены два пути эвакуации из помещений с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, где обычно работает экипаж. Пути эвакуации должны обеспечивать безопасный проход к палубам посадки в спасательные шлюпки и плоты и должны размещаться в носовой и кормовой оконечностях помещения.

7 Дополнительные требования к пассажирским судам ро-ро

7.1 Общие положения

7.1.1 Должны быть предусмотрены пути эвакуации из каждого обычно занятого людьми помещения на судне к месту сбора. Эти пути эвакуации должны быть устроены так, чтобы обеспечивался наиболее прямой возможный путь к месту сбора, и должны быть обозначены символами в соответствии с рекомендациями Организации.

7.1.2 Путь эвакуации из кают к выгородкам трапов должен, насколько это возможно, быть прямым, с минимальным числом изменений направления. Не должно быть необходимости переходить с одного борта судна на другой, чтобы выйти на путь эвакуации. Не должно быть необходимости подниматься или спускаться более чем на две палубы, чтобы выйти к месту сбора или на открытую палубу из любого помещения для пассажиров.

7.1.3 Должны быть предусмотрены внешние пути с открытых палуб, упомянутых в [пункте 7.1.2](#), к местам посадки в спасательные шлюпки и плоты.

7.1.4 Если выгороженные помещения примыкают к открытой палубе, должна иметься возможность, где это практически осуществимо, использовать отверстия, ведущие из выгороженного помещения на открытую палубу, в качестве аварийных выходов.

7.1.5 Пути эвакуации не должны загромождаться мебелью и другими препятствиями. За исключением столов и стульев, которые могут быть убраны для обеспечения свободного места, шкафы и другие тяжелые предметы мебели в общественных помещениях и вдоль путей эвакуации должны быть закреплены на месте, для того чтобы предотвратить их перемещение, если судно испытывает бортовую качку или имеет крен. Покрытия полов также должны быть закреплены. Когда судно находится на ходу, пути эвакуации должны содержаться свободными от препятствий, таких как тележки для уборки, постельные принадлежности, багаж и коробки для товаров.

7.2 Инструкция по безопасной эвакуации

7.2.1 Палубы должны быть пронумерованы последовательно, начиная с "1" на настиле второго дна или на самой нижней палубе. Эти номера должны указываться на видном месте на площадках трапов и лифтов. Палубы также

могут иметь названия, однако номер палубы должен всегда указываться рядом с названием.

7.2.2 Простые планы-схемы, показывающие местонахождение ("Вы находитесь здесь") и пути эвакуации, обозначенные стрелками, должны устанавливаться на видном месте на внутренней стороне каждой двери каюты и в общественных помещениях. План должен указывать направления эвакуации и быть правильно ориентирован с учетом места его установки на судне.

7.3 Прочность поручней и коридоры

7.3.1 Поручни или другие лееры должны быть предусмотрены в коридорах вдоль всего пути эвакуации, так чтобы жесткий поручень имелся на каждом шагу пути, где это возможно, к местам сбора и местам посадки в спасательные шлюпки и плоты. Такие поручни должны быть предусмотрены с обеих сторон продольных коридоров шириной более 1,8 м и поперечных коридоров шириной более 1 м. Особое внимание должно быть обращено на необходимость обеспечения возможности пересекать вестибюли, атриумы и другие большие открытые помещения вдоль пути эвакуации. Поручни и другие лееры должны быть такой прочности, чтобы выдерживать распределенную горизонтальную нагрузку в 750 Н/м, приложенную в направлении центра коридора или помещения, и распределенную вертикальную нагрузку в 750 Н/м, приложенную по направлению вниз. Нет необходимости прилагать обе нагрузки одновременно.

7.3.2 До высоты 0,5 м нижние части переборок и других перегородок, образующих вертикальные перекрытия вдоль путей эвакуации, должны быть способны выдерживать нагрузку в 750 Н/м, с тем чтобы их можно было использовать в качестве поверхностей для ходьбы со стороны пути эвакуации при больших углах крена судна.

7.4 Исключен. - [Резолюция](#) ИМО от 19.05.2016 N MSC.404(96).

Часть E

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ

Правило 14

Эксплуатационная готовность и ее поддержание

1 Цель

Целью настоящего правила является поддержание эффективности мер пожарной безопасности, которые предусмотрены на судне, и контроль этой

эффективности. Для этого должны соблюдаться следующие функциональные требования:

.1 системы противопожарной защиты, а также противопожарные системы и средства должны содержаться в готовности к использованию; и

.2 системы противопожарной защиты, а также противопожарные системы и средства должны надлежащим образом испытываться и проверяться.

2 Общие требования

В течение всего времени эксплуатации судно должно отвечать требованиям пункта 1.1. Судно не находится в эксплуатации, когда:

.1 оно находится в ремонте или на отстое (на якоре или в порту), либо в сухом доке;

.2 собственник или его представитель заявили, что оно выведено из эксплуатации; и

.3 в случае пассажирских судов, на судне нет пассажиров.

2.1 Эксплуатационная готовность

2.1.1 Следующие системы противопожарной защиты должны содержаться в исправном состоянии, с тем чтобы обеспечивалось их требуемое функционирование при возникновении пожара:

.1 конструктивная противопожарная защита, включая огнестойкие перекрытия, а также защита отверстий и проходов в этих перекрытиях;

.2 системы сигнализации обнаружения пожара; и

.3 системы путей эвакуации и средства эвакуации.

2.1.2 Системы и средства пожаротушения должны содержаться в исправном состоянии и быть готовыми к немедленному использованию. Переносные огнетушители, которые были разряжены, должны немедленно перезаряжаться или заменяться эквивалентными устройствами.

2.2 Техническое обслуживание, испытания и проверки

2.2.1 Техническое обслуживание, испытания и проверки должны проводиться на основе руководства, разработанного Организацией, а также способом, должным образом учитывающим необходимость обеспечения надежности противопожарных систем и средств.

2.2.2 План технического обслуживания должен храниться на судне и быть доступен для проверки по требованию Администрации.

2.2.3 План технического обслуживания должен включать по меньшей мере следующие системы противопожарной защиты, а также противопожарные системы и средства, если они установлены:

.1 пожарные магистрали, пожарные насосы и краны, включая рукава, стволы и международные береговые соединения;

.2 стационарные системы сигнализации обнаружения пожара;

.3 стационарные системы пожаротушения и другие средства пожаротушения;

.4 автоматические спринклерные системы пожаротушения и сигнализации обнаружения пожара;

.5 вентиляционные системы, включая противопожарные и дымовые заслонки, вентиляторы и их органы управления;

.6 аварийное отключение подачи топлива;

.7 противопожарные двери, включая их органы управления;

.8 системы общесудовой аварийно-предупредительной сигнализации;

.9 дыхательные аппараты для аварийной эвакуации;

.10 переносные огнетушители, включая запасные заряды;

.11 снаряжение пожарного.

2.2.4 Программа технического обслуживания может быть основана на использовании компьютера.

3 Дополнительные требования к пассажирским судам

В дополнение к системам противопожарной защиты и средствам, перечисленным в [пункте 2.2.3](#), на судах, перевозящих более 36 пассажиров, должен быть разработан план технического обслуживания для низкорасположенного освещения и систем громкоговорящей связи.

4 Дополнительные требования к танкерам

В дополнение к системам противопожарной защиты и средствам, перечисленным в [пункте 2.2.3](#), на танкерах должен быть разработан план

технического обслуживания для:

- .1 систем инертного газа;
- .2 палубных пенных систем;
- .3 средств пожарной безопасности в грузовых насосных отделениях; и
- .4 автоматических датчиков наличия легковоспламеняющихся газов.

Правило 15

Инструктаж, подготовка и учения на судне

(Пункты 2.9 - 2.12 настоящего правила применяются к судам, построенным 1 февраля 1992 года или после этой даты, за исключением того, что ссылки на пункты 2.10 и 2.11 в пунктах 3 и 4 применяются к судам, построенным 1 июля 1998 года или после этой даты)
(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 18.05.2006 N MSC.201(81))

1 Цель

Целью настоящего правила является смягчение последствий пожара с помощью надлежащего инструктажа, подготовки и учений, с тем чтобы находящиеся на судне лица знали правильные процедуры, применяемые в аварийных условиях. Для этой цели экипаж должен иметь необходимые знания и навыки в области действий в аварийных ситуациях, связанных с пожаром, включая заботу о пассажирах.

2 Общие требования

2.1 Инструктаж, обязанности и организация

2.1.1 Члены экипажа должны получить инструктаж в отношении противопожарной безопасности на судне.

2.1.2 Члены экипажа должны получить инструктаж в отношении своих назначенных обязанностей.

2.1.3 Должны быть организованы команды, ответственные за тушение пожара. Эти команды должны быть способны в любой момент выполнить свои обязанности, пока судно находится в эксплуатации.

2.2 Подготовка и учения на судне

2.2.1 Члены экипажа должны пройти подготовку для ознакомления с устройствами судна, а также местонахождением и работой противопожарных систем и средств, которые, возможно, им придется использовать.

2.2.2 Подготовка по использованию дыхательных аппаратов для аварийной эвакуации должна рассматриваться как часть подготовки на судне.

2.2.3 Выполнение членами экипажа назначенных обязанностей по борьбе с пожаром должно периодически оцениваться путем проведения подготовки и учений на судне с целью установить области, в которых необходимо добиться улучшения, убедиться в том, что компетентность в вопросах навыков борьбы с пожаром поддерживается, а также обеспечить эксплуатационную готовность в отношении организации борьбы с пожаром.

2.2.4 Подготовка на судне по использованию судовых систем и средств пожаротушения должна планироваться и проводиться в соответствии с положениями [правила III/19.4.1](#).

2.2.5 Учения по борьбе с пожаром должны проводиться и регистрироваться в соответствии с положениями [правил III/19.3](#) и [III/19.5](#).

2.2.6 На судне должны быть предусмотрены средства для перезарядки баллонов дыхательных аппаратов, используемых во время учений, или должно иметься соответствующее количество запасных баллонов для замены использованных баллонов.

(п. 2.2.6 введен [Резолюцией](#) ИМО от 30.11.2012 N MSC.338(91))

2.3 Наставления по подготовке

2.3.1 Наставление по подготовке должно иметься в каждой столовой экипажа и комнате отдыха или в каждой каюте экипажа.

2.3.2 Наставление по подготовке должно быть составлено на рабочем языке судна.

2.3.3 Наставление по подготовке, которое может состоять из нескольких томов, должно содержать требуемые в [пункте 2.3.4](#) инструкции и информацию, изложенные легко понятными терминами и иллюстрированные, где это возможно. Вместо наставления любая часть этой информации может быть предусмотрена в форме аудиовизуальных пособий.

2.3.4 Наставление по подготовке должно подробно объяснять следующее:

.1 общую практику пожарной безопасности и меры предосторожности в отношении опасностей, связанных с курением, электричеством, легковоспламеняющимися жидкостями, и других аналогичных опасностей,

которые могут возникнуть на судне;

.2 общие инструкции по действиям и процедурам борьбы с пожаром, включая процедуры оповещения о пожаре, и использованию ручных извещателей;

.3 значение судовых аварийно-предупредительных сигналов;

.4 работу и использование противопожарных систем и средств;

.5 работу и использование противопожарных дверей;

.6 работу и использование противопожарных и дымовых заслонок; и

.7 системы путей эвакуации и средства эвакуации.

2.4 Схемы противопожарной защиты

2.4.1 Для руководства лиц командного состава должны быть постоянно вывешены схемы общего расположения, на которых для каждой палубы должны быть четко показаны посты управления, различные пожарные секции, выгороженные перекрытиями класса "А", секции, выгороженные перекрытиями класса "В", включая элементы системы сигнализации обнаружения пожара, спринклерная установка, средства пожаротушения, пути доступа к различным отсекам, палубам и т.д., а также вентиляционная система, включая расположение мест управления вентиляторами и заслонок, а также нумерацию вентиляторов, обслуживающих каждую секцию. В качестве альтернативы, по усмотрению Администрации, указанные выше сведения могут быть изложены в буклете, по одному экземпляру которого должно иметься у каждого лица командного состава и один экземпляр которого должен постоянно находиться в доступном месте на судне. Схемы и буклеты должны постоянно обновляться, и любые изменения должны вноситься в них в кратчайшие сроки. Такие схемы и буклеты должны составляться на языке или языках, требуемых Администрацией. Если этот язык не является английским или французским, они должны содержать перевод на один из этих языков.

2.4.2 Второй комплект схем противопожарной защиты или буклет с такими схемами, предназначенный для береговой пожарной команды, должен постоянно храниться в отчетливо обозначенном, защищенном от воздействия моря укрытии, расположенном вне рубки.

3 Дополнительные требования к пассажирским судам

3.1 Учения по борьбе с пожаром

В дополнение к требованиям [пункта 2.2.3](#) учения по борьбе с пожаром должны проводиться в соответствии с положениями [правила III/30](#), с должным учетом необходимости оповещения пассажиров и их перемещения к местам сбора и посадочным палубам.

3.2 Схемы противопожарной защиты

На судах, перевозящих более 36 пассажиров, схемы и буклеты, требуемые настоящим правилом, должны содержать информацию по противопожарной защите, обнаружению и тушению пожара на основе руководства, разработанного Организацией.

Правило 16

Эксплуатация

1 Цель

Целью настоящего правила является предоставление информации и инструктажа по вопросам надлежащей эксплуатации судна и обработки груза с точки зрения пожарной безопасности. Для этой цели должны соблюдаться следующие функциональные требования:

.1 на судне должны быть предусмотрены буклеты по эксплуатационной пожарной безопасности; и

.2 должен контролироваться сброс легковоспламеняющихся паров из газоотводной системы грузовых танков.

2 Буклеты по эксплуатационной пожарной безопасности

2.1 Требуемые буклеты по эксплуатационной пожарной безопасности должны содержать необходимую информацию и инструкции по вопросам безопасной эксплуатации судна и обработки груза с точки зрения пожарной безопасности. Буклет должен содержать информацию, касающуюся обязанностей экипажа по общей пожарной безопасности судна во время погрузки и выгрузки груза и когда судно находится на ходу. Должны быть объяснены необходимые меры предосторожности в отношении пожарной безопасности при обработке генеральных грузов. В отношении судов, перевозящих опасные грузы и легковоспламеняющиеся навалочные/наливные грузы, в буклете по эксплуатационной пожарной безопасности должны также приводиться ссылки на соответствующие инструкции по борьбе с пожаром и аварийной перегрузке груза, содержащиеся в Международном [кодексе](#) морской перевозки навалочных грузов (МКМПНГ), Международном [кодексе](#) постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом, Международном [кодексе](#) постройки и оборудования судов,

перевозящих сжиженные газы наливом, и в Международном [кодексе](#) морской перевозки опасных грузов, в зависимости от случая.

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 04.12.2008 N MSC.269(85) с изменениями, вступившими в силу 01.01.2011)

2.2 Буклет по эксплуатационной пожарной безопасности должен иметься в каждой столовой экипажа и в комнате отдыха или в каждой каюте экипажа.

2.3 Буклет по эксплуатационной пожарной безопасности должен быть составлен на рабочем языке судна.

2.4 Буклет по эксплуатационной пожарной безопасности может быть объединен с наставлением по подготовке, требуемым в [правиле 15.2.3](#).

3 Дополнительные требования к танкерам

3.1 Общие положения

Буклет по эксплуатационной пожарной безопасности, упомянутый в [пункте 2](#), должен включать положения по предотвращению распространения пожара в грузовую зону из-за воспламенения легковоспламеняющихся паров и включать процедуры продувки и/или дегазации грузовых танков, принимая во внимание положения [пункта 3.2](#).

3.2 Процедуры продувки и/или дегазации грузовых танков

3.2.1 Если судно оборудовано системой инертного газа, то грузовые танки должны сначала продуваться в соответствии с положениями [правила 4.5.6](#) до тех пор, пока концентрация паров углеводородов в грузовых танках не будет снижена до уровня менее 2% по объему. После этого дегазация может производиться на уровне палубы грузовых танков.

3.2.2 Если судно не оборудовано системой инертного газа, то сначала необходимо удалить легковоспламеняющиеся пары через:

.1 вентиляционные выпускные отверстия, как указано в [правиле 4.5.3.4](#);

.2 выпускные отверстия, расположенные на высоте не менее 2 м над уровнем палубы грузовых танков, со скоростью на выходе в вертикальном направлении не менее 30 м/с, поддерживаемой в течение операции по дегазации; или

.3 выпускные отверстия, расположенные на высоте не менее 2 м над уровнем палубы грузовых танков и защищенные соответствующими устройствами для предотвращения прохождения пламени, со скоростью на выходе в вертикальном направлении не менее 20 м/с.

3.2.3 Вышеупомянутые выпускные отверстия должны располагаться не ближе чем в 10 м от ближайших воздухозаборных отверстий и отверстий в закрытых помещениях, содержащих источник воспламенения, и от палубных механизмов, которые могут включать брашпиль и отверстия цепного ящика, а также оборудования, которое может представлять опасность воспламенения.

3.2.4 После того, как концентрация легковоспламеняющихся паров у выпускного отверстия снизится до уровня 30% от нижнего предела воспламенения, дегазация может продолжаться на уровне палубы грузовых танков.

3.3 Функционирование системы инертного газа

3.3.1 Система инертного газа на танкерах, предусмотренная [правилом 4.5.5.1](#), должна функционировать таким образом, чтобы создавать и поддерживать невоспламеняющуюся атмосферу в грузовых танках, за исключением случаев, когда требуется дегазация таких танков.

3.3.2 Несмотря на вышеуказанное, для танкеров-химовозов применение инертного газа может производиться после загрузки грузового танка, но до начала разгрузки и должно продолжаться до тех пор, пока грузовой танк не будет продут от всех воспламеняющихся паров до начала дегазации. Для целей настоящего положения в качестве инертного газа может применяться только азот.

3.3.3 Несмотря на требования [правила 1.2.2.2](#), положения настоящего пункта применяются только к танкерам, находящимся на этапе постройки 1 января 2016 года или после этой даты. Если содержание кислорода в инертном газе превышает 5 процентов по объему, должны быть предприняты немедленные действия по улучшению качества газа. Если качество газа не улучшится, все операции в грузовых танках, в которые подается инертный газ, должны быть приостановлены, чтобы избежать поступления воздуха в грузовые танки; клапан регулирования газа, если он установлен, должен быть закрыт, а не соответствующий требованиям газ должен быть выпущен в атмосферу.

3.3.4 Если система инертного газа не соответствует требованиям [пункта 16.3.3.1](#), а проведение ремонта признано нецелесообразным, выгрузка груза и очистка грузовых танков, требующих инертизации, должны возобновляться только после того, как будут выполнены соответствующие действия в аварийной ситуации с учетом руководства, разработанного Организацией. (п. 3.3 введен [Резолюцией](#) ИМО от 22.05.2014 N MSC.365(93))

Часть F

АЛЬТЕРНАТИВНОЕ ПРОЕКТИРОВАНИЕ И МЕРЫ

Правило 17

Альтернативное проектирование и меры

1 Цель

Целью настоящего правила является предоставление методологии для альтернативного проектирования и мер, обеспечивающих пожарную безопасность.

2 Общие положения

2.1 Проектирование и меры, обеспечивающие пожарную безопасность, могут отклоняться от предписывающих требований, изложенных в [частях В, С, D, E](#) или [G](#), при условии что проектирование и меры отвечают целям пожарной безопасности и функциональным требованиям.

2.2 Если проектирование или меры, обеспечивающие пожарную безопасность, отклоняются от предписывающих требований настоящей главы, в соответствии с настоящим правилом должны быть выполнены технический анализ, оценка и одобрение альтернативного проектирования и мер.

3 Технический анализ

Технический анализ должен быть подготовлен и представлен Администрации на основе руководства, разработанного Организацией, а также должен включать как минимум, следующие элементы:

- .1 определение типа судна и соответствующего(их) помещения(ий);
- .2 установление предписывающего(их) требования(ий), которому(ым) не будут отвечать судно или помещение(я);
- .3 установление опасностей пожара и взрыва, имеющих на судне или в соответствующем(их) помещении(ях);
 - .3.1 установление возможных источников воспламенения;
 - .3.2 установление возможности распространения пожара в отношении каждого рассматриваемого помещения;
 - .3.3 установление возможности образования дыма и токсичных продуктов в отношении каждого рассматриваемого помещения;
 - .3.4 установление возможности распространения пожара, дыма или

токсичных продуктов из рассматриваемого(ых) помещения(ий) в другие помещения;

.4 определение требуемых эксплуатационных критериев пожарной безопасности для судов или рассматриваемого(ых) помещения(ий), предусмотренных предписывающим(ими) требованием(ями);

.4.1 эксплуатационные критерии должны быть основаны на целях пожарной безопасности и на функциональных требованиях настоящей главы;

.4.2 эксплуатационные критерии должны обеспечивать уровень безопасности не ниже того, который достигается с помощью предписывающих требований; и

.4.3 эксплуатационные критерии должны поддаваться количественному определению и быть измеримыми;

.5 подробное описание альтернативного проектирования и мер, включая перечень допущений, используемых при проектировании, и любые предложенные эксплуатационные ограничения или условия; и

.6 техническое обоснование, показывающее, что альтернативное проектирование и меры отвечают требуемым эксплуатационным критериям пожарной безопасности.

4 Оценка альтернативного проектирования и мер

4.1 Технический анализ, требуемый в [пункте 3](#), должен быть оценен и одобрен Администрацией, принимая во внимание руководство, разработанное Организацией.

4.2 На судне должны находиться экземпляры документов, одобренных Администрацией, указывающих, что альтернативное проектирование и меры отвечают настоящему правилу.

5 Обмен информацией

Администрация должна направлять Организации соответствующую информацию, касающуюся альтернативного проектирования и мер, одобренных ею для рассылки всем Договаривающимся правительствам.

6 Повторная оценка ввиду изменения условий

Если допущения, а также эксплуатационные ограничения, которые были указаны в описании альтернативного проектирования и мер, изменились, должен быть выполнен технический анализ согласно изменившимся

условиям, который должен быть одобрен Администрацией.

Часть G

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ

Правило 18

Вертолетные устройства

1 Цель

Целью настоящего правила является обеспечение дополнительных мер для решения задач, связанных с целями пожарной безопасности настоящей главы, в отношении судов, оборудованных специальными устройствами для вертолетов. Для этой цели должны соблюдаться следующие функциональные требования:

.1 конструкция вертолетной площадки должна быть достаточной для того, чтобы защитить судно от пожарной опасности, связанной с операциями вертолета;

.2 должны быть предусмотрены противопожарные средства, обеспечивающие достаточную защиту судна от пожарной опасности, связанной с операциями вертолета;

.3 устройства для заправки топливом и ангары, а также операции должны предусматривать необходимые меры для защиты судна от пожарной опасности, связанной с операциями вертолета; и

.4 должны быть предусмотрены эксплуатационные наставления и подготовка персонала.

2 Применение

2.1 В дополнение к соответствию требованиям правил **частей B, C, D и E**, в зависимости от случая, суда, оборудованные вертолетными площадками, должны отвечать требованиям настоящего правила.

2.2 Когда вертолеты производят посадку и проводят операции, зависая в воздухе, в обычной или аварийной ситуациях на судах, не оборудованных вертолетными площадками, может использоваться противопожарное оборудование, установленное в соответствии с требованиями **части C**. Во время вертолетных операций это оборудование должно быть готовым к использованию и находиться в непосредственной близости от районов посадки или районов, где вертолет проводит операции, зависая в воздухе.

2.3 Несмотря на требования [пункта 2.2](#), выше, суда, находящиеся на этапе постройки 1 января 2020 года или после этой даты, имеющие площадку для посадки вертолета, должны быть оборудованы средствами пенного пожаротушения, отвечающими соответствующим положениям главы 17 [Кодекса](#) по системам пожарной безопасности.
(п. 2.3 введен [Резолюцией](#) ИМО от 19.05.2016 N MSC.404(96))

2.4 Несмотря на требования [пункта 2.2](#) или [2.3](#), выше, пассажирские суда ро-ро без вертолетных палуб должны отвечать требованиям [правила III/28](#).
(п. 2.4 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 19.05.2016 N MSC.404(96))

3 Конструкция

3.1 Конструкция из стали или другого равноценного материала

Как правило, вертолетные площадки должны быть изготовлены из стали или другого равноценного материала. Если вертолетная площадка представляет собой подволок рубки или надстройки, она должна быть изолирована по стандарту "А-60".

3.2 Конструкция из алюминия или других легкоплавких металлов

Если Администрация разрешает конструкции из алюминия или другого легкоплавкого металла, который не является равноценным стали, должны удовлетворяться следующие положения:

.1 если используется платформа консольного типа, то после каждого пожара на судне или на платформе она должна подвергаться структурному анализу для определения ее пригодности к дальнейшему использованию; и

.2 если платформа расположена над рубкой судна или аналогичной конструкцией, то должны удовлетворяться следующие условия:

.2.1 верхняя часть и переборки рубки под платформой не должны иметь отверстий;

.2.2 все окна под платформой должны быть оборудованы стальными крышками; и

.2.3 после каждого пожара на платформе или в непосредственной близости от нее платформа должна подвергаться структурному анализу для определения ее пригодности к дальнейшему использованию.

4 Пути эвакуации

На вертолетной площадке должны быть предусмотрены как основной так

и аварийный пути эвакуации, а также доступ для персонала пожарной и спасательной команд. Эти пути эвакуации и доступ должны располагаться настолько далеко друг от друга, насколько это практически осуществимо, и, предпочтительно на противоположных сторонах вертолетной площадки.

5 Противопожарные средства

5.1 В непосредственной близости от вертолетной площадки должны быть предусмотрены и храниться рядом со средствами доступа к данной вертолетной площадке следующие противопожарные средства:

.1 не менее двух порошковых огнетушителей общей массой заряда не менее 45 кг;

.2 углекислотные огнетушители общей массой заряда не менее 18 кг или равноценные им;

.3 подходящая пенная система, состоящая из лафетных стволов или пенообразующих патрубков, способных подавать пену ко всем частям вертолетной площадки при всех погодных условиях, в которых могут эксплуатироваться вертолеты. Система должна обеспечивать подачу пены в течение не менее 5 мин с интенсивностью, как требуется в [таблице 18.1](#):

Таблица 18.1

Интенсивность подачи пены

Категория	Общая длина вертолета	Интенсивность подачи пенного раствора (л/мин)
Н1	менее 15 м	250
Н2	15 м и более, но менее 24 м	500
Н3	24 м и более, но менее 35 м	800

.4 основное вещество должно быть пригодным для использования с соленой водой и должно отвечать эксплуатационным требованиям, не ниже тех, которые приняты Организацией;

.5 не менее двух стволов одобренного комбинированного типа (дающих компактную/распыленную струю) и пожарные рукава достаточной длины для достижения любой части вертолетной площадки;

.6 вместо требований [пунктов 5.1.3 - 5.1.5](#) на судах, находящихся на этапе постройки 1 января 2020 года или после этой даты, имеющих вертолетную палубу, средства пенного пожаротушения, отвечающие положениям Кодекса по системам пожарной безопасности.

(п. 5.1.6 введен [Резолюцией](#) ИМО от 19.05.2016 N MSC.404(96))

.7 два комплекта снаряжения пожарного в дополнение к тем, которые требуются правилом 10.10; и

.8 по меньшей мере следующее оборудование, хранящееся таким образом, чтобы обеспечивалось его немедленное использование и защита от воздействия атмосферных условий:

- .1 разводной ключ;
- .2 огнестойкое покрывало;
- .3 резак с рукояткой длиной 60 см;
- .4 захватный крюк или пожарный багор;
- .5 прочная ножовка по металлу с шестью запасными полотнами;
- .6 трап;
- .7 спасательный конец диаметром 5 мм и длиной 15 м;
- .8 плоскогубцы с боковой режущей кромкой;
- .9 набор отверток; и
- .10 такелажный нож с чехлом.

6 Сушительные средства

Сушительные средства в районе вертолетных площадок должны быть изготовлены из стали, выводиться непосредственно за борт, независимо от любой другой системы, и должны быть спроектированы таким образом, чтобы сток не попадал на какую бы то ни было часть судна.

7 Устройство для заправки вертолета топливом и ангары

Если на судне имеются устройства для заправки вертолета топливом и ангары, должны соблюдаться следующие требования:

.1 для хранения топлива в цистернах должен быть отведен специальный район, который должен быть:

.1.1 расположен так далеко от жилых помещений, путей эвакуации и мест посадки в спасательные средства, как это практически возможно; и

.1.2 изолирован от районов, содержащих источник воспламенения паров;

.2 в районе хранения топлива должны быть предусмотрены устройства для сбора разлитого топлива и слива его в безопасное место;

.3 цистерны и относящееся к ним оборудование должны быть защищены от механического повреждения и от пожара в соседнем помещении или районе;

.4 если используются съемные цистерны для хранения топлива, особое внимание должно быть обращено на:

.4.1 конструкцию цистерны с учетом ее предназначения;

.4.2 устройство установки и крепления;

.4.3 электрическое заземление; и

.4.4 процедуры осмотра;

.5 топливные насосы цистерн для хранения должны быть снабжены средствами, позволяющими в случае пожара отключать их из удаленного и безопасного места. Если установлена система подачи топлива самотеком, должны быть предусмотрены равноценные средства отключения, позволяющие отключить источник топлива;

.6 топливный насос должен одновременно забирать топливо только из одной цистерны. Трубопровод между цистерной и насосом должен быть изготовлен из стали или равноценного материала, быть как можно более коротким и защищенным от повреждений;

.7 электрические топливные насосы и относящееся к ним оборудование управления должны быть подходящего типа, учитывая место их размещения и возможные опасности;

.8 топливные насосы должны включать устройство, предотвращающее образование избыточного давления в топливном трубопроводе или шланге;

.9 оборудование, используемое во время операций по заправке топливом, должно иметь электрическое заземление;

.10 в соответствующих местах должны быть надписи "НЕ КУРИТЬ";

.11 с точки зрения требований к конструктивной противопожарной

защите, а также к стационарным системам пожаротушения и сигнализации обнаружения пожара, ангары и устройства для заправки топливом и технического обслуживания должны рассматриваться как машинные помещения категории А;

.12 закрытые ангары или выгороженные помещения, в которых находятся установки для заправки топливом, должны быть оборудованы искусственной вентиляцией, требуемой [правилом 20.3](#) для закрытых помещений с горизонтальным способом погрузки и выгрузки на грузовых судах. Вентиляторы должны быть безыскрового типа; и

.13 электрическое оборудование и электропроводка в закрытых ангарах или в выгороженных помещениях, в которых находятся установки для заправки топливом, должны отвечать требованиям [правил 20.3.2](#), [20.3.3](#) и [20.3.4](#).

8 Наставление по эксплуатации и меры по борьбе с пожаром

8.1 Для каждого вертолетного устройства должно быть предусмотрено наставление по эксплуатации, включающее описание и перечень контрольных проверок мер предосторожности, процедур и требований к оборудованию. Это наставление может быть частью судового плана действий в аварийных ситуациях.

8.2 Процедуры и меры предосторожности, которые должны соблюдаться во время операций по заправке топливом, должны быть в соответствии с признанной безопасной практикой и быть включены в наставление по эксплуатации.

8.3 Пожарная команда, состоящая не менее чем из двух человек, имеющих подготовку для выполнения обязанностей по спасанию и борьбе с пожаром, и противопожарное оборудование должны быть готовы к немедленному использованию всякий раз, когда предполагается проведение вертолетных операций.

8.4 Пожарная команда должна присутствовать во время операций по заправке топливом. Однако пожарная команда не должна участвовать в операциях по заправке топливом.

8.5 На судне должна регулярно проводиться работа по повышению квалификации персонала и должны быть предусмотрены дополнительные запасы огнетушащего вещества для проведения подготовки и проверок оборудования.

Перевозка опасных грузов

1 Цель

Целью настоящего правила является обеспечение дополнительных мер безопасности для решения задач, связанных с целями пожарной безопасности настоящей главы, в отношении судов, перевозящих опасные грузы. Для этой цели должны соблюдаться следующие функциональные требования:

.1 должны быть предусмотрены системы противопожарной защиты для защиты судна от дополнительной пожарной опасности, связанной с перевозкой опасных грузов;

.2 опасные грузы должны быть надлежащим образом отделены от источников воспламенения; и

.3 должно быть предусмотрено соответствующее индивидуальное защитное оборудование для защиты от опасностей, связанных с перевозкой опасных грузов.

2 Общие требования

2.1 Упомянутые в [пункте 2.2](#) типы судов и грузовые помещения, предназначенные для перевозки опасных грузов, должны отвечать не только требованиям настоящего правила, но также требованиям правил [частей В, С, D, E](#) и [правил 18 и 20](#) соответственно, кроме случаев, когда опасные грузы перевозятся в ограниченных количествах и в исключенных количествах, если только они уже не отвечают таким требованиям в результате выполнения требований других правил настоящей главы. Типы судов и способы перевозки опасных грузов указаны в [пункте 2.2](#) и в [таблице 19.1](#). Грузовые суда валовой вместимостью менее 500 должны отвечать требованиям настоящего правила, однако Администрации могут снизить эти требования, и такие пониженные требования должны быть внесены в документ о соответствии, указанный в [пункте 4](#).

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 04.12.2008 N MSC.269(85) с изменениями, вступившими в силу 01.01.2011)

2.2 Следующие типы судов и грузовые помещения определяют применение [таблиц 19.1](#) и [19.2](#):

.1 суда и грузовые помещения, которые не являются специально сконструированными для перевозки контейнеров, но предназначены для перевозки опасных грузов в упаковке, включая грузы в контейнерах и съемных танках;

.2 специально построенные суда-контейнеровозы и грузовые помещения,

предназначенные для перевозки опасных грузов в контейнерах и съемных танках;

.3 суда ро-ро и помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, предназначенные для перевозки опасных грузов;

.4 суда и грузовые помещения, предназначенные для перевозки опасных грузов навалом; и

.5 суда и грузовые помещения, предназначенные для перевозки опасных грузов в судовых баржах, кроме жидкостей и газов, перевозимых наливом.

3 Специальные требования

Если не указано иное, применение [таблиц 19.1](#), [19.2](#) и [19.3](#) при перевозке опасных грузов, как на палубе, так и под палубой, определяется нижеизложенными требованиями, при этом номера нижеследующих пунктов указаны в первой колонке таблиц.

3.1 Обеспечение водой

3.1.1 Должны быть приняты меры к тому, чтобы обеспечить немедленную подачу воды от пожарной магистрали под требуемым давлением либо путем постоянного поддержания давления в магистрали, либо с помощью расположенных в соответствующих местах устройств дистанционного управления пожарными насосами.

3.1.2 Количество подаваемой воды должно быть достаточным для питания четырех стволов с насадками, диаметр которых указан в [правиле 10.2](#), способных подать воду под давлением, указанным в том же правиле, в любую часть порожнего грузового помещения. Это количество воды может быть подано с помощью равноценных средств, отвечающих требованиям Администрации.

3.1.3 Должны быть предусмотрены средства эффективного охлаждения назначенного под перевозку подпалубного грузового помещения путем подачи по меньшей мере 5 л/мин на квадратный метр горизонтальной площади грузового помещения либо с помощью стационарных распыливающих насадок, либо путем затопления грузового помещения водой. По усмотрению Администрации в небольших грузовых помещениях, а также на небольших участках больших грузовых помещений для этой цели могут использоваться рукава. Однако средства осушения и слива должны быть такими, чтобы предотвращать образование свободных поверхностей. Осушительная система должна быть такой, чтобы с ее помощью можно было удалить не менее 125% общего объема воды, подаваемой насосами системы водораспыления и требуемым количеством пожарных стволов. Клапаны осушительной системы

должны управляться с места, находящегося вне защищаемого помещения вблизи органов управления системой пожаротушения. Льяла должны иметь достаточную емкость и располагаться у бортовой обшивки судна на расстоянии не более 40 м друг от друга в каждом водонепроницаемом отсеке. Если это невозможно, то должно учитываться, в той степени, в какой Администрация сочтет это необходимым при одобрении ею информации об остойчивости, отрицательное воздействие на остойчивость дополнительного веса и свободной поверхности воды.

3.1.4 Требования [пункта 3.1.3](#) могут быть заменены требованием о заполнении указанного подпалубного грузового помещения другими подходящими специальными веществами.

3.1.5 Требуемый общий объем подачи воды должен отвечать требованиям [пунктов 3.1.2](#) и [3.1.3](#), если применимо, и быть одновременно рассчитан для самого большого назначенного под перевозку грузового помещения. Количественные требования [пункта 3.1.2](#) должны соответствовать общей подаче главного пожарного насоса (насосов), без учета подачи аварийного пожарного насоса, если он установлен. Если для удовлетворения требованиям [пункта 3.1.3](#) используется система затопления, то подача насоса этой системы также должна учитываться в общем расчете подачи.

3.2 Источники воспламенения

Электрооборудование и проводка не должны устанавливаться в выгороженных грузовых помещениях или помещениях для перевозки транспортных средств, кроме случаев, когда, по мнению Администрации, это является необходимым в эксплуатационных целях. Однако, если электрооборудование установлено в таких помещениях, то должно быть документально подтверждено, что оно является безопасным для использования в опасной среде, воздействию которой оно может подвергаться, кроме случаев, когда электрическая система может быть полностью отключена (путем удаления перемычек в системе, не являющихся предохранителями). Проходы для кабелей в палубах и переборках должны быть уплотнены, с тем чтобы предотвратить прохождение газа или паров. Кабели, проложенные в грузовых помещениях, включая транзитные кабели, должны быть защищены от ударов. Любое иное оборудование, которое может стать источником воспламенения легковоспламеняющихся паров, не разрешается.

3.3 Система обнаружения пожара

В помещениях с горизонтальным способом погрузки и выгрузки должна быть установлена стационарная система сигнализации обнаружения пожара, отвечающая требованиям [Кодекса](#) по системам пожарной безопасности. В грузовых помещениях всех других типов должна быть установлена либо

стационарная система сигнализации обнаружения пожара, либо система дымообнаружения путем забора проб воздуха, отвечающая требованиям [Кодекса](#) по системам пожарной безопасности. Если установлена система дымообнаружения путем забора проб воздуха, особое внимание должно быть уделено [пункту 2.1.3 главы 10](#) Кодекса по системам пожарной безопасности с целью предотвращения утечки токсичного дыма в места, где находятся люди.

3.4 Устройство вентиляции

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 04.12.2008 N MSC.269(85) с изменениями, вступившими в силу 01.01.2011)

3.4.1 В выгороженных грузовых помещениях должна быть предусмотрена соответствующая искусственная вентиляция. Устройство вентиляции должно быть таким, чтобы обеспечивать в грузовом помещении по меньшей мере шесть воздухообменов в час, исходя из объема порожнего грузового помещения, и удалять пары из верхней или нижней части грузового помещения, в зависимости от случая.

3.4.2 Вентиляторы должны быть такими, чтобы избегалась вероятность воспламенения легковоспламеняющихся смесей газа и воздуха. Приемные и выпускные вентиляционные отверстия должны быть снабжены соответствующими защитными проволочными сетками.

3.4.3 Если в выгороженных грузовых помещениях, предназначенных для перевозки опасных грузов навалом, не предусмотрена искусственная вентиляция, должна быть предусмотрена естественная вентиляция.

3.5 Осушительная система

3.5.1 Если в выгороженных грузовых помещениях предполагается перевозить легковоспламеняющиеся или токсичные жидкости, конструкция осушительной системы должна исключать случайную прокачку таких жидкостей через трубопроводы или насосы машинного помещения. Если такие жидкости перевозятся в больших количествах, должен быть рассмотрен вопрос об установке дополнительных средств осушения этих грузовых помещений.

3.5.2 Если осушительная система служит в качестве дополнения системы, обслуживаемой насосами в машинном помещении, производительность системы должна быть не менее 10 куб. м/ч для обслуживаемого грузового помещения. Если дополнительная система является общей, производительность может не превышать 25 куб. м/ч. Нет необходимости, чтобы дополнительная осушительная система имела резервирование.

3.5.3 Во время перевозки легковоспламеняющихся или токсичных жидкостей осушительная магистраль в машинном помещении должна быть

изолирована либо путем установки глухого фланца, либо путем запираемого стопорного клапана.

3.5.4 Выгороженные помещения вне машинных помещений, содержащие осушительные насосы, которые обслуживают грузовые помещения, предназначенные для перевозки легковоспламеняющихся или токсичных жидкостей, должны быть оборудованы отдельной искусственной вентиляцией, обеспечивающей по меньшей мере шесть воздухообменов в час. Если помещение имеет доступ из другого выгороженного помещения, дверь в это помещение должна быть самозакрывающейся.

3.5.5 Если осушение грузовых помещений осуществляется самотеком, слив должен происходить непосредственно за борт либо в закрытую сточную цистерну, расположенную вне машинных помещений. Цистерна должна быть снабжена вентиляционной трубой, выходящей в безопасное место на открытой палубе. Осушение из грузового помещения в льяла расположенного ниже помещения разрешается только в том случае, если это помещение отвечает тем же требованиям, что и грузовое помещение, расположенное выше.

3.6 Защита персонала

3.6.1 В дополнение к комплектам снаряжения пожарного, требуемым [правилом 10.10](#), должно быть предусмотрено четыре полных комплекта защитной одежды, стойкой к химическому воздействию, которые должны отбираться с учетом опасностей, связанных с перевозимыми химическими веществами, а также стандартов, разработанных Организацией в соответствии с классом и физическим состоянием. Защитная одежда должна закрывать весь кожный покров так, чтобы никакая часть тела не оставалась незащищенной. (в ред. [Резолюции](#) ИМО от 04.12.2008 N MSC.269(85) с изменениями, вступившими в силу 01.01.2011)

3.6.2 Должно быть предусмотрено по меньшей мере два автономных дыхательных аппарата в дополнение к требуемым [правилом 10](#). Для каждого из требуемых аппаратов должно быть предусмотрено два запасных заряда, подходящих для использования с дыхательными аппаратами. На пассажирских судах, перевозящих не более 36 пассажиров, и на грузовых судах, оборудованных расположенными в соответствующих местах средствами для полной перезарядки воздушных баллонов, свободных от загрязнения, необходимо иметь только один запасной заряд для каждого из требуемых аппаратов.

3.7 Переносные огнетушители

Для грузовых помещений должны быть предусмотрены переносные огнетушители общей вместимостью по меньшей мере 12 кг сухого порошка

или равноценные им. Эти огнетушители предусматриваются в дополнение к любым другим переносным огнетушителям, требуемым другими правилами настоящей главы.

3.8 Изоляция ограничивающих конструкций машинных помещений

Переборки, образующие ограничивающие конструкции между грузовыми помещениями и машинными помещениями категории А, должны быть изолированы по стандарту "А-60", кроме случаев, когда опасные грузы укладываются на расстоянии не менее 3 м по горизонтали от таких переборок. Другие ограничивающие конструкции между такими помещениями должны быть изолированы по стандарту "А-60".

3.9 Система водораспыления

Каждое открытое помещение с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, над которым расположена палуба, и каждое помещение, рассматриваемое как закрытое помещение с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, которое не может быть плотно закрыто, должны быть оборудованы одобренной стационарной системой водораспыления с ручным управлением, которая должна защищать все участки любой палубы и площадки для транспортных средств в таком помещении. Однако Администрация может разрешить применение любой другой стационарной системы пожаротушения, если натурными испытаниями было доказано, что она является не менее эффективной. Однако средства осушения и слива должны быть такими, чтобы предотвращать образование свободных поверхностей. Осушительная система должна быть такой, чтобы с ее помощью можно было удалить не менее 125% общего объема воды, подаваемой насосами системы водораспыления и требуемым количеством пожарных стволов. Клапаны осушительной системы должны управляться с места, находящегося вне защищаемого помещения вблизи органов управления системой пожаротушения. Льяла должны иметь достаточную емкость и располагаться у бортовой обшивки судна на расстоянии не более 40 м друг от друга в каждом водонепроницаемом отсеке. Если это невозможно, то должно учитываться, в той степени, в какой Администрация сочтет это необходимым при одобрении ею информации об остойчивости, отрицательное воздействие на остойчивость дополнительного веса и свободной поверхности воды.

3.10 Разделение помещений с горизонтальным способом погрузки и выгрузки

3.10.1 На судах, имеющих грузовые помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, должно быть предусмотрено разделение между закрытым грузовым помещением с горизонтальным способом погрузки и выгрузки и смежным открытым грузовым помещением с горизонтальным способом погрузки и выгрузки. Разделение должно быть таким, чтобы сводить

к минимуму прохождение опасных паров и жидкостей между такими помещениями. В качестве альтернативы, можно не предусматривать такое разделение, если грузовое помещение с горизонтальным способом погрузки и выгрузки рассматривается как закрытое грузовое помещение по всей его длине и должно полностью отвечать соответствующим специальным требованиям настоящего правила.

3.10.2 На судах, имеющих грузовые помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, должно быть предусмотрено разделение между закрытым грузовым помещением с горизонтальным способом погрузки и выгрузки и смежной открытой палубой. Разделение должно быть таким, чтобы сводить к минимуму прохождение опасных паров и жидкостей между такими помещениями. В качестве альтернативы, можно не предусматривать такое разделение, если устройства закрытых грузовых помещений с горизонтальным способом погрузки и выгрузки соответствуют тем, которые требуются для опасных грузов, перевозимых на смежной открытой палубе.

4 Документ о соответствии

Администрация должна снабдить судно соответствующим документом, удостоверяющим, что его конструкция и оборудование отвечают требованиям настоящего правила. Свидетельство для опасных грузов, за исключением опасных грузов, перевозимых навалом, не требуется для грузов классов 6.2 и 7 и опасных грузов, перевозимых в ограниченных количествах и в исключенных количествах.

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 04.12.2008 N MSC.269(85) с изменениями, вступившими в силу 01.01.2011)

Таблица 19.1

Применение требований к различным способам перевозки опасных грузов на судах и в грузовых помещениях

Знак "X" в таблице 19.1 означает, что это требование применяется ко всем классам опасных грузов, перечисленным в соответствующей строке [таблицы 19.3](#), кроме случаев, указанных в примечаниях.

Правил о 19.2.2	Открытые палубы .1 - .5	.1	.2	.3		.4	.5
Правил о 19	включитель но	Не являющиеся специально сконструированными	Грузовые помещения для контейнеров	Закрытые грузовые помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки <5>	Открытые грузовые помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки	Опасные грузы навалом	Судовые баржи
3.1.1	X	X	X	X	X	О применении требований правил 19 к различным классам опасных грузов см. таблицу 19.2	X
3.1.2	X	X	X	X	X		-
3.1.3	-	X	X	X	X		X
3.1.4	-	X	X	X	X		X
3.2	-	X	X	X	X		X <4>
3.3	-	X	X	X	-		X <4>
3.4.1	-	X	X <1>	X	-		X <4>
3.4.2	-	X	X <1>	X	-		X <4>
3.5	-	X	X	X	-	-	
3.6.1	X	X	X	X	X	-	

3.6.2	X	X	X	X	X		-
3.7	X	X	-	-	X		-
3.8	X	X	X <2>	X	X		-
3.9	-	-	-	X <3>	X		-
3.10.1	-	-	-	X	-		-
3.10.2	-	-	-	X	-		-

Примечания:

<1> Для классов 4 и 5.1 - твердые грузы - не применяется при перевозке в закрытых грузовых контейнерах. Для классов 2, 3, 6.1 и 8 при перевозке в закрытых грузовых контейнерах кратность вентиляции может быть уменьшена до уровня не менее двух воздухообменов в час. Для классов 4 и 5.1 - жидкости - при перевозке в закрытых грузовых контейнерах кратность вентиляции может быть уменьшена до уровня не менее двух воздухообменов в час. Для целей настоящего правила съемный танк рассматривается как закрытый грузовой контейнер.

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 04.12.2008 N MSC.269(85) с изменениями, вступившими в силу 01.01.2011)

Абзац исключен. - [Резолюция](#) ИМО от 04.12.2008 N MSC.269(85) с изменениями, вступившими в силу 01.01.2011.

<2> Применяется только к палубам.

<3> Применяется только к закрытым грузовым помещениям с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, которые не могут быть плотно закрыты.

<4> В особых случаях, когда баржи способны удерживать легковоспламеняющиеся пары или если имеется возможность отвода легковоспламеняющихся паров по вентиляционным каналам, подведенным к баржам, в безопасное место вне помещения, в котором перевозятся баржи, эти требования могут быть снижены или не выполняться совсем в соответствии с требованиями Администрации.

<5> Помещения специальной категории, когда они используются для перевозки опасных грузов, должны рассматриваться как закрытые грузовые помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки.

Таблица 19.2

**Применение требований к различным классам
опасных грузов на судах и в грузовых помещениях
при перевозке опасных грузов навалом**

Класс	4.1	4.2	4.3	5.1	6.1	8	9
Правило 19			<6>				
3.1.1	X	X	-	X	-	-	X

3.1.2	X	X	-	X	-	-	X
3.2	X	X <7>	X	X <8>	-	-	X <8>
3.4.1	-	X <7>	X	-	-	-	-
3.4.2	X <9>	X <7>	X	X <7>, <9>	-	-	X <7>, <9>
3.4.3	X	X	X	X	X	X	X
3.6	X	X	X	X	X	X	X
3.8	X	X	X	X <7>	-	-	X <10>

Примечания:

<6> Опасность веществ этого класса, которые могут перевозиться навалом, такова, что Администрация, в дополнение к соблюдению требований, перечисленных в этой таблице, должна уделить особое внимание конструкции и оборудованию судов, занятых их перевозкой.

<7> Применимо только к жмыху, содержащему продукты экстрагирования, нитрату аммония и аммиачно-нитратным удобрениям.

<8> Применимо только к нитрату аммония и аммиачно-нитратным удобрениям. Однако степень защиты в соответствии со стандартами, содержащимися в публикации 60079 Международной электротехнической комиссии - Электрическая аппаратура для атмосфер, содержащих гремучий газ, является достаточной.

<9> Требуется только подходящие ограждения из металлической сетки.

КонсультантПлюс: примечание.

Кодекс безопасной практики перевозки навалочных грузов 2004 года заменен Международным кодексом морской перевозки навалочных грузов (МКМПНГ) на основании пункта 7 Резолюции N MSC.268(85) Международной морской организации от 04.12.2008.

<10> Требования Международного кодекса морской перевозки навалочных грузов (МКМПНГ), с поправками, являются достаточными. (в ред. Резолюции ИМО от 04.12.2008 N MSC.269(85) с изменениями, вступившими в силу 01.01.2011)

**Применение требований к различным классам опасных грузов,
кроме опасных грузов, перевозимых навалом**
(в ред. Резолюций ИМО от 12.12.2002 N [MSC.134\(76\)](#),
от 04.12.2008
N [MSC.269\(85\)](#) с изменениями, вступившими в силу 01.01.2011)

Класс	1.1 - 1.6	1.4 S	2.1	2.2	2.3 невосп ламен яющие ся <20>	2.3 невос пламе няющ иеся	3 ТВ <15 > < 23 °C	3 ТВ <15> >= 23 °C до <= 60 °C	4.1	4.2	4.3 жидк ости <21>	4.3 твер дые вещ еств а	5.1	5.2 <16 >	6.1 жидк ости ТВ <15> < 23 °C	6.1 жидкос ти ТВ >= 23 °C до <= 60 °C	6.1 жидк ост и	6.1 твер дые вещ еств а	8 жидк ости ТВ <15> < 23 °C	8 жидкос ти ТВ <15> >= 23 °C до <= 60 °C
Правил о 19																				
3.1.1	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3.1.2	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3.1.3	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.1.4	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.2	X	-	X	-	X	-	X	-	-	-	X <18>	-	-	-	X	-	-	-	X	-
3.3	X	X	X	X	-	X	X	X	X	X	X	X	X	-	X	X	X	X	X	X
3.4.1	-	-	X	-	-	X	X	-	X <11 >	X <11 >	X	X	X <11 >	-	X	X	-	X <11>	X	X
3.4.2	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	X	-

<11> Применяется в случае, когда "искусственная вентиляция помещений" требуется МКМПОГ.

<12> грузы во всех случаях должны размещаться на расстоянии 3 м по горизонтали от ограничивающих конструкций машинного помещения.

<13> См. МКМПОГ.

<14> Применяется в зависимости от перевозимых грузов.

<15> ТВ означает температуру вспышки.

<16> Согласно положениям МКМПОГ запрещается размещение опасных грузов класса 5.2 под палубой или в закрытых помещениях с горизонтальным способом погрузки и выгрузки.

<17> Применяется только к опасным грузам, выделяющим воспламеняющиеся пары, перечисленным в МКМПОГ.

<18> Применяется только к опасным грузам, имеющим температуру вспышки ниже 23 °С, перечисленным в МКМПОГ.

<19> Применяется только к опасным грузам, имеющим вторичный риск класса 6.1.

<20> Согласно положениям МКМПОГ запрещается размещение грузов класса 2.3, имеющих вторичный риск класса 2.1, под палубой или в закрытых помещениях с горизонтальным способом погрузки и выгрузки.

<21> Согласно положениям МКМПОГ запрещается размещение жидкостей класса 4.3, имеющих температуру вспышки ниже 23 °С, под палубой или в закрытых помещениях с горизонтальным способом погрузки и выгрузки.

Правило 20

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

1 Цель

Целью настоящего правила является обеспечение дополнительных мер

безопасности для решения задач, связанных с целями пожарной безопасности настоящей главы, в отношении судов, оборудованных помещениями для перевозки транспортных средств, помещениями специальной категории и помещениями с горизонтальным способом погрузки и выгрузки. Для этой цели должны соблюдаться следующие функциональные требования:

.1 должны быть предусмотрены системы противопожарной защиты, обеспечивающие достаточную защиту судна от пожарной опасности, связанной с помещениями для перевозки транспортных средств, помещениями специальной категории и помещениями с горизонтальным способом погрузки и выгрузки;

.2 источники воспламенения должны быть отделены от помещений для перевозки транспортных средств, помещений специальной категории и помещений с горизонтальным способом погрузки и выгрузки; и

.3 помещения для перевозки транспортных средств, помещения специальной категории и помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки должны иметь достаточную вентиляцию.

2 Общие требования

2.1.1 Применение

2.1.2 На всех судах транспортные средства с топливом в баках, необходимым для приведения их в движение, могут перевозиться в грузовых помещениях, иных чем помещения для перевозки транспортных средств, помещения специальной категории или помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки при соблюдении всех следующих условий:

.1 транспортные средства не используют свои собственные средства приведения в движение при нахождении в грузовых помещениях;

.2 грузовые помещения отвечают соответствующим требованиям [правила 19](#); и

.3 транспортные средства перевозятся в соответствии с МКМПОГ, как определено в [правиле VII/1.1](#) (п. 2.1.2 введен [Резолюцией](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

Помимо соответствия требованиям правил [частей В, С, D и E](#), в зависимости от случая, помещения для перевозки транспортных средств, помещения специальной категории и помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки должны отвечать требованиям настоящего правила.

2.2 Основные принципы для пассажирских судов

2.2.1 Принцип, лежащий в основе положений настоящего правила, заключается в том, что деление на главные вертикальные зоны, требуемое [правилом 9.2](#), может оказаться практически невозможным в помещениях для перевозки транспортных средств на пассажирских судах, и, следовательно, равноценная защита таких помещений должна обеспечиваться на основе концепции деления судна на горизонтальные зоны и путем установки эффективной стационарной системы пожаротушения. В соответствии с этой концепцией для целей настоящего правила горизонтальная зона может включать помещения специальной категории, расположенные более чем на одной палубе, при условии что общий габарит высоты для транспортных средств не превышает 10 м.

2.2.2 Принцип, лежащий в основе положений [пункта 2.2.1](#), также применим к помещениям с горизонтальным способом погрузки и выгрузки.

2.2.3 Содержащиеся в настоящей главе требования к вентиляционным системам, отверстиям в перекрытиях класса "А" и проходам в перекрытиях класса "А" в целях поддержания огнестойкости вертикальных зон равным образом должны применяться к палубам и переборкам, образующим ограничивающие конструкции, отделяющие горизонтальные зоны друг от друга и от остальной части судна.

3 Меры предосторожности против воспламенения легковоспламеняющихся паров в закрытых помещениях для перевозки транспортных средств, в закрытых помещениях с горизонтальным способом погрузки и выгрузки и в помещениях специальной категории

3.1 Вентиляционные системы

3.1.1 Производительность вентиляционных систем

Должна быть предусмотрена эффективная система искусственной вентиляции, достаточная для обеспечения по меньшей мере следующих воздухообменов:

.1 Пассажирские суда

Помещения специальной категории	10 воздухообменов в час
Закрытые помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки и помещения для перевозки транспортных средств, иные чем помещения специальной категории, на судах, перевозящих более 36 пассажиров	10 воздухообменов в час

Закрытые помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки и помещения для перевозки транспортных средств, иные чем помещения специальной категории, на судах, перевозящих не более 36 пассажиров

6 воздухообменов в час

.2 Грузовые суда

6 воздухообменов в час

Администрация может потребовать увеличения количества воздухообменов в период погрузки и выгрузки транспортных средств.

3.1.2 Характеристики вентиляционных систем

3.1.2.1 На пассажирских судах система искусственной вентиляции должна быть отделена от других вентиляционных систем. Система искусственной вентиляции должна обеспечивать по меньшей мере количество воздухообменов, как требуется в [пункте 3.1.1](#), в течение всего периода, пока в таких помещениях находятся транспортные средства, за исключением случаев, когда предусмотрена система контроля за качеством воздуха в соответствии с [пунктом 3.1.2.4](#). Вентиляционные каналы, обслуживающие такие грузовые помещения, которые могут быть надежно закрыты, должны быть отдельными для каждого такого помещения. Должна быть предусмотрена возможность управления системой из места вне таких помещений.

3.1.2.2 Вентиляторы на грузовых судах, когда на них находятся транспортные средства, должны, как правило, работать непрерывно и обеспечивать по меньшей мере количество воздухообменов, как требуется в [пункте 3.1.1](#), за исключением случаев, когда предусмотрена система контроля за качеством воздуха в соответствии с [пунктом 3.1.2.4](#). Если это практически неосуществимо, они должны работать ежедневно в течение ограниченного периода времени, когда позволяют погодные условия, и в любом случае - в течение достаточного периода времени перед выгрузкой с последующей проверкой помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки или помещения для перевозки транспортных средств на отсутствие газа. Для этой цели на судне должен иметься один или несколько переносных приборов для обнаружения горючих газов. Система должна быть полностью отделена от других систем вентиляции. Должно быть предусмотрено, чтобы вентиляционные каналы, обслуживающие помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки или помещения для перевозки транспортных средств, могли быть надежно закрыты для каждого грузового помещения. Должна быть предусмотрена возможность управления системой из места вне таких помещений.

3.1.2.3 Вентиляционная система должна быть такой, чтобы предотвращать воздушную стратификацию и образование застойных зон.

3.1.2.4 Для всех судов, для которых на основании руководства, разработанного Организацией, предусмотрена система контроля за качеством воздуха, вентиляционная система может работать при сниженном количестве воздухообменов и/или при сниженном объеме вентиляции. Настоящее отступление не применяется к помещениям, для которых требуется по меньшей мере десять воздухообменов в час в соответствии с [пунктом 3.2.2](#) настоящего правила, а также к помещениям, на которые распространяется действие [правил 19.3.4.1](#) и [20-1](#).

(п. 3.1.2 в ред. [Резолюции ИМО](#) от 11.06.2015 N MSC.392(95))

3.1.3 Индикация работы вентиляционных систем

На ходовом мостике должно быть предусмотрено средство для указания на любое падение требуемой производительности системы вентиляции.

3.1.4 Средства закрытия и каналы

3.1.4.1 Должны быть предусмотрены устройства для быстрой остановки и надежного закрытия вентиляционной системы с места вне помещения в случае пожара с учетом погодных условий и состояния моря.

3.1.4.2 Вентиляционные каналы, включая заслонки, в пределах общей горизонтальной зоны должны быть изготовлены из стали. На пассажирских судах вентиляционные каналы, которые проходят через другие горизонтальные зоны или машинные помещения, должны быть стальными каналами класса "А-60" изготовленными в соответствии с [правилами 9.7.2.4.1.1](#) и [9.7.2.4.1.2](#).

(в ред. [Резолюции ИМО](#) от 22.05.2014 N MSC.365(93))

3.1.5 Постоянные отверстия

Постоянные отверстия в бортовой обшивке, оконечностях или подволоке помещения должны быть расположены так, чтобы пожар в грузовом помещении не создавал угрозы для мест размещения спасательных шлюпок и плотов и мест посадки в них, а также жилых помещений, служебных помещений и постов управления в надстройках и рубках, расположенных над грузовыми помещениями.

3.2 Электрооборудование и проводка

3.2.1 За исключением предусмотренного в [пункте 3.2.2](#), электрооборудование и проводка должны быть типа, пригодного для работы во взрывоопасной смеси паров бензина и воздуха.

3.2.2 В случае помещений, иных чем помещения специальной категории, находящиеся ниже палубы переборок, несмотря на положения [пункта 3.2.1](#), на высоте более 450 мм от палубы или от каждой площадки для транспортных средств, если они установлены, за исключением площадок с отверстиями достаточного размера, позволяющими парам бензина проходить вниз, в качестве альтернативы разрешается установка электрооборудования закрытого и защищенного типа, с тем чтобы предотвращать выброс искр, при условии что вентиляционная система спроектирована и эксплуатируется так, чтобы обеспечивать во время нахождения на судне транспортных средств непрерывную вентиляцию грузовых помещений с кратностью, равной по меньшей мере десяти воздухообменам в час.

3.3 Электрооборудование и проводка, установленные в вытяжных вентиляционных каналах

Электрооборудование и проводка, если они установлены в вытяжном вентиляционном канале, должны быть типа, одобренного для работы во взрывоопасной смеси паров бензина и воздуха, а выпускное отверстие любого вытяжного канала должно располагаться в безопасном месте с учетом других возможных источников воспламенения.

3.4 Другие источники воспламенения

Установка иного оборудования, которое может стать источником воспламенения легковоспламеняющихся паров, не разрешается.

3.5 Шпигаты и сливы

Шпигаты не должны выводиться в машинные или другие помещения, в которых могут иметься источники воспламенения.

4 Обнаружение и сигнализация

4.1 Стационарная система сигнализации обнаружения пожара

За исключением предусмотренного в [пункте 4.3.1](#), должна быть предусмотрена стационарная система сигнализации обнаружения пожара, отвечающая требованиям [Кодекса](#) по системам пожарной безопасности. Стационарная система сигнализации обнаружения пожара должна быть способна быстро обнаруживать возникновение пожара. Типы автоматических извещателей, а также их размещение и местонахождение должны удовлетворять требованиям Администрации с учетом влияния вентиляции и других соответствующих факторов. После установки система должна быть испытана при обычных условиях вентиляции и показать среднее время реагирования, удовлетворяющее требованиям Администрации.

4.2 Системы дымообнаружения путем забора проб воздуха

За исключением открытых помещений с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, открытых помещений для перевозки транспортных средств и помещений специальной категории, в качестве альтернативы стационарной системы сигнализации обнаружения пожара, требуемой в [пункте 4.1](#), может использоваться система дымообнаружения путем забора проб воздуха, отвечающая требованиям [Кодекса](#) по системам пожарной безопасности.

4.3 Помещения специальной категории

4.3.1 В помещениях специальной категории должна нести эффективная дозорная служба. Если эффективная дозорная служба несетя в виде постоянной пожарной вахты на протяжении всего рейса, установка стационарной системы сигнализации обнаружения пожара не требуется.

4.3.2 Ручные извещатели должны быть расположены таким образом, чтобы никакая из частей помещения не находилась более чем в 20 м от ручного извещателя, причем по одному извещателю должно быть установлено у каждого выхода из таких помещений.

5 Конструктивная защита

Несмотря на положения [правила 9.2.2](#), на пассажирских судах, перевозящих более 36 пассажиров, ограничивающие переборки и палубы помещений специальной категории и помещений с горизонтальным способом погрузки и выгрузки должны иметь стандарт изоляции класса "А-60". Однако, если с одной стороны переборки находится помещение категории 5, 9 и 10, как определено в [правиле 9.2.2.3](#), стандарт может быть снижен до класса "А-0". Если топливные цистерны находятся под помещением специальной категории или помещением с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, огнестойкость палубы между такими помещениями может быть снижена до стандарта "А-0".

6 Пожаротушение

6.1 Стационарные системы пожаротушения

(Требования [пунктов 6.1.1](#) и [6.1.2](#) применяются к судам, построенным 1 июля 2014 года или после этой даты. Суда, построенные до 1 июля 2014 года, должны отвечать ранее применимым требованиям [пунктов 6.1.1](#) и [6.1.2](#).) (абзац введен [Резолюцией](#) ИМО от 30.11.2012 N MSC.338(91))

6.1.1 Помещения для перевозки транспортных средств и помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, которые не являются

помещениями специальной категории и могут быть плотно закрыты из места вне грузовых помещений, должны быть оборудованы одной из следующих стационарных систем пожаротушения:

.1 стационарная система газового пожаротушения, отвечающая положениям [Кодекса](#) по системам пожарной безопасности;

.2 стационарная система пожаротушения пеной высокой кратности, отвечающая положениям [Кодекса](#) по системам пожарной безопасности; или

.3 стационарная система водяного пожаротушения для помещений с горизонтальным способом погрузки и выгрузки и помещений специальной категории, отвечающая положениям [Кодекса](#) по системам пожарной безопасности и [пунктам 6.1.2.1 - 6.1.2.4](#).

(п. 6.1.1 в ред. [Резолюции ИМО](#) от 30.11.2012 N MSC.338(91))

6.1.2 Помещения для перевозки транспортных средств и помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, которые не могут быть плотно закрыты, а также помещения специальной категории должны быть оборудованы стационарной системой водяного пожаротушения для помещений с горизонтальным способом погрузки и выгрузки и помещений специальной категории, отвечающей положениям [Кодекса](#) по системам пожарной безопасности, которая должна защищать все участки любой палубы и площадки для транспортных средств в таких помещениях. Такая система водяного пожаротушения должна иметь:

.1 манометр на распределительной коробке;

.2 четкую маркировку на каждом клапане распределительной коробки, указывающую обслуживаемые помещения;

.3 инструкции по техническому обслуживанию и эксплуатации, находящиеся в отделении клапанов; и

.4 достаточное количество осушительных клапанов для обеспечения полного осушения системы

(п. 6.1.2 в ред. [Резолюции ИМО](#) от 30.11.2012 N MSC.338(91))

6.1.3 Администрация может разрешить применение любой другой стационарной системы пожаротушения, если путем проведения натурных испытаний в условиях, имитирующих горение разлившегося бензина в помещении для перевозки транспортных средств или помещении с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, будет доказано, что при борьбе с пожарами, которые могут иметь место в таком помещении, она является не менее эффективной.

6.1.4 Требования настоящего пункта должны применяться к судам, построенным 1 января 2010 года или после этой даты. Суда, построенные 1 июля 2002 года или после этой даты, но до 1 января 2010 года, должны отвечать ранее применимым требованиям пункта 6.1.4 с поправками, внесенными [Резолюцией MSC.99\(73\)](#). Если установлены стационарные системы пожаротушения водораспылением, то, учитывая значительную потерю остойчивости, которая может возникнуть из-за скопления большого количества воды на палубе или палубах во время работы системы водораспыления, должны быть предусмотрены следующие меры:

.1 на пассажирских судах:

.1.1 в помещениях, расположенных выше палубы переборок, должны быть оборудованы шпигаты, обеспечивающие быстрый сток этой воды непосредственно за борт, с учетом руководства, разработанного Организацией;

.1.2.1 на пассажирских судах ро-ро клапаны сливных шпигатов, оборудованные средствами принудительного закрытия, управляемыми с места, расположенного выше палубы переборок в соответствии с требованиями действующей Международной [конвенции](#) о грузовой марке, должны оставаться открытыми во время нахождения судов в море;

.1.2.2 любые операции с клапанами, упомянутыми в [пункте 6.1.4.1.2.1](#), должны заноситься в судовой журнал;

.1.3 в помещениях, расположенных ниже палубы переборок, Администрация может потребовать дополнительных средств осушения и слива сверх тех, которые требуются согласно [правилу II-1/35-1](#). В таком случае система осушения должна быть такой, чтобы через нее можно было удалять не менее 125% общего количества воды, подаваемой как насосами системы водораспыления, так и требуемым количеством пожарных стволов, с учетом руководства, разработанного Организацией. Клапаны системы осушения должны управляться с места, находящегося вне защищаемого помещения вблизи органов управления системой пожаротушения. Льяла должны иметь достаточную вместимость и оборудоваться у обшивки борта судна на расстоянии не более 40 м друг от друга в каждом водонепроницаемом отсеке;

.2 на грузовых судах средства осушения и слива должны быть такими, чтобы предотвращать образование свободных поверхностей. В таком случае система осушения должна быть такой, чтобы через нее можно было удалять не менее 125% общего количества воды, подаваемой как насосами системы водораспыления, так и требуемым количеством пожарных стволов, с учетом руководства, разработанного Организацией. Клапаны системы осушения должны управляться с места, находящегося вне защищаемого помещения вблизи органов управления системой пожаротушения. Льяла должны иметь

достаточную вместимость и оборудоваться у обшивки борта судна на расстоянии не более 40 м друг от друга в каждом водонепроницаемом отсеке. Если это невозможно, то должны учитываться, в той степени, в какой Администрация сочтет это необходимым при одобрении ею информации об остойчивости, отрицательный эффект на остойчивость из-за дополнительного веса и влияния свободной поверхности воды. Такие сведения должны включаться в информацию об остойчивости, передаваемую капитану согласно требованиям [правила II-1/5-1](#).

(п. 6.1.4 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 16.05.2008 N MSC.256(84))

6.1.5 На всех судах для закрытых помещений для перевозки транспортных средств, помещений ро-ро и помещений специальной категории, где установлены стационарные системы пожаротушения водораспылением, должны быть предусмотрены средства для предотвращения блокировки осушительных устройств, с учетом руководства, разработанного Организацией. Суда, построенные до 1 января 2010 года, должны отвечать требованиям настоящего пункта к первому освидетельствованию после 1 января 2010 года.

(п. 6.1.5 введен [Резолюцией](#) ИМО от 16.05.2008 N MSC.256(84))

6.2 Переносные огнетушители

6.2.1 Переносные огнетушители должны быть предусмотрены на уровне каждой палубы в каждом трюме или отсеке, где перевозятся транспортные средства, находиться на расстоянии не более 20 м друг от друга по обеим сторонам помещения. По меньшей мере один переносной огнетушитель должен размещаться у каждого входа в такое грузовое помещение.

6.2.2 В дополнение к положениям [пункта 6.2.1](#) должны быть предусмотрены следующие средства пожаротушения в помещениях для перевозки транспортных средств, помещениях с горизонтальным способом погрузки и выгрузки и помещениях специальной категории, предназначенных для перевозки автотранспорта с топливом в баках для передвижения своим ходом:

.1 по меньшей мере две приставки для образования водяного тумана; и

.2 один переносной пенный комплект, отвечающий положениям [Кодекса](#) по системам пожарной безопасности, при условии что по меньшей мере два таких комплекта имеется на судне для использования в таких помещениях.

Правило 20-1

Требования к судам для перевозки транспортных средств, перевозящим в качестве груза автомобильные транспортные средства, оснащенные баллонами со сжатым водородом

или природным газом для обеспечения их движения
(введено [Резолюцией](#) ИМО от 22.05.2014 N MSC.365(93))

1 Цель

Целью настоящего правила является обеспечение дополнительных мер безопасности для достижения целей в области противопожарной безопасности настоящей главы в отношении судов, оборудованных помещениями для перевозки транспортных средств и помещениями с горизонтальным способом погрузки и выгрузки и предназначенных для перевозки в качестве груза автомобильных транспортных средств, оснащенных баллонами со сжатым водородом или природным газом для обеспечения их движения.

2 Применение

2.1 Помимо соблюдения соответствующих требований правила 20 суда для перевозки транспортных средств, находящиеся на этапе постройки 1 января 2016 года или после этой даты и предназначенные для перевозки в качестве груза автотранспортных средств, имеющих в баках сжатый водород или сжатый природный газ для приведения их в движение, должны отвечать требованиям [пунктов 3 - 5](#) настоящего правила.

(п. 2.1 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

2.2 Помимо соблюдения соответствующих требований [правила 20](#) суда для перевозки транспортных средств, находящиеся на этапе постройки ранее 1 января 2016 года, включая суда, находящиеся на этапе постройки ранее 1 июля 2012 года, должны отвечать требованиям [пункта 5](#) настоящего правила.

3 Требования к помещениям, предназначенным для перевозки в качестве груза автомобильных транспортных средств, оснащенных баллонами со сжатым природным газом для обеспечения их движения

3.1 Электрическое оборудование и электропроводка

Все электрическое оборудование и электропроводка должны быть сертифицированы как безопасные для использования в условиях взрывоопасной метано-воздушной смеси.

3.2 Вентиляция

3.2.1 Электрическое оборудование и электропроводка, если они установлены в каком-либо вентиляционном канале, должны быть сертифицированы как безопасные для использования в условиях взрывоопасных метано-воздушных смесей.

3.2.2 Вентиляторы должны исключать возможность воспламенения

метано-воздушных смесей. Впускные и выпускные вентиляционные отверстия должны быть снабжены соответствующими защитными проволочными сетками.

3.3 Другие источники воспламенения

Использование другого оборудования, которое может стать источником воспламенения метано-воздушных смесей, не допускается.

4 Требования к помещениям, предназначенным для перевозки в качестве груза автомобильных транспортных средств, оснащенных баллонами со сжатым водородом для обеспечения их движения

4.1 Электрическое оборудование и электропроводка

Все электрическое оборудование и электропроводка должны быть сертифицированы как безопасные для использования в условиях взрывоопасной смеси водорода и воздуха.

4.2 Вентиляция

4.2.1 Электрическое оборудование и электропроводка, если они установлены в каком-либо вентиляционном канале, должны быть сертифицированы как безопасные для использования в условиях взрывоопасных смесей водорода и воздуха, и выпускные отверстия любых вытяжных каналов должны располагаться в безопасном месте с учетом других возможных источников воспламенения.

4.2.2 Вентиляторы должны иметь конструкцию, которая исключала бы возможность воспламенения смесей водорода и воздуха. Впускные и выпускные вентиляционные отверстия должны быть снабжены соответствующими защитными проволочными сетками.

4.3 Другие источники воспламенения

Использование другого оборудования, которое может стать источником воспламенения смесей водорода и воздуха, не допускается.

5 Газообнаружение

Если судно для перевозки транспортных средств перевозит в качестве груза одно или более автомобильных транспортных средств, оснащенных баллонами со сжатым водородом или природным газом для обеспечения их движения, на его борту должны иметься по меньшей мере два переносных датчика загазованности. Эти устройства должны быть пригодны для обнаружения газообразного топлива и сертифицированы как безопасные для

использования в условиях взрывоопасной смеси газов и воздуха.

Правило 21

Порог аварии, достижение порта и зоны безопасности (введено Резолюцией ИМО от 08.12.2006 N MSC.216(82) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2010)

1 Применение

Пассажирские суда, построенные 1 июля 2010 года и после этой даты, длиной, как определено в [правиле II-1/2.5](#), 120 м и более или имеющие три или более главные вертикальные зоны, должны отвечать положениям настоящего правила.

2 Цель

Цель настоящего правила заключается в том, чтобы установить критерии проектирования, позволяющие судну достичь порта своим ходом после аварии, которая не превышает порог аварии, установленный в [пункте 3](#), а также предложить функциональные и эксплуатационные требования в отношении зон безопасности.

3 Порог аварии

В контексте пожара порог аварии включает:

.1 потерю помещения, в котором возник пожар, до ближайших ограничивающих конструкций класса "А", которые могут быть частью этого помещения, если оно защищено стационарной системой пожаротушения; или

.2 потерю помещения, в котором возник пожар, и смежных помещений до ближайших ограничивающих конструкций класса "А", которые не являются частью этого помещения.

4 Достижение порта

Если повреждение в результате пожара не превышает порога аварии, указанного в [пункте 3](#), судно должно быть способно достичь порта, обеспечивая зону безопасности, как она определена в [правиле 3.51](#). Для того, чтобы судно считалось способным достичь порта, в остальной части судна, не затронутой пожаром, должны оставаться в работоспособном состоянии следующие системы:

.1 двигательная установка;

- .2 система руля и системы управления рулем;
- .3 навигационные системы;
- .4 системы заполнения, перекачки и подачи жидкого топлива;
- .5 внутрисудовая связь между мостиком, машинными помещениями, центром безопасности, аварийными партиями по борьбе с водой и пожаром, а также системы, требуемые для оповещения и сбора пассажиров и экипажа;
- .6 средства радиосвязи;
- .7 система пожарной магистрали;
- .8 стационарные системы пожаротушения;
- .9 система обнаружения пожара и дыма;
- .10 осушительная и балластная система;
- .11 водонепроницаемые и полуводонепроницаемые двери с механическим приводом; и
- .12 системы, предназначенные для обеспечения зон "безопасности, как указано в [пункте 5.1.2](#);
- .13 системы обнаружения поступления воды; и
- .14 другие системы, определенные Администрацией как необходимые для борьбы за живучесть.

5 Зона(ы) безопасности

5.1 Функциональные требования:

.1 зона(ы) безопасности обычно должна (должны) быть внутренним(ими) помещением(ями); однако использование наружного помещения в качестве зон безопасности может разрешаться администрацией с учетом любого ограничения, вызванного районом эксплуатации и соответствующими предполагаемыми условиями окружающей среды;

.2 зона(ы) безопасности должна (должны) обеспечивать всех находящихся в ней (них) людей следующими основными службами для обеспечения охраны здоровья пассажиров и экипажа:

- .1 санитария;

- .2 вода;
- .3 пища;
- .4 запасное помещение для медицинского ухода;
- .5 укрытие от непогоды;
- .6 средства предотвращения перегрева и гипотермии;
- .7 освещение; и
- .8 вентиляция;

.3 устройство вентиляции должно снижать риск того, что дым и горячие газы отрицательно повлияют на использование зоны (зон) безопасности; и

.4 должны быть предусмотрены средства доступа к спасательным средствам из каждой зоны, установленной или используемой в качестве зоны безопасности, с учетом того, что главная вертикальная зона может быть недоступной для прохода через нее.

5.2 Запасное помещение для медицинского ухода

Запасное помещение для медицинского ухода должно отвечать стандарту, приемлемому для Администрации.

Правило 22

Критерии проектирования систем, остающихся работоспособными после пожара

(введено [Резолюцией](#) ИМО от 08.12.2006 N MSC.216(82) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2010)

1 Применение

Пассажирские суда, построенные 1 июля 2010 года и после этой даты, длиной, как определено в [правиле II-1/2.2](#), 120 м и более или имеющие три или более главные вертикальные зоны, должны отвечать положениям настоящего правила.

2 Цель

Цель настоящего правила заключается в том, чтобы установить критерии проектирования систем, которые должны оставаться работоспособными для обеспечения организованной эвакуации и оставления судна, если порог

аварии, определенный в [правиле 21.3](#), превышен.

3 Системы

3.1 Если вследствие пожара какая-либо главная вертикальная зона становится недоступной для обслуживания, должны быть устроены и разделены таким образом, чтобы оставаться работоспособными, следующие системы:

.1 пожарная магистраль;

.2 внутрисудовая связь (необходимая для обеспечения борьбы с пожаром и для оповещения и эвакуации пассажиров и экипажа);

.3 средства радиосвязи;

.4 осушительные системы для удаления используемой для тушения пожара воды;

.5 освещение путей эвакуации, в местах сбора и в местах посадки на спасательные средства; и

.6 должны быть доступны системы указаний по эвакуации.

3.2 Вышеупомянутые системы должны быть работоспособны в течение по меньшей мере 3 ч, исходя из предположения, что отсутствуют повреждения за пределами недоступной для обслуживания главной вертикальной зоны. Не требуется, чтобы эти системы оставались работоспособными в пределах главных вертикальных зон, недоступных для обслуживания.

3.3 Для целей [пункта 3.1](#) кабели и трубопроводы, проходящие через шахту, устроенную по стандарту "А-60", должны считаться неповрежденными и обслуживаемыми на участке прохода через недоступную для обслуживания главную вертикальную зону. Администрация может одобрить равноценную степень защиты кабелей и трубопроводов.

Правило 23

Центр безопасности на пассажирских судах
(введено [Резолюцией](#) ИМО от 08.12.2006 N MSC.216(82)
с изменениями, вступившими в силу 01.07.2010)

1 Применение

На пассажирских судах, построенных 1 июля 2010 года и после этой даты, должен иметься центр безопасности, отвечающий положениям настоящего

правила.

2 Цель

Цель настоящего правила заключается в том, чтобы предусмотреть помещение для облегчения управления действиями в чрезвычайных ситуациях.

3 Расположение и устройство

Центр безопасности должен либо быть частью ходового мостика, либо располагаться в отдельном смежном с ходовым мостиком помещении, но имеющим прямой доступ на мостик, с тем чтобы управление действиями в чрезвычайных ситуациях не отвлекало вахтенных помощников капитана от выполнения ими своих обязанностей, связанных с судовождением.

4 Общий план и эргономика

Общий план и эргономика центра безопасности должны учитывать соответствующее руководство, разработанное Организацией.

5 Связь

Должны быть предусмотрены средства связи между центром безопасности, центральным постом управления, ходовым мостиком, постом управления двигателем, помещением(ями) системы (систем) пожаротушения и помещениями для хранения противопожарного оборудования.

6 Контроль и мониторинг систем безопасности

Несмотря на требования других правил Конвенции, полная функциональность (эксплуатация, управление, мониторинг или, если потребуется, любое их сочетание) перечисленных ниже систем безопасности должна обеспечиваться из центра безопасности:

- .1 все системы принудительной вентиляции;
- .2 пожарные двери;
- .3 система общесудовой аварийно-предупредительной сигнализации;
- .4 система громкоговорящей связи;
- .5 обеспечиваемые электропитанием системы указания путей эвакуации;
- .6 водонепроницаемые и полуводонепроницаемые двери;

.7 индикаторы дверей в обшивке корпуса, грузовых дверей и других средств закрытия;

.8 обнаружение протечек воды через внутренние/внешние носовые и кормовые двери и любые другие двери в обшивке корпуса;

.9 система телевизионного наблюдения;

.10 система сигнализации обнаружения пожара;

.11 стационарная(ые) система(ы) пожаротушения местного применения;

.12 спринклерные и равноценные системы;

.13 системы водяного пожаротушения для машинных помещений;

.14 аварийно-предупредительная сигнализация для сбора экипажа;

.15 система удаления дыма из атриума;

.16 системы обнаружения поступления воды; и

.17 пожарные насосы и аварийные пожарные насосы.

ГЛАВА III. СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА И УСТРОЙСТВА (в ред. [Резолюции](#) ИМО от 04.06.1996 N MSC.47(66))

Часть А

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Правило 1

Применение

1 Настоящая глава, если специально не предусмотрено иное, применяется к судам, кили которых заложены или которые находятся в подобной стадии постройки 1 июля 1998 года или после этой даты.

2 Для целей настоящей главы термин подобная стадия постройки означает стадию, на которой:

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

.2 начата сборка этого судна, причем масса использованного материала

составляет по меньшей мере 50 т или 1% расчетной массы материала всех корпусных конструкций, смотря по тому, что меньше.

3 Для целей настоящей главы:

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

.2 выражение все суда означает суда, построенные 1 июля 1998 года, до или после этой даты; выражения все пассажирские суда и все грузовые суда должны толковаться таким же образом;

.3 грузовое судно, когда бы оно ни было построено, переоборудуемое в пассажирское судно, считается пассажирским судном, построенным в дату начала такого переоборудования.

4 В отношении судов, построенных ранее 1 июля 1998 года, Администрация должна:

.1 обеспечить, при условии соблюдения положений пункта 4.2, выполнение требований, применимых на основании действующей до 1 июля 1998 года главы III Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года к новым или существующим судам, как предписано в этой главе;

.2 обеспечить, чтобы при замене спасательных средств или устройств на таких судах или при проведении на них ремонта, переоборудования или модификации существенного характера, во время которых производится замена их существующих спасательных средств или устройств либо установка дополнительных спасательных средств или устройств, такие спасательные средства или устройства отвечали, насколько это целесообразно и практически возможно, требованиям настоящей главы. Однако если спасательная шлюпка или спасательный плот, иной чем надувной спасательный плот, заменяются без замены спускового устройства либо наоборот, то эти спасательная шлюпка или спасательный плот либо спусковое устройство могут быть того же типа, что и заменяемые спасательная шлюпка или спасательный плот либо спусковое устройство; и

.3 обеспечить соблюдение требований [правил 30.3](#) и [37.3.9](#) (п. 4 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

5 Несмотря на положения [пункта 4.2](#), для всех судов не позднее первого планового осмотра в сухом доке после 1 июля 2014 года, но не позднее 1 июля 2019 года разобщающие механизмы спасательных шлюпок под нагрузкой, не отвечающие пунктам 4.4.7.6.4 - 4.4.7.6.6 Кодекса, должны быть заменены оборудованием, которое отвечает Кодексу.

(п. 5 введен [Резолюцией](#) ИМО от 20.05.2011 N MSC.317(89))

Правило 2

Изъятия

1 Администрация, если она считает, что защищенный характер и условия рейса таковы, что делают нецелесообразным или излишним применение каких-либо требований настоящей главы, может освободить от выполнения этих требований отдельные суда или категории судов, которые во время рейса удаляются от ближайшего берега не более чем на 20 миль.

2 В случае использования пассажирских судов для специальных перевозок большого числа пассажиров особой категории, таких, как перевозка паломников, Администрация, если она убеждена в невозможности выполнения на практике требований настоящей главы, может освободить такие суда от выполнения этих требований, при условии что они полностью отвечают положениям:

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

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

Правило 3

Определения

Для целей настоящей главы, если специально не предусмотрено иное.

1 Защитный костюм есть защитный костюм, предназначенный для использования членами команды дежурных шлюпок и морских эвакуационных систем.

2 Дипломированное лицо есть лицо, имеющее диплом специалиста по спасательным шлюпкам и плотам, выданный по уполномочию Администрации или признаваемый ею как действительный в соответствии с требованиями действующей Международной [конвенции](#) о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты, или лицо, имеющее диплом, выданный или признаваемый Администрацией государства, не являющегося Стороной этой [Конвенции](#), для тех же целей, что и диплом, выданный в соответствии с [Конвенцией](#).

3 Обнаружение есть определение местонахождения спасаемых людей или

спасательных шлюпок и плотов.

4 Посадочный штормтрап есть штормтрап, предусмотренный в местах посадки в спасательные шлюпки и на спасательные плоты с целью обеспечения безопасного доступа в спасательные шлюпки и на спасательные плоты после спуска их на воду.

5 Спуск методом свободного всплытия есть такой метод спуска спасательной шлюпки или спасательного плота, при котором они автоматически разобщаются с тонущим судном и находятся в готовности к использованию.

6 Спуск методом свободного падения есть такой метод спуска спасательной шлюпки, при котором она с ее комплектом людей и снабжения на борту разобщается с судном и сбрасывается на воду без каких-либо удерживающих ее приспособлений.

7 Гидрокостюм есть защитный костюм, уменьшающий потерю тепла телом человека в холодной воде.

8 Надувное средство есть средство, плавучесть которого обеспечивается нежесткими заполненными газом камерами и которое обычно хранится ненадутым до момента подготовки его к использованию.

9 Надутое средство есть средство, плавучесть которого обеспечивается нежесткими заполненными газом камерами и которое хранится надутым и находится в постоянной готовности к использованию.

10 Международный кодекс по спасательным средствам (Кодекс КСС) (именуемый в настоящей главе "Кодекс") означает Международный кодекс по спасательным средствам (Кодекс КСС), одобренный Комитетом по безопасности на море Организации Резолюцией MSC.48(66), с поправками, которые могут быть внесены Организацией, при условии что такие поправки одобряются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями статьи VIII настоящей Конвенции, касающимися процедур внесения поправок в приложение, за исключением его главы I.

11 Спусковое устройство или приспособление есть средство для безопасного перемещения спасательной шлюпки или спасательного плота либо дежурной шлюпки с места их размещения на воду.

12 Длина есть 96% полной длины по ватерлинии, проходящей на высоте, равной 85% наименьшей теоретической высоты борта, измеренной от верхней кромки киля, или длина от передней кромки форштевня до оси баллера руля по той же ватерлинии, если эта длина больше. На судах, спроектированных с дифферентом, ватерлиния, по которой измеряется длина, должна быть

параллельна конструктивной ватерлинии.

13 Наименьшая эксплуатационная осадка есть такая осадка судна, при которой оно находится на ровном киле, без груза, с 10% запасов и топлива, а в случае пассажирского судна - с полным комплектом пассажиров и экипажа и с их багажом.

14 Морская эвакуационная система есть средство для быстрого перемещения людей с посадочной палубы судна на спасательные шлюпки и спасательные плоты на воде.

15 Теоретическая высота борта

.1 Теоретическая высота борта есть расстояние, измеренное по вертикали от верхней кромки киля до верхней кромки бимса палубы надводного борта у борта. На деревянных и композитных судах это расстояние измеряется от нижней кромки килевого шпунта. Если днище судна в миделевом сечении имеет вогнутую форму или если имеются утолщенные шпунтовые пояса, то это расстояние измеряется от точки пересечения продолженной плоской части днища с боковой поверхностью киля.

.2 На судах, имеющих закругленное соединение палубы с бортом, теоретическая высота борта должна измеряться до точки пересечения продолженных теоретических линий палубы и борта, как если бы это было угловое соединение.

.3 В случае, если палуба надводного борта имеет уступ и возвышенная часть палубы простирается над точкой измерения теоретической высоты борта, теоретическая высота борта должна измеряться до условной линии, являющейся продолжением нижней части палубы параллельно возвышенной части.

16 Спасательное средство или устройство нового типа есть спасательное средство или устройство, обладающее новыми характеристиками, которые не полностью охвачены положениями настоящей главы или [Кодекса](#), но обеспечивающее равный или более высокий уровень безопасности.

17 Положительная остойчивость есть способность шлюпки или плота возвращаться в первоначальное положение после снятия кренящего момента.

18 Время подъема дежурной шлюпки с поверхности воды есть время, необходимое для подъема шлюпки в положение, при котором находящиеся в ней люди могут сойти на палубу судна. Время подъема включает время, необходимое для проведения на шлюпке подготовительных операций по ее подъему, таких, как подача и крепление фалиня, подсоединение дежурной шлюпки к спусковому устройству, а также время для подъема дежурной

шлюпки. Время подъема не включает время, необходимое для того, чтобы опустить спусковое устройство в положение, из которого производится подъем дежурной шлюпки.

19 Дежурная шлюпка есть шлюпка, предназначенная для спасания терпящих бедствие людей и сбора спасательных шлюпок и плотов на воде.

20 Спасение есть безопасный подъем из воды спасаемых людей.

21 Пассажирское судно ро-ро означает пассажирское судно, имеющее грузовые помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки или помещения специальной категории, как они определены в [правиле II-2/3](#).

22 Короткий международный рейс есть международный рейс, во время которого судно удаляется не более чем на 200 миль от порта или места, в котором пассажиры и экипаж могли бы безопасно укрыться. Ни расстояние между последним портом захода в стране, в которой начался рейс, и конечным портом назначения, ни дальность обратного рейса не должны превышать 600 миль. Конечный порт назначения есть последний порт захода в предполагаемом рейсе, из которого начинается обратный рейс судна в страну, в которой начался рейс.

23 Спасательная шлюпка или спасательный плот есть шлюпка или плот, способные обеспечить сохранение жизни людей, терпящих бедствие, с момента оставления ими судна.

24 Теплозащитное средство есть мешок или костюм из водонепроницаемого материала с низкой теплопроводностью.

25 Требования к техническому обслуживанию, тщательному осмотру, эксплуатационным испытаниям, капитальному ремонту и ремонту означают [требования](#) к техническому обслуживанию, тщательному осмотру, эксплуатационным испытаниям, капитальному ремонту и ремонту спасательных и дежурных шлюпок, спусковых устройств и механизмов разобщения, принятые Комитетом по безопасности на море Организации [резолюцией](#) MSC.402(96), с поправками, которые могут быть внесены Организацией, при условии что такие поправки одобряются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями [статьи VIII](#) настоящей Конвенции, касающимися процедуры внесения поправок в Приложение, за исключением главы I.

(п. 25 введен [Резолюцией](#) ИМО от 19.05.2016 N MSC.404(96))

Правило 4

Оценка, испытание и одобрение спасательных средств и устройств

1 За исключением случаев, предусмотренных [пунктами 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:

.1 были испытаны в соответствии с рекомендациями Организации с целью подтверждения того, что они отвечают требованиям настоящей главы и [Кодекса](#); или

.2 успешно прошли, к удовлетворению Администрации, испытания, которые по существу равноценны испытаниям, указанным в этих рекомендациях.

3 До одобрения спасательных средств и устройств нового типа Администрация должна убедиться, что такие:

.1 средства обеспечивают стандарты безопасности, по меньшей мере равноценные требованиям настоящей главы и Кодекса, и были оценены и испытаны на основе руководства, разработанного Организацией; или

.2 устройства успешно прошли технический анализ, оценку и одобрение в соответствии с [правилом 38](#).
(п. 3 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 08.12.2006 N MSC.216(82) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2010)

4 Принятая Администрацией процедура одобрения должна также включать условия, при которых одобрение будет оставаться действительным или его действие будет прекращено.

5 Перед допуском спасательных средств и устройств, не получивших предварительного одобрения Администрации, Администрация должна убедиться, что спасательные средства и устройства отвечают требованиям настоящей главы и [Кодекса](#).

6 Требуемые настоящей главой спасательные средства, подробные спецификации которых не включены в [Кодекс](#), должны удовлетворять требованиям Администрации.

Правило 5

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 СУДАМ И СПАСАТЕЛЬНЫМ СРЕДСТВАМ

Раздел I. ПАССАЖИРСКИЕ СУДА И ГРУЗОВЫЕ СУДА

Правило 6

Средства связи

1 **Пункт 2** применяется ко всем пассажирским судам и всем грузовым судам валовой вместимостью 300 и более.

2 Радиооборудование спасательных средств

2.1 ОВЧ аппаратура двусторонней радиотелефонной связи

2.1.1 На каждом пассажирском судне и каждом грузовом судне валовой вместимостью 500 и более должно быть предусмотрено по меньшей мере три комплекта ОВЧ аппаратуры двусторонней радиотелефонной связи. На каждом грузовом судне валовой вместимостью 300 и более, но менее 500 должно быть предусмотрено по меньшей мере два комплекта ОВЧ аппаратуры двусторонней радиотелефонной связи. Такая аппаратура должна отвечать эксплуатационным требованиям не ниже тех, которые одобрены Организацией. Если ОВЧ аппаратура двусторонней радиотелефонной связи установлена стационарно на спасательной шлюпке или спасательном плоту, то она должна отвечать эксплуатационным требованиям не ниже тех, которые одобрены Организацией.

2.1.2 ОВЧ аппаратура двусторонней радиотелефонной связи, установленная на судах до 1 февраля 1992 года и не отвечающая полностью эксплуатационным требованиям, одобренным Организацией, может допускаться Администрацией до 1 февраля 1999 года при условии, что Администрация убеждена в ее совместимости с одобренной ОВЧ аппаратурой двусторонней радиотелефонной связи.

2.2 Поисково-спасательные приборы для определения местоположения

На каждом борту каждого пассажирского судна и каждого грузового судна валовой вместимостью 500 и более должен иметься по меньшей мере один поисково-спасательный прибор для определения местоположения. На

каждом грузовом судне валовой вместимостью 300 и более, но менее 500 должен иметься по меньшей мере один поисково-спасательный прибор для определения местоположения. Такие поисково-спасательные приборы для определения местоположения должны отвечать применимым эксплуатационным требованиям не ниже тех, которые приняты Организацией. Поисково-спасательные приборы для определения местоположения должны размещаться в таких местах, откуда они могут быть быстро перенесены в любую спасательную шлюпку или плот, иной чем спасательный плот или плоты, требуемые [правилом 31.1.4](#). В качестве альтернативы в каждой спасательной шлюпке или на плоту, ином чем требуемые [правилом 31.1.4](#), должно размещаться по одному поисково-спасательному прибору для определения местоположения. На судах, имеющих по меньшей мере два поисково-спасательных прибора для определения местоположения и оснащенных спасательными шлюпками, спускаемыми методом свободного падения, один из поисково-спасательных приборов для определения местоположения должен размещаться в спасательной шлюпке, спускаемой методом свободного падения, а другой должен располагаться в непосредственной близости от ходового мостика, чтобы его можно было использовать на борту и легко переносить в любую другую спасательную шлюпку или плот.

(п. 2.2 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 16.05.2008 N MSC.256(84))

3 Световые сигналы бедствия

Должно иметься не менее 12 парашютных ракет, отвечающих требованиям [раздела 3.1](#) Кодекса, которые должны размещаться на ходовом мостике или вблизи него.

4 Внутрисудовые средства связи и системы аварийно-предупредительной сигнализации

4.1 Для обеспечения двусторонней связи между аварийными постами управления, местами сбора и посадки, а также ключевыми постами на судне должны быть предусмотрены стационарные или переносные аварийные средства связи либо те и другие вместе.

4.2 Должна быть предусмотрена общесудовая система аварийно-предупредительной сигнализации, отвечающая требованиям [пункта 7.2.1](#) Кодекса, которая должна использоваться для сбора пассажиров и экипажа по тревоге, а также для подачи сигнала к началу действий, указанных в расписании по тревогам. В дополнение к этой системе должна быть предусмотрена либо система громкоговорящей связи, отвечающая требованиям [пункта 7.2.2](#) Кодекса, либо другое подходящее средство связи. При включении общесудовой системы аварийно-предупредительной сигнализации системы радиовещания должны автоматически отключаться.

4.3 Общесудовая система аварийно-предупредительной сигнализации должна быть слышимой во всех жилых и обычных рабочих помещениях экипажа. На пассажирских судах система должна быть слышимой на всех открытых палубах.

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 08.12.2006 N MSC.216(82) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2008)

4.4 На судах, оборудованных морской эвакуационной системой, должна быть обеспечена связь между местом посадки в спасательную шлюпку или плот и плат формой либо спасательной шлюпкой или плотом.

5 Системы громкоговорящей связи на пассажирских судах

5.1 В дополнение к требованиям [правила II-2/40.5](#) или [правила II-2/41.2](#), в зависимости от случая, и [пункта 6.4.2](#) все пассажирские суда должны быть оборудованы системой громкоговорящей связи. В отношении пассажирских судов, построенных до 1 июля 1997 года, требования [пунктов 5.2](#) и [5.4](#) должны применяться, с соблюдением положений [пункта 5.5](#), не позднее даты первого периодического освидетельствования после 1 июля 1997 года.

5.2 Система громкоговорящей связи должна быть отчетливо слышимой в условиях окружающего шума во всех помещениях, предусмотренных [пунктом 7.2.2.1](#) Кодекса, и должна быть снабжена функцией блокирования, осуществляемой из одного места на ходовом мостике и таких других мест на судне, какие Администрация сочтет необходимыми, так чтобы все аварийные сообщения прозвучали, даже если какой-либо громкоговоритель, расположенный в соответствующих помещениях, был выключен, сила звука была уменьшена или система громкоговорящей связи использовалась для иных целей.

5.3 На пассажирских судах, построенных 1 июля 1997 года или после этой даты:

.1 система громкоговорящей связи должна иметь по меньшей мере две петли, которые должны быть достаточно разнесены по всей своей длине, и два отдельных и независимых усилителя; и

.2 система громкоговорящей связи и эксплуатационные требования к ней должны быть одобрены Администрацией с учетом рекомендаций, принятых Организацией.

5.4 Система громкоговорящей связи должна быть подключена к аварийному источнику электроэнергии, требуемому [правилом II-1/42.2.2](#).

5.5 На судах, построенных до 1 июля 1997 года, на которых уже установлена система громкоговорящей связи, одобренная Администрацией и

соответствующая в основном тем системам, которые требуются [пунктами 5.2](#) и [5.4](#), выше, и [пунктом 7.2.2.1](#) Кодекса, не требуется ее замены.

Правило 7

Индивидуальные спасательные средства

1. Спасательные круги

1.1 Спасательные круги, отвечающие требованиям [пункта 2.1.1](#) Кодекса, должны:

.1 быть распределены таким образом, чтобы они были легкодоступны на обоих бортах судна и, по возможности, на всех простирающихся до борта открытых палубах; по меньшей мере один спасательный круг должен размещаться вблизи кормы судна; и

.2 размещаться таким образом, чтобы их можно было быстро сбросить, и не должны крепиться наглухо каким-либо образом.

1.2 По меньшей мере один спасательный круг на каждом борту судна должен быть снабжен плавучим спасательным линем, отвечающим требованиям [пункта 2.1.4](#) Кодекса, длиной, не менее чем в два раза превышающей высоту места его размещения над ватерлинией при наименьшей эксплуатационной осадке судна, или 30 м, смотря по тому, что больше.

1.3 Не менее половины общего количества спасательных кругов должны быть снабжены самозажигающимися огнями, отвечающими требованиям [пункта 2.1.2](#) Кодекса; не менее двух из них должны быть также снабжены автоматически действующими дымовыми шашками, отвечающими требованиям [пункта 2.1.3](#) Кодекса, и иметь возможность быстро сбрасываться с ходового мостика; спасательные круги с огнями, а также спасательные круги с огнями и дымовыми шашками должны быть равномерно распределены по обоим бортам судна и не должны являться спасательными кругами, снабженными линиями согласно требованиям [пункта 1.2](#).

1.4 На каждом спасательном круге должны быть нанесены прописными печатными буквами латинского алфавита название и порт регистрации судна, которому он принадлежит.

2 Спасательные жилеты

2.1 Для каждого находящегося на судне лица должен быть предусмотрен спасательный жилет, отвечающий требованиям [пункта 2.2.1](#) или [2.2.2](#) Кодекса, и в дополнение к этому:

.1 для пассажирских судов, совершающих рейсы продолжительностью менее 24 ч, должно быть предусмотрено определенное количество спасательных жилетов для младенцев, равное по меньшей мере 2,5% числа находящихся на борту пассажиров;
(пп. 2.1.1 введен [Резолюцией](#) ИМО от 18.05.2006 N MSC.201(81))

.2 для пассажирских судов, совершающих рейсы продолжительностью 24 ч или более, спасательные жилеты для младенцев должны быть предусмотрены для каждого младенца на борту;
(пп. 2.1.2 введен [Резолюцией](#) ИМО от 18.05.2006 N MSC.201(81))

.3 должно быть предусмотрено определенное количество спасательных жилетов, пригодных для детей, равное по меньшей мере 10% числа находящихся на борту пассажиров, или такое большее количество, которое может потребоваться для того, чтобы на каждого ребенка приходилось по одному спасательному жилету;
(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 18.05.2006 N MSC.201(81))

.4 должно иметься достаточное количество спасательных жилетов для вахтенного персонала, а также для использования в удаленных местах расположения спасательных шлюпок и плотов. Спасательные жилеты, предназначенные для вахтенного персонала, должны размещаться на мостике, на посту управления двигателем и на любом другом посту, где несетя вахта;
и
(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 18.05.2006 N MSC.201(81))

.5 если предусмотренные спасательные жилеты для взрослых не рассчитаны на людей весом до 140 кг и с обхватом груди до 1750 мм, на борту должно иметься достаточное количество подходящих аксессуаров, позволяющих закрепить жилеты на таких людях.
(пп. 2.1.5 введен [Резолюцией](#) ИМО от 18.05.2006 N MSC.201(81))

2.2 Спасательные жилеты должны располагаться так, чтобы они были легкодоступны, а место их нахождения должно быть ясно обозначено. Если ввиду особого устройства судна спасательные жилеты, предусмотренные согласно требованиям [пункта 2.1](#), могут оказаться недоступными, должны быть предусмотрены другие отвечающие требованиям Администрации меры, которые могут включать увеличение количества имеющихся на судне спасательных жилетов.

2.3 Спасательные жилеты, используемые в полностью закрытых спасательных шлюпках, за исключением спасательных шлюпок, спускаемых методом свободного падения, не должны затруднять вход в спасательную шлюпку или рассаживание в ней людей, включая использование привязных ремней в спасательной шлюпке.

2.4 Спасательные жилеты, отобранные для использования в спасательных шлюпках, спускаемых методом свободного падения, а также способ их хранения и ношения не должны создавать помех при входе в спасательную шлюпку, снижать безопасность находящихся в шлюпке людей или мешать эксплуатации шлюпки.

3 Гидрокостюмы и защитные костюмы

Для каждого лица, расписанного в команду дежурной шлюпки или морской эвакуационной системы, должен быть предусмотрен гидрокостюм, отвечающий требованиям [раздела 2.3](#) Кодекса, или защитный костюм, отвечающий требованиям [раздела 2.4](#) Кодекса; костюмы должны быть соответствующих размеров. Если судно постоянно совершает плавание в теплых климатических условиях, в которых, по мнению Администрации, тепловая защита не нужна, то не требуется наличия на судне такой защитной одежды.

Правило 8

Расписание по тревогам и инструкции на случай аварии

1 Настоящее правило применяется ко всем судам.

2 Для каждого находящегося на судне лица должны быть предусмотрены четкие инструкции, которым надлежит следовать в случае аварии. На пассажирских судах такие инструкции должны быть составлены на языке или языках, требуемых государством флага судна, и на английском языке.

3 Расписания по тревогам и инструкции на случай аварии, отвечающие требованиям [правила 37](#), должны быть вывешены на видных местах по всему судну, включая ходовой мостик, машинное отделение, а также жилые помещения экипажа.

4 В пассажирских каютах, а также на видном месте у мест сбора и в других пассажирских помещениях должны быть вывешены рисунки и инструкции на соответствующих языках с целью информации пассажиров относительно:

- .1 их мест сбора;
- .2 основных действий, которые они должны выполнять в случае аварии; и
- .3 способа надевания спасательного жилета.

Правило 9

Инструкции по эксплуатации

1 Настоящее правило применяется ко всем судам.

2 На спасательной шлюпке и спасательном плоту и органах управления их спуском либо вблизи них должны быть предусмотрены плакаты или пиктограммы, которые должны:

.1 пояснять назначение органов управления и процедуры приведения в действие средства, а также содержать соответствующие инструкции или предупреждения;

.2 быть хорошо видимыми при аварийном освещении; и

.3 использовать символы в соответствии с рекомендациями Организации.

Правило 10

Укомплектование спасательных шлюпок и плотов командами и руководство ими

1 Настоящее правило применяется ко всем судам.

2 На судне должно иметься достаточное число подготовленных лиц для сбора людей, не обладающих соответствующей подготовкой, и оказания им помощи.

3 На судне должно иметься достаточное число членов экипажа, которыми могут быть помощники капитана или дипломированные лица, для управления спасательными шлюпками и плотами и спусковыми устройствами, необходимыми для оставления судна всеми находящимися на судне людьми.

4 Командиром каждой предназначенной к использованию спасательной шлюпки или каждого предназначенного к использованию спасательного плота должен быть помощник капитана или дипломированное лицо. Однако Администрация, учитывая должным образом характер рейса, число находящихся на судне людей и характеристики судна, может разрешить, чтобы вместо указанных выше лиц командирами спасательных плотов назначались лица, имеющие практические навыки в обращении со спасательными плотами и управлении ими. На спасательные шлюпки должны также назначаться заместители командира.

5 Командир спасательной шлюпки или спасательного плота должен иметь список членов команды спасательной шлюпки или спасательного плота и следить за тем, чтобы находящиеся в его подчинении члены команды знали свои обязанности. Заместитель командира спасательной шлюпки также должен иметь список членов команды спасательной шлюпки.

6 На каждую моторную спасательную шлюпку должно быть расписано лицо, способное эксплуатировать двигатель и выполнять его незначительные регулировки.

7 Капитан должен обеспечить надлежащее распределение лиц, упомянутых в [пунктах 2, 3 и 4](#), по имеющимся на судне спасательным шлюпкам и плотам.

Правило 11

Меры, обеспечивающие сбор и посадку людей в спасательные шлюпки и плоты

1 Спасательные шлюпки и спасательные плоты, для которых требуются одобренные спусковые устройства, должны размещаться как можно ближе к жилым и служебным помещениям.

2 Места сбора должны находиться вблизи мест посадки. Каждое место сбора должно быть достаточно просторным, чтобы вместить всех людей, сбор которых назначен в этом месте, из расчета не менее 0,35 кв. м на человека.

3 Места сбора и посадки должны быть легкодоступны из жилых и служебных помещений.

4 Места сбора и посадки должны иметь достаточное освещение от аварийного источника электроэнергии, требуемого [правилом II-1/42](#) или [II-1/43](#), в зависимости от случая.

5 Коридоры, трапы и выходы, обеспечивающие доступ к местам сбора и посадки, должны быть освещены. Должна быть предусмотрена возможность питания такого освещения от аварийного источника электроэнергии, требуемого [правилом II-1/42](#) или [II-1/43](#), в зависимости от случая. В дополнение и как часть обозначений, требуемых [правилом II-2/28.1.10](#), пути к местам сбора должны быть указаны с помощью символа места сбора, предназначенного для этой цели в соответствии с рекомендациями Организации.

6 Места сбора и посадки в спасательные шлюпки и на спасательные плоты, спускаемые с помощью шлюпбалок и плотбалок, а также методом свободного падения, должны располагаться так, чтобы в спасательные шлюпки и на спасательные плоты можно было поместить пострадавших на носилках.

7 У каждого места посадки или у каждых двух расположенных рядом мест посадки в спасательные шлюпки и на спасательные плоты, спущенные на воду, должен быть предусмотрен цельный посадочный штормтрап,

отвечающий требованиям [пункта 6.1.6](#) Кодекса, длиной, равной расстоянию от палубы до ватерлинии при наименьшей эксплуатационной осадке судна, всех условиях дифферента до 10° и крена до 20° на любой борт. Однако Администрация может разрешить замену таких штормтрапов одобренными устройствами, обеспечивающими доступ в спасательные шлюпки и на спасательные плоты на воде, при условии что на каждом борту судна имеется по меньшей мере один посадочный штормтрап. Для спасательных плотов, требуемых [правилом 31.1.4](#), могут быть предусмотрены другие посадочные средства, обеспечивающие спуск людей на воду контролируемым способом. (в ред. [Резолюции](#) ИМО от 08.12.2006 N MSC.216(82) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2008)

8 В случае необходимости должны быть предусмотрены средства для подтягивания к борту судна спускаемых с помощью шлюпбалок и плотбалок спасательных шлюпок и плотов и удержания их у борта с целью обеспечения безопасной посадки людей.

Правило 12

Места спуска

Места спуска должны быть расположены так, чтобы обеспечивался безопасный спуск спасательных шлюпок и плотов с учетом, в особенности, того, что они должны быть на достаточном удалении от гребного винта и участков корпуса с крутыми подзорами, и так, чтобы, насколько это возможно, спасательные шлюпки и плоты, за исключением спасательных шлюпок, специально предназначенных для спуска методом свободного падения, могли быть спущены по отвесному борту судна. Если они расположены в носовой части судна, то они должны находиться в защищенном месте в корму от таранной переборки, при этом Администрация должна уделять особое внимание прочности спускового устройства.

Правило 13

Размещение спасательных шлюпок и плотов

1 Каждая спасательная шлюпка и каждый спасательный плот должны размещаться:

.1 так, чтобы ни они, ни приспособления для их размещения не мешали использованию любой другой спасательной шлюпки или спасательного плота либо дежурной шлюпки в любом другом месте спуска;

.2 настолько близко к поверхности воды, насколько это безопасно и практически возможно, и, за исключением спасательных плотов,

предназначенных для спуска методом сбрасывания за борт, так, чтобы спасательная шлюпка или спасательный плот в положении, при котором в них производится посадка, были по меньшей мере на 2 м выше ватерлинии судна в полном грузу при неблагоприятных условиях дифферента до 10° и крена до 20° на любой борт или до угла, при котором кромка открытой палубы судна погружается в воду, смотря по тому, что меньше;

.3 в состоянии постоянной готовности к использованию, так чтобы два члена экипажа могли подготовить их к посадке и спуску менее чем за 5 мин;

.4 с полным снабжением согласно требованиям настоящей главы и [Кодекса](#); и

.5 насколько это практически возможно, в безопасном и защищенном месте, исключаящем их повреждение в результате пожара и взрыва. В частности, на танкерах спасательные шлюпки или спасательные плоты, иные чем спасательные плоты, требуемые [правилом 31.1.4](#), не должны размещаться на грузовом танке, отстойном танке или другом танке, содержащем взрывчатые или опасные грузы, либо над ними.

2 Спасательные шлюпки, спускаемые по борту судна, должны размещаться как можно дальше в нос от гребного винта. На грузовых судах длиной от 80 до 120 м каждая спасательная шлюпка должна размещаться так, чтобы кормовая оконечность спасательной шлюпки находилась на расстоянии не менее ее длины в нос от гребного винта. На грузовых судах длиной 120 м и более, а также на пассажирских судах длиной 80 м и более каждая спасательная шлюпка должна размещаться так, чтобы кормовая оконечность спасательной шлюпки находилась на расстоянии не менее полуторной ее длины в нос от гребного винта. В необходимых случаях конструкция судна должна предусматривать защиту спасательных шлюпок в месте их размещения от повреждения при сильном волнении.

3 Спасательные шлюпки должны быть прикреплены к спусковым устройствам.

4.1 Фалинь каждого спасательного плота при его хранении должен быть постоянно прикреплен к судну.

4.2 Каждый спасательный плот или группа плотов должны размещаться с устройством, обеспечивающим их свободное всплытие, отвечающим требованиям [пункта 4.1.6](#) Кодекса, с тем чтобы каждый плот свободно всплывал, а если он является надувным, чтобы он автоматически надувался, когда судно тонет.

4.3 Спасательные плоты должны размещаться так, чтобы крепления плотов или контейнеров можно было поочередно отдать вручную.

4.4 [Пункты 4.1](#) и [4.2](#) не применяются к спасательным плотам, требуемым [правилом 31.1.4](#).

5 Спускаемые с помощью плотбалки спасательные плоты должны размещаться в пределах зоны, допускающей использование подъемного гака плотбалки, если не предусмотрены средства для перемещения плотов, которые не выходят из строя при крене и дифференте в пределах значений, указанных в [пункте 1.2](#), при качке судна или прекращении подачи энергии.

6 Спасательные плоты, предназначенные для спуска методом сбрасывания за борт, должны размещаться так, чтобы их можно было легко переместить для спуска с любого борта судна, если на каждом борту судна не предусмотрены спасательные плоты общей вместимостью, требуемой [правилом 31.1](#), которые могут быть спущены с любого борта.

Правило 14

Размещение дежурных шлюпок

Дежурные шлюпки должны размещаться:

.1 в состоянии постоянной готовности к спуску не более чем за 5 мин, в случае надутых дежурных шлюпок - в полностью надутом состоянии в любое время;

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 08.12.2006 N MSC.216(82) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2008)

.2 в месте, удобном для их спуска и подъема;

.3 так, чтобы ни дежурная шлюпка, ни приспособления для ее размещения не мешали использованию любой спасательной шлюпки или любого спасательного плота в любом другом месте спуска; и

.4 согласно требованиям [правила 13](#), если они являются также спасательными шлюпками.

Правило 15

Размещение морских эвакуационных систем

1 В борту судна не должно быть никаких отверстий между местом входа в морскую эвакуационную систему и ватерлинией при наименьшей эксплуатационной осадке судна, и должны быть предусмотрены средства, обеспечивающие защиту этой системы от любых выступающих частей судна.

2 Морские эвакуационные системы должны быть расположены так, чтобы

обеспечивался их безопасный спуск с учетом, в особенности, того, что они должны быть на достаточном удалении от гребного винта и участков корпуса с крутыми подзорами, и так, чтобы, насколько это практически возможно, система могла быть спущена по отвесному борту судна.

3 Каждая морская эвакуационная система должна быть размещена так, чтобы ни направляющее устройство, ни платформа, ни приспособления для размещения или эксплуатации системы не мешали использованию любого другого спасательного средства в любом другом месте спуска.

4 В необходимых случаях конструкция судна должна предусматривать защиту морских эвакуационных систем в местах их размещения от повреждения при сильном волнении.

Правило 16

Меры, обеспечивающие спуск и подъем спасательных шлюпок и плотов

1 Если специально не предусмотрено иное, устройства для спуска и посадки, отвечающие требованиям [раздела 6.1](#) Кодекса, должны быть предусмотрены для всех спасательных шлюпок и плотов, за исключением:

.1 тех, посадка в которые производится с места на палубе, расположенного на высоте менее 4,5 м над ватерлинией при наименьшей эксплуатационной осадке судна, и которые имеют массу не более 185 кг; или

.2 тех, посадка в которые производится с места на палубе, расположенного на высоте менее 4,5 м над ватерлинией при наименьшей эксплуатационной осадке судна, и спуск которых осуществляется непосредственно с места их размещения при неблагоприятных условиях дифферента до 10° и крена до 20° на любой борт; или

.3 тех, которые предусмотрены сверх количества спасательных шлюпок и плотов, обеспечивающих вместимость, равную 200% общего числа находящихся на судне людей, и имеют массу не более 185 кг; или

.4 тех, которые предусмотрены сверх количества спасательных шлюпок и плотов, обеспечивающих вместимость, равную 200% общего числа находящихся на судне людей, и спуск которых осуществляется непосредственно с места их размещения при неблагоприятных условиях дифферента до 10° и крена до 20° на любой борт; или

.5 тех, которые предусмотрены для использования совместно с морской эвакуационной системой, отвечающей требованиям [раздела 6.2](#) Кодекса, и спуск которых осуществляется непосредственно с места их размещения при

неблагоприятных условиях дифферента до 10° и крена до 20° на любой борт.

2 Для каждой спасательной шлюпки должно быть предусмотрено устройство, позволяющее осуществлять ее спуск и подъем. Кроме того, должна быть предусмотрена возможность подвешивать спасательную шлюпку с целью высвобождения разобщающего устройства для его технического обслуживания.

3 Спусковые и подъемные устройства должны быть такими, чтобы находящийся на судне оператор, управляющий устройством, мог осуществлять непрерывное наблюдение за спасательной шлюпкой или спасательным плотом во время их спуска, а в отношении спасательной шлюпки - и во время ее подъема.

4 Для одинаковых имеющихся на борту судна спасательных шлюпок и плотов должен применяться только один тип разобщающего механизма.

5 Подготовка и использование спасательной шлюпки или спасательного плота в любом одном месте спуска не должны мешать быстрой подготовке и использованию любой другой спасательной шлюпки или спасательного плота либо дежурной шлюпки в любом другом месте спуска.

6 Лопари, если они используются, должны быть достаточной длины, чтобы спасательная шлюпка или спасательный плот могли быть спущены на воду при наименьшей эксплуатационной осадке судна, неблагоприятных условиях дифферента до 10° и крена до 20° на любой борт.

7 Во время подготовки и спуска спасательная шлюпка или спасательный плот, их спусковые устройства, а также поверхность воды в месте спуска должны иметь достаточное освещение от аварийного источника электроэнергии, требуемого [правилом II-1/42](#) или [II-1/43](#), в зависимости от случая.

8 Должны иметься средства, предотвращающие попадание откачиваемой с судна воды на спасательную шлюпку или спасательный плот во время оставления судна.

9 Если существует опасность повреждения спасательной шлюпки или спасательного плота бортовыми рулями успокоителей качки, должны иметься устройства, приводимые в действие от аварийного источника электроэнергии, для уборки рулей внутрь судна; на ходовом мостике должны иметься работающие от аварийного источника электроэнергии индикаторы, показывающие положение бортовых рулей успокоителей качки.

10 Если судно имеет частично закрытые спасательные шлюпки, отвечающие требованиям [раздела 4.5](#) Кодекса, то их шлюпбалки должны быть

снабжены топриком с прикрепленными к нему по меньшей мере двумя спасательными шкентелями такой длины, чтобы они доставали до воды при наименьшей эксплуатационной осадке судна, неблагоприятных условиях дифферента до 10° и крена до 20° на любой борт.

Правило 17

Меры, обеспечивающие посадку в дежурные шлюпки, их спуск и подъем

1 Меры, обеспечивающие посадку в дежурные шлюпки и их спуск, должны быть такими, чтобы посадка в дежурную шлюпку и ее спуск могли быть осуществлены в возможно кратчайший срок.

2 Если дежурная шлюпка является одной из спасательных шлюпок судна, то меры, обеспечивающие посадку в нее людей, и место спуска должны отвечать требованиям [правил 11](#) и [12](#).

3 Меры, обеспечивающие спуск дежурных шлюпок, должны отвечать требованиям [правила 16](#). Однако должна иметься возможность спуска всех дежурных шлюпок с использованием в необходимых случаях фалиней на переднем ходу судна, следующего со скоростью до 5 узлов на тихой воде.

4 Время подъема дежурной шлюпки при значительном волнении моря должно быть не более 5 минут, когда она нагружена полным комплектом людей и снабжения. Если дежурная шлюпка является также спасательной шлюпкой, то подъем в течение этого времени должен быть возможен, когда она нагружена снабжением спасательной шлюпки и одобренной командой дежурной шлюпки, состоящей по меньшей мере из шести человек.

5 Меры, обеспечивающие посадку в дежурную шлюпку и ее подъем, должны позволять безопасное и эффективное обращение с пострадавшим на носилках. Если тяжелый блок талей с ходовым концом троса представляет опасность в условиях сильного ветра, то в целях безопасности должны иметься подъемные стропы.

Правило 17-1

Подъем людей из воды

(введено [Резолюцией](#) ИМО от 30.11.2012 N MSC.338(91))

1 На всех судах должны иметься конкретные для данного судна схемы и процедуры по подъему людей из воды с учетом руководства, разработанного Организацией. На схемах и в процедурах должно указываться оборудование, предназначенное к использованию при подъеме, а также меры для сведения к

минимуму риска для судового персонала, участвующего в операциях подъема. Суда, построенные до 1 июля 2014 года, должны отвечать этому требованию к дате первого периодического освидетельствования или первого освидетельствования для возобновления свидетельства о безопасности судна по оборудованию и снабжению, которое должно проводиться после 1 июля 2014 года, смотря по тому, какая дата наступит раньше.

2 Считается, что пассажирские суда ро-ро, которые отвечают [правилу 26.4](#), отвечают настоящему правилу.

Правило 18

Линеметательные устройства

Должно быть предусмотрено линеметательное устройство, отвечающее требованиям [раздела 7.1](#) Кодекса.

Правило 19

Подготовка и учения по борьбе за живучесть судна

1 Настоящее правило применяется ко всем судам.

2 Ознакомление с установками по обеспечению безопасности и учебные сборы

2.1 Каждый член экипажа, на которого возложено выполнение обязанностей в аварийной ситуации, должен быть ознакомлен с этими обязанностями до начала рейса.

2.2 На судне, совершающем рейс, в котором пассажиры должны оставаться на борту более 24 ч, учебный сбор пассажиров, только что совершивших посадку на судно, должен проводиться до отхода или сразу после отхода судна. Пассажиры должны пройти инструктаж по использованию спасательных жилетов и по действиям, которые они должны выполнять в аварийной ситуации.

(п. 2.2 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 21.06.2013 N MSC.350(92))

2.3 При посадке новых пассажиров их инструктаж по вопросам безопасности проводится непосредственно перед отходом или сразу после отхода судна. Этот инструктаж должен включать инструкции, требуемые [правилами 8.2](#) и [8.4](#), и проводиться посредством объявления на одном или нескольких языках, понятных пассажирам. Это объявление должно быть сделано по системе громкоговорящей связи судна или при помощи других равноценных средств, чтобы его могли услышать по меньшей мере те

пассажиры, которые еще не слышали его во время рейса. Этот инструктаж может быть включен в учебный сбор, требуемый [пунктом 2.2](#). Дополнительно к инструктажу могут использоваться информационные листки, плакаты, видеопрограммы, демонстрируемые на судовых видеодисплеях, но они не могут использоваться вместо вышеуказанного объявления.

(п. 2.3 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 21.06.2013 N MSC.350(92))

3 Учения

3.1 Учения, насколько это практически возможно, должны проводиться так, как если бы существовала реальная аварийная ситуация.

3.2 Ежемесячно каждый член экипажа должен принимать участие по меньшей мере в одном учении по оставлению судна и в одном учении по борьбе с пожаром. Если в предыдущем месяце более 25% членов экипажа не принимали участия в проводившихся на этом судне учениях по оставлению судна и по борьбе с пожаром, то учения экипажа должны быть проведены в течение 24 ч после выхода судна из порта. При вводе судна в эксплуатацию в первый раз, после модификации существенного характера или если на судне новый экипаж, такие учения должны быть проведены до отхода. Для категорий судов, на которых выполнить это практически невозможно, Администрация может допустить другие меры, которые являются по меньшей мере равноценными вышеуказанным.

3.3 Члены экипажа с назначенными обязанностями по входу в закрытые помещения или по спасанию принимают участие в учениях по входу в закрытые помещения и по спасанию, которые должны проводиться на судне по меньшей мере каждые два месяца.

(п. 3.3 введен [Резолюцией](#) ИМО от 21.06.2013 N MSC.350(92))

3.4 Учения по оставлению судна

3.4.1 Каждое учение по оставлению судна должно включать:

.1 вызов пассажиров и членов экипажа к местам сбора с помощью сигнала тревоги, предписанного [правилом 6.4.2](#), после которого по системе громкоговорящей связи или по другой системе связи объявляется о проведении учения, а также ознакомление их с порядком оставления судна;

.2 прибытие к местам сбора и подготовку к выполнению обязанностей, указанных в расписании по тревогам;

.3 проверку того, что все пассажиры и члены экипажа одеты соответствующим образом;

.4 проверку того, что спасательные жилеты надеты правильно;

.5 приспускание по меньшей мере одной спасательной шлюпки после всей необходимой для спуска ее на воду подготовки;

.6 пуск и работу двигателя спасательной шлюпки;

.7 работу плотбалок, используемых для спуска спасательных плотов;

.8 имитацию поиска и спасения пассажиров, заблокированных в своих каютах; и

.9 инструктаж по использованию радиооборудования спасательных средств.

3.4.2 Насколько это практически возможно, во время каждого последующего учения должны приспускаться согласно требованиям [пункт 3.4.1.5](#) разные спасательные шлюпки.

(п. 3.4.2 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 21.06.2013 N MSC.350(92))

3.4.3 За исключением предусмотренного в [пунктах 3.4.4](#) и [3.4.5](#), каждая спасательная шлюпка должна спускаться на воду и осуществлять маневрирование на воде с расписанной на нее командой по меньшей мере один раз в три месяца во время проведения учения по оставлению судна.

(в ред. Резолюций ИМО от 20.05.2004 N [MSC.152\(78\)](#), от 21.06.2013 N [MSC.350\(92\)](#))

3.4.4 Для спасательной шлюпки, спускаемой методом свободного падения, по меньшей мере один раз в три месяца во время учения по оставлению судна команда должна занять места в шлюпке, надежно закрепиться на местах и начать имитацию спуска на воду, не осуществляя при этом окончательного разобщения шлюпки (разобщающий гак не должен отдаваться). После чего спасательная шлюпка с расписанной на нее командой должна быть спущена на воду методом свободного падения или приспущена на воду при помощи дополнительного спускового устройства с командой или без команды на борту, а затем должно проводиться ее маневрирование на воде с расписанной командой на борту. По меньшей мере один раз в шесть месяцев необходимо производить спуск спасательной шлюпки на воду методом свободного падения с расписанной командой на борту или имитацию спуска в соответствии с руководством, разработанным Организацией.

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 08.12.2006 N MSC.216(82) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2008)

3.4.5 Администрация может разрешить судам, совершающим короткие международные рейсы, не спускать на воду спасательные шлюпки одного борта, если схема их швартовки в порту и характер перевозок не позволяют спускать на воду спасательные шлюпки этого борта. Однако все такие спасательные шлюпки должны приспускаться по меньшей мере один раз в 3

месяца и по меньшей мере один раз в год спускаться на воду.

3.4.6 Насколько это целесообразно и практически возможно, дежурные шлюпки, иные чем спасательные шлюпки, являющиеся также дежурными шлюпками, один раз в месяц должны спускаться на воду с расписанной на них командой и маневрировать на воде. Во всех случаях это требование должно выполняться по меньшей мере один раз в 3 месяца.

3.4.7 Если учения по спуску на воду спасательных и дежурных шлюпок проводятся на переднем ходу судна, то такие учения, ввиду связанной с ними опасности, должны проводиться лишь в защищенных водах и под наблюдением лица командного состава судна, имеющего опыт в проведении таких учений.

3.4.8 Если на судне установлены морские эвакуационные системы, учения должны включать тренировки по процедурам развертывания такой системы вплоть до момента, непосредственно предшествующего фактическому развертыванию системы. Этот элемент учений должен быть дополнен регулярно повторяемым инструктажем с использованием Пособий по подготовке на судне, требуемых [правилом 35.4](#). Кроме того, каждый член команды морской эвакуационной системы, насколько это практически возможно, должен проходить дополнительную подготовку путем участия в полном развертывании подобной системы на воду, либо на судне, либо на берегу, с интервалами не более чем в 2 года, но ни в коем случае не более чем в 3 года. Такая подготовка может осуществляться совместно с развертыванием системы, требуемым [правилом 20.8.2](#).

3.4.9 Во время каждого учения по оставлению судна должно проверяться аварийное освещение, необходимое для проведения сбора и оставления судна.

3.5 Учения по борьбе с пожаром

3.5.1 Учения по борьбе с пожаром должны планироваться таким образом, чтобы должное внимание обращалось на регулярность их проведения при различных аварийных ситуациях, которые могут возникнуть в зависимости от типа судна и груза.

3.5.2 Каждое учение по борьбе с пожаром должно включать:

.1 прибытие к местам сбора и подготовку к выполнению обязанностей, указанных в расписании по тревогам, требуемом [правилом 8](#);

.2 пуск пожарного насоса с использованием по меньшей мере двух требуемых стволов, чтобы показать, что система находится в надлежащем рабочем состоянии;

.3 проверку снаряжения пожарного и другого личного спасательного снаряжения;

.4 проверку соответствующего оборудования связи;

.5 проверку работы водонепроницаемых дверей, пожарных дверей и пожарных заслонок, главных приемных и выпускных отверстий вентиляционных систем в районе проведения учения; и

.6 проверку мер и устройств, необходимых для последующего оставления судна.

3.5.3 Оборудование, которое использовалось во время учений, должно быть немедленно приведено обратно в состояние полной готовности к эксплуатации, а любые неполадки и дефекты, обнаруженные во время учений, должны быть устранены как можно скорее.

3.6 Учения по входу в закрытые помещения и по спасанию

3.6.1 Учения по входу в закрытые помещения и по спасанию должны планироваться и проводиться безопасным образом с учетом соответствующих руководящих указаний, предоставленных в рекомендациях, разработанных Организацией.

3.6.2 Каждое учение по входу в закрытые помещения и по спасанию включает:

.1 проверку и использование личного защитного снаряжения, необходимого для входа;

.2 проверку и использование оборудования и процедур связи;

.3 проверку и использование приборов для измерения состава атмосферы в закрытых помещениях;

.4 проверку и использование оборудования и процедур по спасанию; и

.5 инструкции по оказанию первой помощи и методикам реанимации.
(раздел 3.6 введен [Резолюцией](#) ИМО от 21.06.2013 N MSC.350(92))

4 Подготовка и инструктаж, проводимые на судне

4.1 Подготовка на судне по использованию судовых спасательных средств и их снабжения, а также по использованию судовых средств пожаротушения должна проводиться как можно скорее, но не позднее чем через 2 недели после прибытия члена экипажа на судно. Однако, если член экипажа назначается на судно в соответствии с определенным сменным графиком, такая подготовка

должна проводиться не позднее чем через 2 недели после того, как он впервые прибудет на судно. Инструктаж по использованию судовых средств пожаротушения, спасательных средств и по выживанию на море должен проводиться с такими же интервалами, как и учения. Могут проводиться отдельные инструктажи по различным частям судовых спасательных средств и средств пожаротушения, однако все судовые спасательные средства и средства пожаротушения должны быть охвачены инструктажем в течение 2 месяцев.

4.2 Каждый член экипажа должен пройти инструктаж, который включает, не обязательно ограничиваясь этим, следующее:

.1 приведение в действие и использование судовых надувных спасательных плотов;

.2 проблемы гипотермии, первую помощь при гипотермии и оказание первой помощи в других случаях;

.3 специальные инструкции по использованию судовых спасательных средств в суровых погодных условиях и при сильном волнении;
(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 21.06.2013 N MSC.350(92))

.4 приведение в действие и использование судовых средств пожаротушения; и
(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 21.06.2013 N MSC.350(92))

.5 риски, связанные с закрытыми помещениями, и судовые процедуры по безопасному входу в такие помещения, в которых соответствующим образом должны учитываться руководящие указания, предоставленные в рекомендациях, разработанных Организацией.
(п. 4.2.5 введен [Резолюцией](#) ИМО от 21.06.2013 N MSC.350(92))

4.3 Подготовка на судне по использованию спускаемых с помощью плотбалки спасательных плотов должна проводиться по меньшей мере один раз в 4 месяца на каждом судне, имеющем такие средства. 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.

5 Записи в судовом журнале

Дата проведения учебных сборов, а также подробное описание учений по оставлению судна и по борьбе с пожаром и по входу в закрытые помещения и по спасанию, учения с другими спасательными средствами и содержание

проводимой на судне подготовки 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.
(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 21.06.2013 N MSC.350(92))

Правило 20

Эксплуатационная готовность, техническое обслуживание и проверки

1 Настоящее правило применяется ко всем судам. На судах, построенных до 1 июля 1986 года, должны, по возможности, соблюдаться требования [пунктов 3.2, 3.3 и 6.2](#).
(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 20.05.2004 N MSC.152(78))

2 Эксплуатационная готовность

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

3 Техническое обслуживание

3.1 Техническое обслуживание, испытания и проверки спасательных средств должны проводиться так, чтобы должным образом обеспечивалась надежность таких средств.
(п. 3.1 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 19.05.2016 N MSC.404(96))

3.2 Должны быть предусмотрены инструкции по техническому обслуживанию спасательных средств на судне, отвечающие требованиям [правила 36](#), в соответствии с которыми и должно проводиться техническое обслуживание.

3.3 В порядке выполнения требований [пункта 3.2](#) Администрация может допустить использование программы планового технического обслуживания на судне, включающей требования [правила 36](#).
(п. 3 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 20.05.2004 N MSC.152(78))

4 Техническое обслуживание лопарей

Лопари, используемые в спусковых устройствах, должны периодически проверяться, с уделением особого внимание участкам, проходящим через шкивы, и заменяться, когда это необходимо вследствие износа лопарей или через промежутки времени, не превышающие пяти лет, смотря по тому, что

наступит раньше.

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 08.12.2006 N MSC.216(82) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2008)

Абзац исключен. - [Резолюция](#) ИМО от 08.12.2006 N MSC.216(82) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2008.

5 Запасные части и ремонтные принадлежности

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

6 Еженедельная проверка

Еженедельно должны проводиться следующие испытания и проверки, и результаты проверки должны заноситься в судовой журнал:

.1 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. Осмотр должен включать, не ограничиваясь этим, проверку состояния гаков, их креплений к спасательной шлюпке, а также того, что устройства отдачи гаков под нагрузкой надлежащим образом и полностью установлены в исходное положение;

.2 двигатели всех спасательных и дежурных шлюпок должны опробоваться в общей сложности в течение не менее 3 мин, при условии что температура окружающей среды превышает минимальную температуру, требуемую для пуска и работы двигателя. В течение этого периода времени должно быть продемонстрировано, что коробка скоростей и зубчатая передача работают удовлетворительно. Если особые характеристики подвесного мотора дежурной шлюпки не позволяют опробовать его иначе как погрузив гребной винт в воду на 3 мин, может быть обеспечено необходимое количество воды. В особых случаях Администрация может освободить суда, построенные до 1 июля 1986 года, от выполнения этого требования;

(п. 6.2 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 08.12.2006 N MSC.216(82) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2008)

.3 спасательные шлюпки без людей, за исключением спасательных шлюпок, спускаемых методом свободного падения, на грузовых судах должны быть перемещены из мест их размещения на расстояние, необходимое для демонстрации удовлетворительной работы спусковых устройств, если это позволяют погодные условия и состояние моря; и

.4 должна быть испытана общесудовая система аварийно-предупредительной сигнализации.

(п. 6 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 20.05.2004 N MSC.152(78))

7.1 За исключением спасательных шлюпок, спускаемых методом свободного падения, все спасательные шлюпки без людей должны быть спущены на посадочную палубу из мест их размещения, если это позволяют погодные условия и состояние моря.

(п. 7.1 введен [Резолюцией](#) ИМО от 20.05.2004 N MSC.152(78))

7.2 Ежемесячные проверки

Ежемесячно по перечню контрольных проверок, требуемому [правилом 36.1](#), должна производиться 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 судовый журнал.

8 Обслуживание надувных спасательных плотов, надувных спасательных жилетов, морских эвакуационных систем, а также техническое обслуживание и ремонт надутых дежурных шлюпок

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 08.12.2006 N MSC.216(82) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2008)

8.1 Каждый надувной спасательный плот, надувной спасательный жилет и морская эвакуационная система должны проходить обслуживание:

.1 через промежутки времени, не превышающие 12 месяцев, при условии, что в случае, когда это практически невозможно, Администрация может продлить этот период до 17 месяцев; и

.2 на одобренной станции обслуживания, которая компетентна производить их обслуживание, располагает соответствующим оборудованием и использует только надлежащим образом обученный персонал.

8.2 Поочередное развертывание морских эвакуационных систем Дополнительно или во время проведения обслуживания морских эвакуационных систем, требуемого [пунктом 8.1](#), каждая морская эвакуационная система должна поочередно развертываться через промежутки времени, согласованные с Администрацией, при условии что каждая система развертывается не реже одного раза в 6 лет.

8.3 Администрация, одобряющая новые устройства надувных спасательных плотов и устройства надувных спасательных плотов нового типа согласно [правилу 4](#), может допустить увеличение интервалов между сроками обслуживания при соблюдении следующих условий:

8.3.1 Доказано, что новое устройство спасательных плотов и устройство спасательных плотов нового типа в течение увеличенных интервалов между сроками обслуживания продолжают соответствовать такому же стандарту, который требуется процедурой испытания.

8.3.2 Система спасательных плотов должна проверяться на судне дипломированным персоналом в соответствии с [пунктом 8.1.1](#).

8.3.3 Обслуживание, проводимое через промежутки времени, не превышающие 5 лет, должно осуществляться в соответствии с рекомендациями Организации.

8.4 Всякий ремонт и техническое обслуживание надутых дежурных шлюпок должны производиться в соответствии с инструкциями изготовителя. Аварийный ремонт может производиться на судне; однако окончательный ремонт должен производиться на одобренной станции обслуживания.

8.5 Администрация, которая разрешает увеличение интервалов между сроками обслуживания спасательных плотов в соответствии с [пунктом 8.3](#), должна известить об этом Организацию в соответствии с [правилом I/5 "b"](#).

9 Периодическое обслуживание гидростатических разобщающих устройств

Гидростатические разобщающие устройства, кроме одноразовых гидростатических разобщающих устройств, должны проходить обслуживание:

.1 через промежутки времени, не превышающие 12 месяцев, при условии, что в случае, когда это практически невозможно, Администрация может продлить этот период до 17 месяцев; и

.2 на станции обслуживания, которая компетентна производить их обслуживание, располагает соответствующим оборудованием и использует только надлежащим образом обученный персонал.

10 Маркировка мест размещения

Контейнеры, консоли, стеллажи и другие подобные места, где размещаются спасательные средства, должны иметь маркировку в виде символов в соответствии с рекомендациями Организации, указывающих на размещенное в этом месте устройство и его назначение. Если в этом месте размещено более одного устройства, должно быть также указано их количество.

11 Техническое обслуживание, тщательный осмотр, эксплуатационные

испытания, капитальный ремонт и ремонт спасательных шлюпок, дежурных шлюпок и скоростных дежурных шлюпок, спусковых устройств и механизмов разобращения

11.1 Спусковые устройства должны:

.1 подвергаться тщательному осмотру во время ежегодных освидетельствований, требуемых [правилами I/7](#) или [I/8](#), смотря по тому, что применимо; и

.2 по завершении осмотра, упомянутого в [пункте 11.1.1](#), быть подвергнуты динамическому испытанию тормоза лебедки при максимальной спусковой скорости. Применяемая нагрузка должна составлять массу спасательного средства или дежурной шлюпки без людей на борту; кроме этого, по меньшей мере один раз в пять лет испытание должно проводиться с контрольной нагрузкой, в 1,1 раза превышающей вес спасательного средства или дежурной шлюпки с полным комплектом людей и снабжения.

11.2 Устройство разобращения спасательной шлюпки или дежурной шлюпки, включая устройство разобращения скоростных дежурных шлюпок и разобращающие системы спасательных шлюпок, спускаемых методом свободного падения, должны:

.1 подвергаться тщательной проверке и эксплуатационному испытанию во время ежегодных освидетельствований, требуемых [правилами I/7](#) и [I/8](#);

.2 в случае устройств отдачи гаков под нагрузкой подвергаться эксплуатационному испытанию под нагрузкой, в 1,1 раза превышающей общую массу шлюпки с полным комплектом людей и снабжения, всякий раз, когда устройство разобращения подвергается капитальному ремонту. Такие ремонт и эксплуатационное испытание должны проводиться не реже одного раза в пять лет; и

.3 несмотря на положения [пункта 11.2.2](#), эксплуатационные испытания разобращающих систем спасательных шлюпок, спускаемых методом свободного падения, должны проводиться либо спуском методом свободного падения только с командой на борту, либо имитацией спуска, выполняемой на основе Требований по техническому обслуживанию, тщательному осмотру, эксплуатационным испытаниям, капитальному ремонту и ремонту.

11.3 Гаки автоматического разобращения спускаемых с помощью плотбалок спасательных плотов должны:

.1 подвергаться тщательной проверке и эксплуатационному испытанию во время ежегодных освидетельствований, требуемых [правилами I/7](#) и [I/8](#); и

.2 подвергаться эксплуатационному испытанию под нагрузкой, в 1,1 раза превышающей общую массу плота с полным комплектом людей и снабжения, всякий раз, когда гак автоматического разобщения подвергается ремонту. Такие ремонт и испытания должны проводиться не реже одного раза в пять лет.

11.4 Спасательные шлюпки и дежурные шлюпки, включая скоростные дежурные шлюпки, должны подвергаться тщательной проверке и эксплуатационному испытанию во время ежегодных освидетельствований, требуемых [правилами I/7](#) и [I/8](#).

11.5 Тщательный осмотр, эксплуатационные испытания и капитальный ремонт, требуемые [пунктами 11.1 - 11.4](#), и техническое обслуживание и ремонт оборудования, указанного в [пунктах 11.1 - 11.4](#), должны проводиться в соответствии с Требованиями по техническому обслуживанию, тщательному осмотру, эксплуатационным испытаниям, капитальному ремонту и ремонту, а также инструкциями по техническому обслуживанию на судне, как требуется [правилом 36](#).

(п. 11 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 19.05.2016 N MSC.404(96))

Раздел II. ПАССАЖИРСКИЕ СУДА

(дополнительные требования)

Правило 21

Спасательные шлюпки, спасательные плоты и дежурные шлюпки

1. Спасательные шлюпки и плоты

1.1 Пассажирские суда, совершающие международные рейсы, которые не являются короткими международными рейсами, должны иметь:

.1 на каждом борту судна частично или полностью закрытые спасательные шлюпки, отвечающие требованиям [раздела 4.5](#) или [4.6](#) Кодекса, общей вместимостью, достаточной для размещения не менее 50% общего числа находящихся на судне людей. Администрация может разрешить замену спасательных шлюпок спасательными плотами такой же общей вместимостью, при условии что на каждом борту судна всегда будет иметься достаточное количество спасательных шлюпок для размещения на них 37,5% общего числа находящихся на судне людей. Надувные или жесткие спасательные плоты должны отвечать требованиям [раздела 4.2](#) или [4.3](#) Кодекса и обслуживаться спусковыми устройствами, равномерно распределенными по обоим бортам судна; и

.2 кроме того, надувные или жесткие спасательные плоты, отвечающие требованиям [раздела 4.2](#) или [4.3](#) Кодекса, общей вместимостью, достаточной для размещения по меньшей мере 25% общего числа находящихся на судне людей. Эти спасательные плоты должны обслуживаться по меньшей мере одним спусковым устройством на каждом борту судна. Этими спусковыми устройствами могут быть устройства, предусмотренные в соответствии с требованиями [пункта 1.1.1](#), или равноценные им одобренные устройства, которые могут быть использованы на обоих бортах судна. Однако нет необходимости, чтобы размещение этих спасательных плотов отвечало требованиям [правила 13.5](#).

1.2 Пассажирские суда, совершающие короткие международные рейсы, должны иметь:

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 08.12.2006 N MSC.216(82) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2008)

.1 частично или полностью закрытые спасательные шлюпки, отвечающие требованиям [раздела 4.5](#) или [4.6](#) Кодекса, общей вместимостью, достаточной для размещения по меньшей мере 30% общего числа находящихся на судне людей. Спасательные шлюпки, насколько это практически возможно, должны быть равномерно распределены по обоим бортам судна. Кроме того, должны иметься надувные или жесткие спасательные плоты, отвечающие требованиям [раздела 4.2](#) или [4.3](#) Кодекса, такой общей вместимостью, чтобы с учетом вместимости спасательных шлюпок обеспечить размещение всех находящихся на судне людей. Спасательные плоты должны обслуживаться спусковыми устройствами, равномерно распределенными по обоим бортам судна; и

.2 кроме того, надувные или жесткие спасательные плоты, отвечающие требованиям [раздела 4.2](#) или [4.3](#) Кодекса, общей вместимостью, достаточной для размещения по меньшей мере 25% общего числа находящихся на судне людей. Эти спасательные плоты должны обслуживаться по меньшей мере одним спусковым устройством на каждом борту судна. Этими спусковыми устройствами могут быть устройства, предусмотренные в соответствии с требованиями [пункта 1.2.1](#), или равноценные им одобренные устройства, которые могут быть использованы на обоих бортах судна. Однако нет необходимости, чтобы размещение этих спасательных плотов отвечало требованиям [правила 13.5](#).

Абзац исключен. - [Резолюция](#) ИМО от 08.12.2006 N MSC.216(82) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2008.

1.3 Все спасательные шлюпки и плоты, которые требуются для обеспечения оставления судна всеми находящимися на нем людьми, должны быть способны спускаться на воду с их полным комплектом людей и

снабжения в течение периода времени, не превышающего 30 мин с момента подачи сигнала об оставлении судна, после того, как соберутся все люди и будут надеты спасательные жилеты.

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 08.12.2006 N MSC.216(82) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2008)

1.4 Вместо соблюдения требований [пунктов 1.1, 1.2](#) или [1.3](#) пассажирские суда валовой вместимостью менее 500, если общее число находящихся на судне людей менее 200, могут отвечать следующим положениям:

.1 они должны иметь на каждом борту судна надувные или жесткие спасательные плоты, отвечающие требованиям [раздела 4.2](#) или [4.3](#) Кодекса, общей вместимостью, достаточной для размещения всех находящихся на судне людей;

.2 если спасательные плоты, требуемые [пунктом 1.5.1](#), не размещены в месте, обеспечивающем их свободное перемещение с борта на борт на уровне одной открытой палубы, то должно быть предусмотрено дополнительное количество спасательных плотов, с тем чтобы общая вместимость имеющихся на каждом борту спасательных плотов была достаточной для размещения 150% общего числа находящихся на судне людей;

.3 если дежурная шлюпка, требуемая [пунктом 2.2](#), является также частично или полностью закрытой спасательной шлюпкой, отвечающей требованиям [раздела 4.5](#) или [4.6](#) Кодекса, ее вместимость может быть включена в общую вместимость требуемую [пунктом 1.5.1](#), при условии, что общая вместимость имеющихся на каждом борту судна спасательных шлюпок и плотов является достаточной для размещения по меньшей мере 150% общего числа находящихся на судне людей; и

.4 в случае, если какая-либо одна спасательная шлюпка или какой-либо один спасательный плот будут потеряны или станут непригодными к использованию, на каждом борту судна должно иметься достаточное количество пригодных к использованию спасательных шлюпок и плотов, включая те, которые размещены в месте, обеспечивающем их свободное перемещение с борта на борт на уровне одной открытой палубы, для размещения всех находящихся на судне людей.

1.5 Взамен спасательных плотов и спусковых устройств, требуемых [пунктом 1.1.1](#) или [1.2.1](#), могут использоваться одна или несколько морских эвакуационных систем такой же вместимости, отвечающих требованиям [раздела 6.2](#) Кодекса.

2 Дежурные шлюпки

2.1 Пассажирские суда валовой вместимостью 500 и более должны иметь

по меньшей мере одну дежурную шлюпку, отвечающую требованиям [раздела 5.1](#) Кодекса, на каждом борту судна.

2.2 Пассажирские суда валовой вместимостью менее 500 должны иметь по меньшей мере одну дежурную шлюпку, отвечающую требованиям [раздела 5.1](#) Кодекса.

2.3 Спасательная шлюпка может быть принята в качестве дежурной шлюпки при условии, что она сама, а также устройства, обеспечивающие ее спуск и подъем, отвечают требованиям, предъявляемым к дежурной шлюпке. (в ред. [Резолюции](#) ИМО от 08.12.2006 N MSC.216(82) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2008)

3 Сбор спасательных плотов на воде

3.1 На пассажирских судах количество спасательных и дежурных шлюпок должно быть достаточным для обеспечения того, чтобы при оставлении судна всеми находящимися на нем людьми каждой спасательной или дежурной шлюпке приходилось производить сбор на воде не более шести спасательных плотов.

3.2 На пассажирских судах, совершающих короткие международные рейсы, количество спасательных и дежурных шлюпок должно быть достаточным для обеспечения того, чтобы при оставлении судна всеми находящимися на нем людьми каждой спасательной или дежурной шлюпке приходилось производить сбор на воде не более девяти спасательных плотов. (в ред. [Резолюции](#) ИМО от 08.12.2006 N MSC.216(82) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2008)

Правило 22

Индивидуальные спасательные средства

1. Спасательные круги

1.1 На пассажирском судне должны иметься спасательные круги, отвечающие требованиям [правила 7.1](#) и [раздела 2.1](#) Кодекса, в количестве не менее того, какое предписано в следующей таблице:

Длина судна в метрах	Минимальное количество спасательных кругов
До 60	8
От 60 до 120	12
От 120 до 180	18
От 180 до 240	24
240 и более	30

1.2 Несмотря на требования [правила 7.1.3](#), пассажирские суда длиной до 60 м должны иметь не менее шести спасательных кругов, снабженных самозажигающимися огнями.

2 Спасательные жилеты

2.1 В дополнение к спасательным жилетам, требуемым [правилом 7.2](#), каждое пассажирское судно должно иметь спасательные жилеты в количестве не менее 5% общего числа находящихся на судне людей. Эти спасательные жилеты должны размещаться на видных местах на палубе или в местах сбора.

2.2 Если спасательные жилеты для пассажиров размещаются в каютах, удаленных от путей прямого сообщения между общественными помещениями и местами сбора, то дополнительные спасательные жилеты для этих пассажиров, требуемые [правилом 7.2.2](#), должны размещаться либо в общественных помещениях и местах сбора, либо по пути прямого сообщения между ними. Спасательные жилеты должны быть размещены так, чтобы их раздача и надевание не препятствовали организованному продвижению к местам сбора и посадки в спасательные шлюпки и на спасательные плоты.

3 Огни спасательных жилетов

3.1 На всех пассажирских судах каждый спасательный жилет должен быть снабжен огнем, отвечающим требованиям [пункта 2.2.3](#) Кодекса.

3.2 На пассажирских судах огни, которыми снабжены спасательные жилеты до 1 июля 1998 года и которые не отвечают полностью [пункту 2.2.3](#) Кодекса, могут допускаться Администрацией до тех пор, пока они не будут заменены в обычном порядке, или до первого периодического освидетельствования после 1 июля 2002 года, смотря по тому, что наступит раньше.

4 Гидрокостюмы и теплозащитные средства

4.1 На всех пассажирских судах для каждой спасательной шлюпки должно иметься по меньшей мере три гидрокостюма, отвечающих требованиям [раздела 2.3](#) Кодекса, и, кроме того, по одному теплозащитному средству, отвечающему требованиям [раздела 2.5](#) Кодекса, на каждое расписанное на спасательную шлюпку лицо, не обеспеченное гидрокостюмом. Эти гидрокостюмы и теплозащитные средства могут не предусматриваться:

.1 для лиц, расписанных на полностью или частично закрытые спасательные шлюпки; или

.2 если судно постоянно совершает рейсы в теплых климатических

условиях, в которых, по мнению Администрации, они являются излишними.

4.2 Положения [пункта 4.1.1](#) применяются также к полностью или частично закрытым спасательным шлюпкам, не отвечающим требованиям [раздела 4.5](#) или [4.6](#) Кодекса, при условии что они установлены на судах, построенных до 1 июля 1986 года.

Правило 23

Меры, обеспечивающие посадку в спасательные шлюпки, на спасательные плоты и в дежурные шлюпки

1 На пассажирских судах меры, обеспечивающие посадку в спасательные шлюпки и на спасательные плоты, должны быть такими, чтобы:

.1 посадка во все спасательные шлюпки и их спуск могли производиться либо непосредственно с места их размещения, либо с посадочной палубы, но не с обоих этих мест; и

.2 посадка на спускаемые с помощью плотбалки спасательные плоты и их спуск могли производиться с места, непосредственно прилегающего к месту их размещения, или с места, куда в соответствии с требованиями [правила 13.5](#) спасательный плот перемещается перед спуском.

2 Меры, обеспечивающие посадку в дежурные шлюпки, должны быть такими, чтобы посадка в дежурную шлюпку и ее спуск вместе с расписанной на нее командой могли производиться непосредственно с места ее размещения. Несмотря на требования [пункта 1.1](#), если дежурная шлюпка является также спасательной шлюпкой и если посадка в другие спасательные шлюпки и их спуск производятся с посадочной палубы, эти меры должны быть такими, чтобы посадка в дежурную шлюпку и ее спуск также могли производиться с посадочной палубы.

Правило 24

Размещение спасательных шлюпок и плотов

Высота, на которой размещаются спасательные шлюпки и плоты на пассажирском судне, должна определяться с учетом требований [правила 13.1.2](#), требований к путям эвакуации, изложенных в [правиле II-2/28](#), размеров судна и погодных условий, которые могут встретиться в предполагаемом районе эксплуатации. Для спасательных шлюпок и плотов, спускаемых с помощью шлюпбалок и плотбалок, высота нока шлюпбалки или плотбалки в положении готовности к посадке, насколько это практически возможно, не должна превышать 15 м над ватерлинией при наименьшей эксплуатационной

осадке судна.

Правило 25

Места сбора

Каждое пассажирское судно должно отвечать требованиям [правила 11](#) и, кроме того, иметь места сбора пассажиров, которые должны:

.1 находиться вблизи мест посадки и обеспечивать легкий доступ пассажиров к местам посадки, за исключением случаев, когда места сбора и места посадки объединены; и

.2 быть достаточно просторными для сбора пассажиров и проведения инструктажа, из расчета не менее 0,35 кв. м на одного пассажира.

Правило 26

Дополнительные требования к пассажирским судам ро-ро

1 Настоящее правило применяется ко всем пассажирским судам ро-ро. Пассажирские суда ро-ро, построенные:

.1 1 июля 1998 года или после этой даты, должны отвечать требованиям [пунктов 2.3, 2.4, 3.1, 3.2, 3.3, 4 и 5](#);

.2 1 июля 1986 года или после этой даты, но до 1 июля 1998 года, должны отвечать требованиям [пункта 5](#) не позднее первого периодического освидетельствования после 1 июля 1998 года и требованиям [пунктов 2.3, 2.4, 3 и 4](#) не позднее первого периодического освидетельствования после 1 июля 2000 года; и

.3 до 1 июля 1986 года, должны отвечать требованиям [пункта 5](#) не позднее первого периодического освидетельствования после 1 июля 1998 года и требованиям [пунктов 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 3 и 4](#) не позднее первого периодического освидетельствования после 1 июля 2000 года.

.4 до 1 июля 2004 года, должны отвечать требованиям [пункта 2.5](#) не позднее первого освидетельствования в эту дату или после нее.
(пп. 1.4 введен [Резолюцией](#) ИМО от 12.12.2002 N MSC.134(76))

2 Спасательные плоты

2.1 Спасательные плоты на пассажирских судах ро-ро должны обслуживаться морскими эвакуационными системами, отвечающими требованиям [раздела 6.2](#) Кодекса, или спусковыми устройствами,

отвечающими требованиям [пункта 6.1.5](#) Кодекса, равномерно распределенными по обоим бортам судна.

2.2 Каждый спасательный плот на пассажирских судах ро-ро должен быть снабжен устройством, обеспечивающим его свободное всплытие, отвечающим требованиям правила 13.4.

2.3 На каждом спасательном плоту на пассажирских судах ро-ро должна быть оборудована посадочная площадка, отвечающая требованиям [пункта 4.2.4.1](#) или [4.3.4.1](#) Кодекса, в зависимости от случая.

2.4 Каждый спасательный плот на пассажирских судах ро-ро должен быть либо автоматически самовосстанавливающимся, либо двусторонним с тентом спасательным плотом, устойчивым на волнении и позволяющим его безопасную эксплуатацию, независимо от того, какой стороной вверх он плавает. В качестве альтернативы на судне должны иметься, в дополнение к его обычному комплекту спасательных плотов, автоматически самовосстанавливающиеся или двусторонние с тентом спасательные плоты такой общей вместимостью, чтобы разместить по меньшей мере 50% людей, не обеспеченных спасательными шлюпками, Эта дополнительная вместимость спасательных плотов должна определяться на основе разности между общим числом людей на судне и числом людей, обеспеченных спасательными шлюпками. Каждый такой спасательный плот должен быть одобрен Администрацией с учетом рекомендаций, принятых Организацией.

2.5 Спасательные плоты, имеющиеся на пассажирских судах ро-ро, должны быть оборудованы поисково-спасательными приборами для определения местоположения с таким расчетом, чтобы один поисково-спасательный прибор для определения местоположения имелся для каждого четырех спасательных плотов. Поисково-спасательный прибор для определения местоположения должен устанавливаться внутри спасательного плота так, чтобы его антенна была более чем на один метр выше уровня воды, когда спасательный плот развернут, за исключением того, что для двусторонних с тентом спасательных плотов поисково-спасательный прибор для определения местоположения должен располагаться так, чтобы находящиеся на плоту люди имели к нему доступ и могли легко его установить. Каждый поисково-спасательный прибор для определения местоположения должен быть приспособлен для его ручной установки, когда спасательный плот развернут. Контейнеры спасательных плотов, оборудованных поисково-спасательными приборами для определения местоположения, должны иметь четкую маркировку.

(п. 2.5 введен [Резолюцией](#) ИМО от 12.12.2002 N MSC.134(76), в ред. [Резолюции](#) ИМО от 16.05.2008 N MSC.256(84))

Сноска исключена. - [Резолюция](#) ИМО от 16.05.2008 N MSC.256(84).

3 Скоростные дежурные шлюпки

3.1 По меньшей мере одна из дежурных шлюпок на пассажирском судне ро-ро должна быть скоростной дежурной шлюпкой, отвечающей требованиям раздела 5.1.4 Кодекса.

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 08.12.2006 N MSC.216(82) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2008)

3.2 Каждая скоростная дежурная шлюпка должна обслуживаться подходящим спусковым устройством, отвечающим требованиям раздела 6.1.7 Кодекса.

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 08.12.2006 N MSC.216(82) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2008)

3.3 Не менее двух команд для каждой скоростной дежурной шлюпки должны быть подготовлены и регулярно проходить учения с учетом [Кодекса](#) по подготовке и дипломированию моряков и несению вахты (Кодекс ПДНВ) и рекомендаций, принятых Организацией, включая все аспекты спасания, обращения со шлюпкой, маневрирования и управления этими шлюпками в различных условиях и установления перевернувшихся шлюпок в нормальное положение.

3.4 В случае, когда устройство или размеры пассажирского судна ро-ро, построенного до 1 июля 1997 года, таковы, что препятствуют установке скоростной дежурной шлюпки, требуемой [пунктом 3.1](#), скоростная дежурная шлюпка может быть установлена вместо существующей спасательной шлюпки, принятой в качестве дежурной шлюпки, или, в случае судов, построенных до 1 июля 1986 года, вместо шлюпок, предназначенных для использования в случае аварии, при условии что выполняются все нижеследующие условия:

.1 установленная скоростная дежурная шлюпка обслуживается спусковым устройством, отвечающим положениям [пункта 3.2](#);

.2 уменьшение вместимости спасательных шлюпок и плотов, вызванное вышеуказанной заменой, компенсируется установкой спасательных плотов, способных вместить по меньшей мере такое же число людей, какое могла вместить замененная спасательная шлюпка; и

.3 такие спасательные плоты обслуживаются существующими спусковыми устройствами или морскими эвакуационными системами.

4 Средства спасания

4.1 Каждое пассажирское судно ро-ро должно быть оборудовано

эффективными средствами для быстрого подъема спасаемых людей из воды и передачи их со спасательных единиц или спасательной шлюпки либо плота на судно.

4.2 Средства передачи спасенных людей на судно могут быть частью морской эвакуационной системы или частью системы, предназначенной для целей спасания.

4.3 Если скат морской эвакуационной системы предполагается использовать в качестве средства передачи спасенных людей на палубу судна, он должен быть оборудован поручнями или трапами для поддержки при подъеме по скату.

5 Спасательные жилеты

5.1 Несмотря на требования [правил 7.2](#) и [22.2](#), достаточное количество спасательных жилетов должно храниться вблизи мест сбора, с тем чтобы пассажирам не приходилось возвращаться в каюты за своими спасательными жилетами.

5.2 На пассажирских судах ро-ро каждый спасательный жилет должен иметь огонь, отвечающий требованиям [пункта 2.2.3](#) Кодекса.

Правило 27

Информация о пассажирах

1 Все лица на борту всех пассажирских судов должны быть пересчитаны до отхода судна.

2 Данные о лицах, заявивших о том, что они нуждаются в специальной заботе или помощи в аварийных ситуациях, должны быть записаны и сообщены капитану до отхода судна.

3 Кроме того, не позднее чем с 1 января 1999 года, для целей поиска и спасания должны записываться фамилии и пол всех лиц на судне с указанием: взрослый, ребенок или младенец.

4 Информация, требуемая [пунктами 1, 2 и 3](#), должна храниться на берегу и быть легкодоступна для поисково-спасательных служб, когда в ней возникает необходимость.

5 Администрации могут освободить пассажирские суда от выполнения требований [пункта 3](#), если ввиду условий рейсов по расписанию этих судов подготовка таких записей является практически невозможной.

Правило 28

Площадки для посадки вертолета и подъема людей

1 На всех пассажирских судах ро-ро должна быть предусмотрена площадка для подъема людей на борт вертолета, одобренная Администрацией с учетом рекомендаций, принятых Организацией.

2 Пассажирские суда ро-ро длиной 130 м и более, построенные 1 июля 1999 года или после этой даты, должны быть оборудованы площадкой для посадки вертолета, одобренной Администрацией с учетом рекомендаций, принятых Организацией.

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 26.05.2000 N MSC.91(72))

Правило 29

Система поддержки принятия решений капитанами пассажирских судов

1 Настоящее правило применяется ко всем пассажирским судам. Пассажирские суда, построенные до 1 июля 1997 года, должны отвечать требованиям настоящего правила не позднее даты первого периодического освидетельствования после 1 июля 1999 года.

2 На всех пассажирских судах на ходовом мостике должна быть предусмотрена система поддержки принятия решений по управлению в аварийных ситуациях.

3 Система, как минимум, должна состоять из печатных плана или планов действий в аварийных ситуациях. В плане или планах действий в аварийных ситуациях должны быть отражены все аварийные ситуации, которые можно предвидеть, включая, но не ограничиваясь этим, следующие основные группы аварийных ситуаций:

.1 пожар;

.2 повреждение судна;

.3 загрязнение;

.4 незаконные акты, угрожающие безопасности судна, его пассажиров и экипажа;

.5 несчастные случаи с людьми;

.6 инциденты, связанные с грузом; и

.7 помощь другим судам, терпящим аварию.

4 Порядок действий в аварийных ситуациях, установленный в плане или планах действий в аварийных ситуациях, должен способствовать принятию решений капитанами в любых сочетаниях аварийных ситуаций.

5 План или планы действий в аварийных ситуациях должны иметь единообразную структуру и быть просты в использовании. Там, где это применимо, для целей борьбы за живучесть должны использоваться фактические условия загрузки, рассчитанные для остойчивости пассажирского судна на рейс.

6 Помимо печатных плана или планов действий в аварийных ситуациях, Администрация может также допустить использование на ходовом мостике компьютеризированной системы поддержки принятия решений, которая обеспечивает всей информацией, содержащейся в плане или планах действий в аварийных ситуациях, процедурах, перечнях контрольных проверок и т.д., и которая способна представить перечень рекомендуемых действий, подлежащих выполнению в предсказуемых аварийных ситуациях.

Правило 30

Учения

1 Настоящее правило применяется ко всем пассажирским судам.

2 На пассажирских судах еженедельно должны проводиться учения по оставлению судна и учения по борьбе с пожаром. Не требуется, чтобы все члены экипажа участвовали в проведении каждого учения, но каждый член экипажа должен участвовать в учении по оставлению судна и в учении по борьбе с пожаром ежемесячно, как это требуется [правилом 19.3.2](#). Пассажирам настоятельно рекомендуется присутствовать на таких учениях.

3 Учения по борьбе за живучесть должны выполняться, как требуется [правилом II-1/19-1](#).
(п. 30.3 введен [Резолюцией](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

Раздел III. ГРУЗОВЫЕ СУДА

(дополнительные требования)

Правило 31

Спасательные шлюпки, спасательные плоты и дежурные шлюпки

1. Спасательные шлюпки и плоты

1.1 Грузовые суда должны иметь:

.1 на каждом борту судна одну или несколько полностью закрытых спасательных шлюпок, отвечающих требованиям [раздела 4.6](#) Кодекса, общей вместимостью, достаточной для размещения всех находящихся на судне людей; и

.2 кроме того, один или несколько надувных или жестких спасательных плотов, отвечающих требованиям [раздела 4.2](#) или [4.3](#) Кодекса, массой менее 185 кг и размещенных так, чтобы обеспечивалось их свободное перемещение с борта на борт на уровне одной открытой палубы, общей вместимостью, достаточной для размещения всех находящихся на судне людей. Если масса спасательного плота (плотов) составляет не менее 185 кг и они не размещены так, чтобы обеспечивалось их свободное перемещение с борта на борт на уровне одной открытой палубы, то общая вместимость имеющихся на каждом борту плотов должна быть достаточной для размещения всех находящихся на судне людей.

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 08.12.2006 N MSC.216(82) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2008)

1.2 Вместо соблюдения требований [пункта 1.1](#) грузовые суда могут иметь:

.1 одну или несколько спасательных шлюпок, спускаемых методом свободного падения, отвечающих требованиям [раздела 4.7](#) Кодекса, которые могут быть спущены с кормы судна, общей вместимостью, достаточной для размещения всех находящихся на судне людей; и

.2 кроме того, на каждом борту судна один или несколько надувных или жестких спасательных плотов, отвечающих требованиям [раздела 4.2](#) или [4.3](#) Кодекса, общей вместимостью, достаточной для размещения всех находящихся на судне людей. По меньшей мере на одном борту судна спасательные плоты должны обслуживаться спусковыми устройствами.

1.3 Вместо соблюдения требований [пункта 1.1](#) или [1.2](#) грузовые суда длиной менее 85 м, кроме нефтяных танкеров, танкеров-химовозов и газозов, могут отвечать следующим положениям:

.1 они должны иметь на каждом борту судна один или несколько надувных или жестких спасательных плотов, отвечающих требованиям [раздела 4.2](#) или [4.3](#) Кодекса, общей вместимостью, достаточной для размещения всех находящихся на судне людей;

.2 кроме случаев, когда масса спасательных плотов, требуемых [пунктом 1.3.1](#), составляет менее 185 кг и они размещены так, чтобы обеспечивалось их

свободное перемещение с борта на борт на уровне одной открытой палубы, должно быть предусмотрено дополнительное количество спасательных плотов, с тем чтобы общая вместимость имеющихся на каждом борту спасательных плотов была достаточной для размещения 150% общего числа находящихся на судне людей;

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 08.12.2006 N MSC.216(82) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2008)

.3 если дежурная шлюпка, требуемая [пунктом 2](#), является также полностью закрытой спасательной шлюпкой, отвечающей требованиям [раздела 4.6](#) Кодекса, ее вместимость может быть включена в общую вместимость, требуемую [пунктом 1.3.1](#), при условии что общая вместимость имеющихся на каждом борту судна спасательных шлюпок и плотов является достаточной для размещения по меньшей мере 150% общего числа находящихся на судне людей;

.4 в случае если какая-либо одна спасательная шлюпка или какой-либо один спасательный плот будут потеряны или станут непригодными к использованию, на каждом борту судна должно иметься достаточное количество пригодных к использованию спасательных шлюпок и плотов, включая те, масса которых составляет менее 185 кг и которые размещены так, чтобы обеспечивалось их свободное перемещение с борта на борт на уровне одной открытой палубы, для размещения всех находящихся на судне людей.

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 08.12.2006 N MSC.216(82) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2008)

1.4 Грузовые суда, на которых расстояние по горизонтали от носовой или кормовой оконечности судна до ближайшей оконечности ближайшей спасательной шлюпки или спасательного плота более 100 м, должны в дополнение к спасательным плотам, требуемым [пунктами 1.1.2](#) и [1.2.2](#), иметь спасательный плот, размещенный как можно дальше в нос или в корму, или один спасательный плот, размещенный как можно дальше в нос, а другой - как можно дальше в корму, насколько это целесообразно и практически возможно. Такой спасательный плот или плоты могут быть надежно закреплены так, чтобы их крепление можно было отдать вручную, и нет необходимости, чтобы они были такого типа, чтобы их можно было спустить на воду с помощью одобренного спускового устройства.

1.5 Все спасательные шлюпки и плоты, которые требуются для обеспечения оставления судна всеми находящимися на нем людьми, за исключением спасательных шлюпок и плотов, упомянутых в [правиле 16.1.1](#), должны быть способны спускаться на воду с их полным комплектом людей и снабжения в течение периода времени, не превышающего 10 мин с момента подачи сигнала об оставлении судна.

1.6 Танкеры-химовозы и газовозы, перевозящие грузы, которые выделяют токсичные пары или газы, должны вместо полностью закрытых спасательных шлюпок, отвечающих требованиям [раздела 4.6](#) Кодекса, иметь спасательные шлюпки с автономной системой воздухообеспечения, отвечающие требованиям [раздела 4.8](#) Кодекса.

1.7 Нефтяные танкеры, танкеры-химовозы и газовозы, перевозящие грузы с температурой вспышки не выше 60 °С (при испытании в закрытом тигле), должны вместо полностью закрытых спасательных шлюпок, отвечающих требованиям [раздела 4.6](#) Кодекса, иметь огнезащищенные спасательные шлюпки, отвечающие требованиям [раздела 4.9](#) Кодекса.

1.8 Несмотря на требования [пункта 1.1](#), навалочные суда, определенные в [правиле IX/1.6](#), построенные 1 июля 2006 года или после этой даты, должны отвечать требованиям [пункта 1.2](#).

(п. 1.8 введен [Резолюцией](#) ИМО от 09.12.2004 N MSC.170(79))

2 Дежурные шлюпки

Грузовые суда должны иметь по меньшей мере одну дежурную шлюпку, отвечающую требованиям [раздела 5.1](#) Кодекса. Спасательная шлюпка может быть принята в качестве дежурной шлюпки, при условии что она сама, а также устройства, обеспечивающие ее спуск и подъем, отвечают требованиям, предъявляемым к дежурной шлюпке.

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 08.12.2006 N MSC.216(82) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2008)

3 Все грузовые суда, построенные до 1 июля 1986 года, должны в дополнение к спасательным шлюпкам иметь:

.1 один или более спасательных плотов, которые могут быть спущены с любого борта судна, общей вместимостью, достаточной для размещения всех находящихся на судне людей. Спасательный плот или плоты должны быть оборудованы найтовыми или равноценными им средствами крепления, обеспечивающими автоматическое разобщение спасательного плота с тонущим судном; и

.2 если расстояние по горизонтали от носовой или кормовой оконечности судна до ближайшей оконечности ближайшей спасательной шлюпки или спасательного плота более 100 м, то в дополнение к спасательным плотам, требуемым [пунктом 3.1](#), спасательный плот, размещенный как можно дальше в нос или в корму, или один спасательный плот, размещенный как можно дальше в нос, а другой - как можно дальше в корму, насколько это целесообразно и практически возможно. Несмотря на требования [пункта 3.1](#), такой спасательный плот или плоты могут быть надежно закреплены так, чтобы их крепление можно было отдать вручную.

Правило 32

Индивидуальные спасательные средства

1. Спасательные круги

1.1 На грузовых судах должны иметься спасательные круги, отвечающие требованиям [правила 7.1](#) и [раздела 2.1](#) Кодекса, в количестве не менее того, какое предписано в следующей таблице:

Длина судна в метрах	Минимальное количество спасательных кругов
До 100	8
От 100 до 150	10
От 150 до 200	12
200 и более	14

1.2 На танкерах самозажигающиеся огни для спасательных кругов, требуемые [правилом 7.1.3](#), должны работать от электрической батареи.

2 Огни спасательных жилетов

2.1 Настоящий пункт применяется ко всем грузовым судам.

2.2 На грузовых судах каждый спасательный жилет должен быть снабжен огнем, отвечающим требованиям [пункта 2.2.3](#) Кодекса.

2.3 На грузовых судах огни, которыми снабжены спасательные жилеты до 1 июля 1998 года и которые не отвечают полностью [пункту 2.2.3](#) Кодекса, могут допускаться Администрацией до тех пор, пока они не будут заменены в обычном порядке, или до первого периодического освидетельствования после 1 июля 2001 года, смотря по тому, что наступит раньше.

3 Гидрокостюмы

3.1. Настоящий пункт применяется ко всем грузовым судам. Однако в отношении грузовых судов, построенных до 1 июля 2006 года, [пункты 3.2 - 3.5](#) должны выполняться не позднее первого освидетельствования оборудования безопасности, проводимого 1 июля 2006 года или после этой даты.

3.2. Гидрокостюм соответствующего размера, отвечающий требованиям раздела 2.3 Кодекса, должен предусматриваться для каждого находящегося на судне лица. Однако на судах, иных чем навалочные суда, как они определены в [правиле IX/1](#), эти гидрокостюмы могут не требоваться, если судно постоянно совершает рейсы в теплых климатических условиях, в которых, по мнению Администрации, гидрокостюмы являются излишними.

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 08.12.2006 N MSC.216(82) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2008)

3.3 Если на судне имеются какие-либо вахтенные или рабочие посты, удаленные от места или мест, где обычно хранятся гидрокостюмы, в том числе удаленно расположенные спасательные средства, имеющиеся на борту в соответствии с [правилом 31.1.4](#), на этих постах должны быть всегда предусмотрены дополнительные гидрокостюмы соответствующего размера для числа людей, которые обычно несут вахту или работают на этих постах.

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 08.12.2006 N MSC.216(82) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2008)

3.4 Гидрокостюмы должны располагаться так, чтобы быть легкодоступными, и их местонахождение должно быть четко обозначено.

3.5 Гидрокостюмы, требуемые настоящим правилом, могут

использоваться для удовлетворения требованиям [правила 7.3](#).
(п. 3 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 20.05.2004 N MSC.152(78))

Правило 33

Меры, обеспечивающие посадку в спасательные шлюпки и на спасательные плоты и их спуск

1 На грузовых судах меры, обеспечивающие посадку в спасательные шлюпки и на спасательные плоты, должны быть такими, чтобы посадка в спасательные шлюпки и их спуск могли производиться непосредственно с места их размещения, а посадка на спускаемые с помощью плотбалки спасательные плоты и их спуск - с места, непосредственно прилегающего к месту их размещения, или с места, куда в соответствии с требованиями [правила 13.5](#) спасательный плот перемещается перед спуском.

2 На грузовых судах валовой вместимостью 20000 и более должна иметься возможность спуска спасательных шлюпок с использованием в необходимых случаях фалиней на переднем ходу судна, следующего со скоростью до 5 узлов на тихой воде.

Раздел IV. ТРЕБОВАНИЯ К СПАСАТЕЛЬНЫМ СРЕДСТВАМ И УСТРОЙСТВАМ

Правило 34

Все спасательные средства и устройства должны отвечать применимым требованиям Кодекса.

Раздел V. РАЗНОЕ

Правило 35

Наставление по оставлению судна и пособия по подготовке на судне

1 Настоящее правило применяется ко всем судам.

2 Наставление по оставлению судна, отвечающее требованиям [пункта 3](#), должно иметься в каждой столовой и комнате отдыха экипажа или в каждой каюте экипажа.

3 Наставление по оставлению судна, которое может состоять из нескольких буклетов, должно содержать изложенные в легкодоступной форме инструкции и информацию, включая, где это возможно, иллюстрации,

относительно имеющихся на судне спасательных средств и наилучших способов выживания. Вместо наставления любая часть такой информации может быть представлена в форме аудиовизуальных пособий. Подробно должно быть отражено следующее:

- .1 надевание спасательных жилетов, гидрокостюмов и защитных костюмов, в зависимости от случая;
- .2 сбор на назначенных местах сбора;
- .3 посадка в спасательные шлюпки, на спасательные плоты и в дежурные шлюпки, их спуск и отход от судна, включая, где это применимо, использование морских эвакуационных систем;
- .4 метод спуска изнутри спасательной шлюпки или спасательного плота;
- .5 разобщение со спусковыми устройствами;
- .6 методы защиты и использование защитных устройств в районах спуска, где это применимо;
- .7 освещение районов спуска;
- .8 использование всех средств выживания;
- .9 использование всех средств обнаружения;
- .10 с помощью иллюстраций - использование радиооборудования спасательных средств;
- .11 использование плавучих якорей;
- .12 использование двигателя и относящихся к нему устройств;
- .13 подъем спасательных шлюпок, спасательных плотов и дежурных шлюпок, включая их размещение и крепление;
- .14 опасность переохлаждения, перегрева и необходимость иметь теплую одежду;
- .15 оптимальное использование возможностей спасательных шлюпок и плотов в целях выживания;
- .16 методы спасания, включая использование спасательного оборудования вертолетов (стропов, корзин, носилок), спасательных беседок, а также береговых спасательных средств и судовых линеметательных устройств;

.17 все другие действия, указанные в расписании по тревогам и инструкциях на случай аварии; и

.18 инструкция по аварийному ремонту спасательных средств.

4 Каждое судно, оборудованное морской эвакуационной системой, должно быть обеспечено пособиями по подготовке на судне в отношении использования такой системы.

5 Наставление по оставлению судна должно быть составлено на рабочем языке судна.

(п. 5 введен [Резолюцией](#) ИМО от 08.12.2006 N MSC.216(82) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2008)

Правило 36

Инструкции по техническому обслуживанию на судне

Инструкции по техническому обслуживанию спасательных средств на судне должны быть составлены в легкодоступной форме, иметь, где это возможно, иллюстрации и содержать, в зависимости от случая, следующее по каждому спасательному средству:

.1 перечень контрольных проверок для использования при проведении проверок, требуемых [правилом 20.7](#);

.2 инструкцию по техническому обслуживанию;

.3 график проведения периодического технического обслуживания;

.4 схему с указанием точек смазки и рекомендуемых смазочных масел;

.5 перечень заменяемых частей;

.6 перечень источников запасных частей; и

.7 журнал для регистрации проверок и технического обслуживания.

Правило 37

Расписание по тревогам и инструкции на случай аварии

1 В расписании по тревогам должны содержаться подробное описание сигнала общесудовой тревоги и системы громкоговорящей связи, предписанных [разделом 7.2](#) Кодекса, а также действия членов экипажа и пассажиров по сигналу тревоги. В расписании по тревогам должно быть также

указано, каким образом будет дана команда об оставлении судна.

2 На каждом пассажирском судне должны быть установлены процедуры по обнаружению и спасанию пассажиров, заблокированных в своих каютах.

3 В расписании по тревогам должны быть указаны обязанности различных членов экипажа, включая:

.1 закрытие водонепроницаемых дверей, противопожарных дверей, клапанов, шпигатов, иллюминаторов, световых люков и других подобных отверстий на судне;

.2 подачу снабжения в спасательные шлюпки, спасательные плоты и другие спасательные средства;

.3 подготовку и спуск на воду спасательных шлюпок и плотов;

.4 общую подготовку других спасательных средств;

.5 сбор пассажиров;

.6 использование средств связи;

.7 комплектование аварийных партий по борьбе с пожаром;
(п. 3.7 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

.8 специальные обязанности, связанные с использованием противопожарного оборудования и систем, и
(п. 3.8 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

.9 только для пассажирских судов - борьба за живучесть при авариях, связанных с затоплением".
(п. 3.9 введен [Резолюцией](#) ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

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

5 В расписании по тревогам должны быть указаны заместители лиц, занятых на ключевых постах, которые могут оказаться выведенными из строя, учитывая при этом, что различные аварийные ситуации могут потребовать действий различного характера.

6 В расписании по тревогам должны быть указаны обязанности членов экипажа по отношению к пассажирам в случае аварии. Эти обязанности должны включать:

.1 предупреждение пассажиров;

.2 наблюдение за тем, чтобы пассажиры были надлежащим образом одеты и чтобы на них были правильно надеты спасательные жилеты;

.3 сбор пассажиров на местах сбора;

.4 обеспечение порядка в коридорах и на трапах, а также общее регулирование движения пассажиров; и

.5 обеспечение подачи запаса одеял в спасательные шлюпки и плоты.

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

8 Форма расписания по тревогам для пассажирских судов должна быть одобренного типа.

Часть С

АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ КОНСТРУКЦИИ, МЕРЫ И УСТРОЙСТВА (часть введена [Резолюцией](#) ИМО от 08.12.2006 N MSC.216(82) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2010)

Правило 38

Альтернативные конструкции, меры и устройства

1 Цель

Целью настоящего правила является предоставление методологии для альтернативных конструкций, мер и устройств для спасательных средств и устройств.

2 Общие положения

2.1 Спасательные средства и устройства могут отклоняться от требований, изложенных в [части В](#), при условии что такие альтернативные конструкции, меры и устройства отвечают цели этих требований и обеспечивают равноценный уровень безопасности, предусмотренный настоящей главой.

2.2 Если альтернативные конструкции или меры и устройства

отклоняются от предписывающих требований **части В**, то в соответствии с настоящим правилом должны быть проведены технический анализ, оценка и одобрение конструкции, мер и устройств.

3 Технический анализ

Технический анализ должен быть подготовлен и представлен Администрации на основе руководства, разработанного Организацией, и должен включать, как минимум, следующие элементы:

.1 определение типа судна и соответствующих спасательных средств и устройств;

.2 установление предписывающего(их) требования(ий), которому(ым) не будут отвечать эти спасательные средства и устройства;

.3 установление причины, по которой предлагаемая конструкция не будет отвечать предписывающим требованиям, с учетом соответствия другим признанным техническим или отраслевым стандартам;

.4 определение эксплуатационных критериев для судна и соответствующих спасательных средств и устройств, рассматриваемых в соответствующем(их) предписывающем(их) требовании(ях):

.4.1 эксплуатационные критерии должны предусматривать уровень безопасности не ниже соответствующих предписывающих требований, содержащихся в **части В**; и

.4.2 эксплуатационные критерии должны поддаваться количественному определению и быть измеримыми;

.5 подробное описание альтернативных конструкций, мер и устройств, включая перечень допущений, используемых в конструкции, и любых предлагаемых эксплуатационных ограничений или условий;

.6 техническое обоснование, показывающее, что альтернативные конструкции, меры и устройства отвечают эксплуатационным критериям безопасности; и

.7 оценка риска, основанная на указании возможных отказов и опасностей, связанных с предложением.

4 Оценка альтернативных конструкций, мер и устройств

4.1 Технический анализ, требуемый в **пункте 3**, должен оцениваться и одобряться Администрацией с учетом руководства, разработанного

Организацией.

4.2 На судне должен иметься экземпляр документации, одобренной Администрацией, указывающей на то, что альтернативные конструкции, меры и устройства отвечают требованиям настоящего правила.

5 Обмен информацией

Администрация должна направлять Организации соответствующую информацию, касающуюся одобренных ею альтернативных конструкций, мер и устройств, для рассылки всем Договаривающимся правительствам.

6 Повторная оценка ввиду изменения условий

Если допущения, а также эксплуатационные ограничения, которые были указаны в описании альтернативных конструкций, мер и устройств, изменились, должен быть выполнен технический анализ согласно изменившимся условиям, который должен быть одобрен Администрацией.

ГЛАВА IV. РАДИОСВЯЗЬ

(в ред. [Резолюции](#) Конференции Договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года от 09.11.1988 N 1)

Часть А

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Правило 1

Применение

1 Настоящая глава, если специально не предусмотрено иное, применяется ко всем судам, к которым применяются настоящие правила, и к грузовым судам валовой вместимостью 300 рег. т и более.
(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 18.05.1998 N MSC.69(69))

2 Настоящая глава не применяется к судам, к которым в иных случаях применялись бы настоящие правила, когда такие суда плавают в водах Великих озер Северной Америки, а также в соединяющих их и в них впадающих водах до предела на востоке, образованного нижним выходом шлюза Сен Ламбер у Монреаля в провинции Квебек, Канада <*>.

<*> Такие суда подпадают под специальные требования по применению

радио в целях обеспечения безопасности, содержащиеся в соответствующем соглашении между Канадой и Соединенными Штатами Америки.

Абзацы исключены. - [Резолюция](#) ИМО от 24.05.2002 N MSC.123(75).

3 Ни одно из положений настоящей главы не должно препятствовать любому терпящему бедствие судну, спасательной шлюпке или плоту или лицу использовать любые имеющиеся в их распоряжении средства для привлечения внимания, сообщения своего местоположения и получения помощи.

Правило 2

Термины и определения

1 В настоящей главе нижеупомянутые термины имеют следующие значения:

.1 "Связь мостик-мостик" означает связь в целях безопасности между судами с места, откуда обычно осуществляется управление судном.

.2 "Непрерывное наблюдение" означает, что соответствующее радионаблюдение не должно прерываться, кроме коротких интервалов, когда возможность радиоприема судна ухудшается или блокируется из-за собственного радиообмена или когда устройства находятся на периодическом техническом обслуживании и ремонте или проверках.

.3 "Цифровой избирательный вызов (ЦИВ)" означает способ связи, использующий цифровые коды, который позволяет радиостанции устанавливать связь с и передавать информацию другой станции или группе станций, и удовлетворяющий соответствующим рекомендациям Международного консультативного комитета по радио (МККР).

.4 "Буквопечатающая телеграфия" означает способ связи, использующий автоматическую телеграфную аппаратуру, которая отвечает соответствующим рекомендациям Международного консультативного комитета по радио (МККР).

.5 "Радиосвязь общего назначения" означает радиообмен служебными и частными сообщениями, не являющимися сообщениями о бедствии, срочности и безопасности, передаваемыми по радио.

.6 "ИНМАРСАТ" означает Организацию, учрежденную [Конвенцией](#) о Международной организации морской спутниковой связи, принятой 3 сентября 1976 г.

.7 "Международная служба НАВТЕКС" означает координированную

передачу и автоматический прием на частоте 518 кГц информации по безопасности на море, с помощью узкополосной буквопечатающей телеграфии, с использованием английского языка <*>.

<*> См. руководство НАВТЕКС, одобренное Организацией.

.8 "Определение местонахождения" означает обнаружение терпящих бедствие судов, воздушных судов, спасательных единиц или людей.

.9 "Информация по безопасности на море" означает навигационные и метеорологические предупреждения, метеорологические прогнозы и другие срочные сообщения, относящиеся к безопасности, передаваемые для судов.

.10 "Система спутников на околополярных орбитах" означает систему, основанную на спутниках, запущенных на околополярные орбиты, которая принимает и ретранслирует оповещения о бедствии со спутниковых АРБ и определяет их местоположение.

.11 "Регламент радиосвязи" означает **Регламент** радиосвязи, который является приложением или рассматривается как приложение к самой последней действующей в любое время Международной **конвенции** электросвязи.

.12 "Морской район А1" означает район в пределах зоны действия в режиме радиотелефонии по крайней мере одной береговой УКВ станции, обеспечивающей постоянную возможность передачи сообщений о бедствии с использованием ЦИВ, как может быть определено Договаривающимся правительством <*>.

<*> См. рекомендацию по обеспечению радиослужб для глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности, разрабатываемую Организацией (см. MSC 55/25, приложение 3).

.13 "Морской район А2" означает район, за исключением морского района А1, в пределах зоны действия в режиме радиотелефонии по крайней мере одной береговой ПВ станции, обеспечивающей постоянную возможность передачи сообщений о бедствии с использованием ЦИВ, как может быть определено Договаривающимся правительством <*>.

<*> См. рекомендацию по обеспечению радиослужб для глобальной

морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности, разрабатываемую Организацией (см. MSC 55/25, приложение 3).

.14 "Морской район А3" означает район, за исключением морских районов А1 и А2, в пределах зоны действия системы геостационарных спутников ИНМАРСАТ, обеспечивающих постоянную возможность оповещения о бедствии.

.15 "Морской район А4" означает район, находящийся за пределами морских районов А1, А2 и А3.

16 Оповещатели Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ) означают оповещатель морской подвижной службы, позывной сигнал судна, оповещатели признанной подвижной спутниковой службы и оповещатель серийного номера, которые могут передаваться судовым оборудованием и использоваться для опознавания судна.

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 24.05.2018 N MSC.436(99))

.17 Признанная подвижная спутниковая служба означает любую службу, которая эксплуатируется через спутниковую службу и признана Организацией для использования в Глобальной морской системе связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ).

(п. 17 введен [Резолюцией](#) ИМО от 24.05.2018 N MSC.436(99))

Правило 3

Изъятия

1 Договаривающиеся правительства 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 7 - 11](#), при условии, что:

.1 такие суда отвечают функциональным требованиям [правила 4](#); и

.2 Администрация учла, какое влияние такие изъятия могут оказать на общую эффективность службы в отношении безопасности всех судов.

2 Изъятие может быть предоставлено в соответствии с [пунктом 1](#) только:

.1 если условия, затрагивающие безопасность, делают нецелесообразным или излишним полное применение [правил 7 - 11](#);

.2 в исключительных случаях на один рейс за пределами морского района или морских районов, для которых оборудовано судно.

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 24.05.2002 N MSC.123(75))

Абзац исключен. - [Резолюция](#) ИМО от 24.05.2002 N MSC.123(75).

3 Каждая Администрация должна представлять Организации в возможно короткий срок после 1 января каждого года доклад о всех изъятиях, предоставленных на основании [пунктов 1 и 2](#) в течение предшествовавшего календарного года, с указанием мотивов предоставления таких изъятий.

Правило 4

Функциональные требования

1 На каждом судне, находящемся в море, должны обеспечиваться:

.1 за исключением случаев, предусмотренных в [правилах 8.1.1 и 10.1.4.3](#), передача оповещений о бедствии в направлении судно-берег по крайней мере двумя отдельными и независимыми средствами, каждое использующее различные виды радиосвязи;

.2 прием оповещений о бедствии в направлении берег-судно;

.3 передача и прием оповещений о бедствии в направлении судно-судно;

.4 передача и прием сообщений для координации поиска и спасания;

.5 передача и прием сообщений на месте бедствия;

.6 передача и, в соответствии с требованиями [правила V/19.2.3.2](#), прием сигналов для определения местонахождения <*>;

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 24.05.2002 N MSC.123(75))

<*> См. резолюцию A.614(15) о наличии на судах РЛС, работающей в полосе частот 9300 - 9500 МГц, принятую на пятнадцатой сессии Ассамблеи.

.7 передача и прием <*> информации по безопасности на море;

<*> Следует отметить, что суда могут иметь необходимость приема определенной информации по безопасности на море, когда они находятся в порту.

.8 передача и прием радиосообщений общего назначения на или от

береговых систем радиосвязи или сетей связи, с учетом [правила 15.8](#); и

.9 передача и прием сообщений "мостик-мостик".

Правило 4-1

Поставщики спутниковых услуг для ГМССБ (введено [Резолюцией](#) ИМО от 12.10.2007 N MSC.239(83))

В соответствии с положениями настоящей главы Комитет по безопасности на море разработает критерии, процедуры и меры для оценки, признания и анализа услуг подвижной спутниковой связи, а также надзора за их предоставлением для применения в Глобальной морской системе связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ).

Часть В

ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ДОГОВАРИВАЮЩИХСЯ ПРАВИТЕЛЬСТВ <*>

<*> 1. Каждому Договаривающемуся правительству не требуется иметь все радиослужбы.

2. Должны быть указаны требования для береговых средств, охватывающих различные морские районы.

Правило 5

Обеспечение радиослужб

1 Каждое Договаривающееся правительство обязуется предоставить либо индивидуально, либо в сотрудничестве с другими Договаривающимися правительствами, насколько это окажется практичным и необходимым, соответствующие береговые средства для космических и наземных радиослужб, принимая во внимание рекомендации Организации <*>. Такими службами являются:

<*> См. рекомендацию по обеспечению радиослужб для глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности, разрабатываемую Организацией (см. MSC 55/25, приложение 3).

.1 радиослужба, использующая геостационарные спутники в морской

подвижной спутниковой службе;

.2 радиослужба, использующая спутники на околополярных орбитах в подвижной спутниковой службе;

.3 морская подвижная служба в полосе частот 156 - 174 МГц;

.4 морская подвижная служба в полосе частот 4000 - 27 500 кГц; и

.5 морская подвижная служба в полосе частот 415 - 535 кГц и 1605 - 4000 кГц.

2 Каждое Договаривающееся правительство обязуется обеспечить Организацию соответствующей информацией, касающейся береговых средств морской подвижной службы, подвижной спутниковой службы и морской подвижной спутниковой службы, предназначенных для морских районов, которые оно определило вблизи своего побережья.

Правило 5-1

Опознаватели Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (введено Резолюцией ИМО от 18.05.1998 N MSC.69(69))

1 Настоящее правило применяется ко всем судам во всех рейсах.

2 Каждое Договаривающееся правительство обязуется обеспечить принятие соответствующих мер для регистрации опознавателей Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ) и для того, чтобы спасательно-координационные центры могли иметь круглосуточный доступ к информации об этих опознавателях. При необходимости, международные организации, которые ведут реестр этих опознавателей, должны уведомляться Договаривающимся правительством о таких присвоенных опознавателях.

Часть С

ТРЕБОВАНИЯ К СУДАМ

Правило 6

Радиоустановки

1 Каждое судно должно иметь радиоустановки, обеспечивающие выполнение во время предполагаемого рейса функциональных требований, предписанных [правилом 4](#), и, если не предоставлено изъятие в соответствии с

правилом 3, требований правила 7, а также в зависимости от морского района или районов, которые оно будет проходить во время предполагаемого рейса, требований либо правила 8, 9, 10 либо 11.

2 Каждая радиоустановка должна быть:

.1 расположена так, чтобы вредные помехи механического, электрического или иного источника не мешали ее надлежащему использованию, и таким образом, чтобы обеспечивалась электромагнитная совместимость и исключалось взаимное вредное влияние радиоустановки и другого оборудования и систем;

.2 расположена так, чтобы обеспечить ее наибольшую степень безопасности и эксплуатационной надежности;

.3 защищена от вредного воздействия воды, резких температурных колебаний и других неблагоприятных условий окружающей среды;

.4 обеспечена надежным и постоянным электрическим освещением, независимым от главного и аварийного источников электроэнергии, для достаточного освещения органов управления работой радиоустановки; и

.5 снабжена четкой табличкой с позывным сигналом, идентификатором судовой станции и другими кодами, применимыми для использования радиоустановки.

3 Органы управления УКВ радиотелефонных каналов, требуемых для безопасности мореплавания, должны находиться непосредственно на ходовом мостике в месте, удобном для управления судном, и, там где это необходимо, должны быть предусмотрены устройства для обеспечения радиосвязи с крыльев ходового мостика. Для выполнения последнего положения может быть использовано переносное УКВ оборудование.

4 На пассажирских судах на посту управления судном должна быть установлена панель бедствия. На этой панели должны находиться либо одна единственная кнопка, при нажатии которой подается оповещение о бедствии с использованием всех радиоустановок, требуемых на судне для этой цели, либо по одной кнопке для каждой отдельной установки. На панели должна быть предусмотрена ясная визуальная индикация того, что кнопка или кнопки были нажаты. Должны быть предусмотрены средства для предотвращения случайного нажатия кнопки или кнопок. Если спутниковый АРБ используется в качестве второго средства подачи оповещения о бедствии и он не приводится в действие дистанционно, то в рулевой рубке рядом с постом управления судном допускается установка дополнительного АРБ.

(п. 6.4 введен Резолюцией Конференции Договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года

от 29.11.1995 N 1)

5 На пассажирских судах информация о местоположении судна должна непрерывно и автоматически поступать ко всему соответствующему оборудованию радиосвязи с целью ее включения в первоначальное оповещение о бедствии при нажатии кнопки или кнопок на панели бедствия. (п. 6.5 введен [Резолюцией](#) Конференции Договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года от 29.11.1995 N 1)

6 На пассажирских судах на посту управления судном должна быть установлена панель оповещения о бедствии. На панели оповещения о бедствии должны быть предусмотрены визуальная и звуковая индикация о приеме судном оповещения или оповещений о бедствии, а также должно указываться, через какую радиослужбу были приняты оповещения о бедствии. (п. 6.6 введен [Резолюцией](#) Конференции Договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года от 29.11.1995 N 1)

Правило 7

Радиооборудование - Общие положения

1 Каждое судно должно иметь:

.1 УКВ радиоустановку, обеспечивающую передачу и прием:

.1.1 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

<*> Цифровой избирательный вызов (ЦИВ) для всех судов и требования о наличии оборудования КВ буквопечатающей телеграфии (КВ УБПЧ) для судов валовой вместимостью 300 рег. т и более, но менее 1600 рег. т, являются предметом рассмотрения в соответствии с резолюцией А.606(15) - Обзор и оценка ГМССБ. Если не указано иное, эта сноска применяется ко всем требованиям по ЦИВ и УБПЧ, предписанным в Конвенции.

<***> Определенные суда могут быть изъяты из этого требования (см. [правило 9.4](#)).

.1.2 радиотелефонных сообщений на частотах 156,3 МГц (канал 6), 156,65 МГц (канал 13) и 156,8 МГц (канал 16);

.2 радиоустановку, обеспечивающую ведение непрерывного наблюдения за ЦИВ на 70 канале УКВ, которая может быть выполнена в виде отдельного устройства или встроена в радиоустановку, которая требуется [подпунктом .1.1 <*>](#);

<*> Определенные суда могут быть изъяты из этого требования (см. [правило 9.4](#)).

.3 Поисково-спасательный прибор для определения местоположения, обеспечивающий работу либо в диапазоне 9 ГГц, либо на специализированных частотах для АИС, который:

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 16.05.2008 N MSC.256(84))

.3.1 должен быть расположен так, чтобы его легко можно было использовать; и

.3.2 может быть одним из тех, которые требуются [правилом III/6.2.2](#) для спасательных шлюпок и плотов;

.4 приемник, обеспечивающий прием передач международной службы НАВТЕКС, если судно совершает рейсы в любом районе, в котором имеется международная служба НАВТЕКС;

.5 радиоаппаратуру для приема информации по безопасности на море с помощью системы расширенного группового вызова признанной подвижной спутниковой службы, если судно совершает рейсы в морском районе А1, или А2, или А3, 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 этого требования.

(п. 5 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 24.05.2018 N MSC.436(99))

.6 с учетом [правила 8.3](#), спутниковый аварийный радиобуй - указатель местоположения (спутниковый АРБ), который должен:

.6.1 обеспечивать передачу оповещений о бедствии через систему спутников на околополярных орбитах, работающих в диапазоне 406 МГц;

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 18.05.2006 N MSC.201(81))

Сноска исключена. - [Резолюция](#) ИМО от 18.05.2006 N MSC.201(81).

.6.2 быть установлен в легко доступном месте;

.6.3 быть готовым к отделению вручную и переноске в спасательные шлюпки и плоты одним человеком;

.6.4 быть способным свободно всплывать, если судно тонет, и автоматически включаться на передачу при всплытии; и

.6.5 иметь возможность приводиться в действие вручную.

Абзацы исключены. - [Резолюция](#) ИМО от 24.05.2002 N MSC.123(75).

2 На каждом пассажирском судне в месте, откуда обычно управляется судно, должны быть предусмотрены средства для двусторонней радиосвязи на месте действия для целей поиска и спасания, использующие воздушные частоты 121,5 МГц и 123,1 МГц.

(п. 7.5 введен [Резолюцией](#) Конференции Договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года от 29.11.1995 N 1)

Правило 8

Радиооборудование - Морской район А1

1 В дополнение к требованиям [правила 7](#), 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:

.1 на УКВ с использованием ЦИВ; это требование может быть выполнено с помощью АРБ, предписанного [пунктом 3](#), посредством установки АРБ близко к или дистанционно включаемого с места, откуда обычно управляется судно; или

.2 через систему спутников на околополярных орбитах, работающих на частоте 406 МГц; это требование может быть выполнено с помощью спутникового АРБ, требуемого [правилом 7.1.6](#), посредством установки спутникового АРБ близко к или дистанционно включаемого с места, откуда обычно управляется судно; или

.3 если судно совершает рейсы в районе, охватываемом береговыми ПВ станциями с ЦИВ, на ПВ с использованием ЦИВ; или

.4 на КВ с использованием ЦИВ; или

..5 через признанную подвижную спутниковую службу; это требование может быть выполнено с помощью:

.5.1 судовой земной станции; или

.5.2 спутникового АРБ, требуемого правилом 7.1.6, либо посредством установки спутникового АРБ близко к месту, откуда обычно управляется судно, либо посредством дистанционного включения с этого места.
(пп. 5 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 24.05.2018 N MSC.436(99))

2 УКВ радиоустановка, требуемая [правилом 7.1.1](#), также должна обеспечивать передачу и прием радиосообщений общего назначения с использованием радиотелефонии.

3 Суда, совершающие рейсы исключительно в морском районе А1, могут иметь вместо спутникового АРБ, требуемого [правилом 7.1.6](#), АРБ, который должен:

.1 обеспечивать передачу оповещений о бедствии с использованием ЦИВ на 70 канале УКВ и определение местонахождения с помощью радиолокационного ответчика, работающего в диапазоне 9 ГГц;

.2 быть установлен в легко доступном месте;

.3 быть готовым к отделению вручную и переноске в спасательные шлюпки и плоты одним человеком;

.4 быть способным свободно всплывать, если судно тонет, и автоматически включаться на передачу при всплытии; и

.5 иметь возможность приводиться в действие вручную.

Правило 9

Радиооборудование - Морские районы А1 и А2

1 В дополнение к требованиям [правила 7](#), каждое судно, совершающее рейсы за пределами морского района А1, но остающееся в пределах морского района А2, должно иметь:

.1 ПВ радиоустановку, обеспечивающую передачу и прием сообщений о бедствии и в целях обеспечения безопасности на частотах:

.1.1 2187,5 кГц с использованием ЦИВ; и

.1.2 2182 кГц с использованием радиотелефонии;

.2 радиоустановку, обеспечивающую ведение непрерывного наблюдения за ЦИВ на частоте 2187,5 кГц, которая может быть в виде отдельного

устройства или встроена в радиоустановку, которая требуется [подпунктом 1.1](#); и

.3 средства, обеспечивающие передачу оповещений о бедствии в направлении судно-берег с помощью радиосвязи, не относящейся к ПВ; либо:

.3.1 через систему спутников на околополярных орбитах, работающих на частоте 406 МГц; это требование может быть выполнено с помощью спутникового АРБ, требуемого [правилом 7.1.6](#), посредством установки спутникового АРБ близко к или дистанционно включаемого с места, откуда обычно управляется судно; или

.3.2 на КВ с использованием ЦИВ; или

.3.3 через признанную подвижную спутниковую службу с помощью судовой земной станции:

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 24.05.2018 N MSC.436(99))

.3.3.1 оборудования, указанного в [пункте 3.2](#); или

.3.3.2 спутникового АРБ, требуемого [правилом 7.1.6](#), посредством установки спутникового АРБ близко к или дистанционно включаемого с места, откуда обычно управляется судно.

2 Должна иметься возможность обеспечивать передачу оповещений о бедствии с помощью радиоустановок, указанных в [пунктах 1.1](#) и [1.3](#), с места, откуда обычно управляется судно.

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

.1 радиоустановки, работающей на рабочих частотах в диапазоне 1605 - 4000 кГц или 4000 - 27 500 кГц. Данное требование может быть выполнено путем дополнительного включения этой функции в функции оборудования, требуемого [пунктом 1.1](#); либо

.2 судовой земной станции признанной подвижной спутниковой службы.
(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 24.05.2018 N MSC.436(99))

4 Администрации могут изъять из требований [правил 7.1.1.1](#) и [7.1.2](#) суда, построенные до 1 февраля 1997 года, совершающие рейсы исключительно в пределах морского района А2, при условии, что такие суда ведут, когда это практически возможно, непрерывное слуховое наблюдение на 16 канале УКВ. Это наблюдение должно осуществляться с места, откуда обычно управляется судно.

Правило 10

Радиооборудование - Морские районы А1, А2 и А3

1 В дополнение к требованиям [правила 7](#), каждое судно, совершающее рейсы за пределами морских районов А1 и А2, но остающееся в пределах морского района А3, должно, если оно не отвечает требованиям [пункта 2](#), иметь:

.1 судовую земную станцию признанной подвижной спутниковой службы, обеспечивающую:

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 24.05.2018 N MSC.436(99))

.1.1 передачу и прием сообщений о бедствии и в целях обеспечения безопасности с использованием буквопечатающей телеграфии;

.1.2 передачу и прием вызовов с приоритетом бедствия;

.1.3 наблюдение за оповещениями о бедствии в направлении берег-судно, в том числе за оповещениями, которые адресованы в специально определенные географические районы; и

.1.4 передачу и прием радиосообщений общего назначения с использованием либо радиотелефонии, либо буквопечатающей телеграфии; и

.2 ПВ радиоустановку, обеспечивающую передачу и прием сообщений о бедствии и в целях обеспечения безопасности на частотах:

.2.1 2187,5 кГц с использованием ЦИВ; и

.2.2 2182 кГц с использованием радиотелефонии; и

.3 радиоустановку, обеспечивающую ведение непрерывного наблюдения за ЦИВ на частоте 2187,5 кГц, которая может быть в виде отдельного устройства или встроена в ту радиоустановку, которая требуется [подпунктом .2.1](#); и

.4 средства, обеспечивающие передачу оповещений о бедствии в направлении судно-берег с помощью радиосвязи, либо:

.4.1 через систему спутников на околополярных орбитах, работающих на частоте 406 МГц; это требование может быть выполнено с помощью спутникового АРБ, требуемого [правилом 7.1.6](#), посредством установки спутникового АРБ близко к или дистанционно включаемого с места, откуда обычно управляется судно; или

.4.2 на КВ с использованием ЦИВ; или

.4.3 через признанную подвижную спутниковую службу с помощью дополнительной судовой земной станции.

(пп. 4.3 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 24.05.2018 N MSC.436(99))

2 В дополнение к требованиям [правила 7](#), каждое судно, совершающее рейсы за пределами морских районов А1 и А2, но остающееся в пределах морского района А3, должно, если оно не отвечает требованиям [пункта 1](#), иметь:

.1 ПВ/КВ радиоустановку, обеспечивающую передачу и прием сообщений о бедствии и в целях обеспечения безопасности на всех частотах бедствия и обеспечения безопасности в диапазонах 1605 - 4000 кГц и 4000 - 27 500 кГц:

.1.1 с использованием ЦИВ;

.1.2 с использованием радиотелефонии; и

.1.3 с использованием буквопечатающей телеграфии; и

.2 оборудование, обеспечивающее ведение наблюдения за ЦИВ на частотах 2187,5 кГц, 8414,5 кГц, и, по крайней мере, на одной из частот бедствия и обеспечения безопасности в системе ЦИВ: 4207,5 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 .1](#); и

.3 средства, обеспечивающие передачу оповещений о бедствии в направлении судно-берег с помощью радиосвязи, не относящейся к КВ, либо:

.3.1 через систему спутников на околополярных орбитах, работающих на частоте 406 МГц; это требование может быть выполнено с помощью спутникового АРБ, требуемого [правилом 7.1.6](#), посредством установки спутникового АРБ близко к или дистанционно включаемого с места, откуда обычно управляется судно; или

.3.2 через признанную подвижную спутниковую службу с помощью судовой земной станции; и

(пп. 3.2 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 24.05.2018 N MSC.436(99))

.3.2.1 судовой земной станции ИНМАРСАТ; или

.3.2.2 спутникового АРБ, требуемого [правилом 7.1.6](#), посредством установки спутникового АРБ близко к или дистанционно включаемого с места, откуда обычно управляется судно; и

.4 кроме того, на судах должны обеспечиваться передача и прием радиосообщений общего назначения с помощью ПВ/КВ радиоустановки, работающей на рабочих частотах в диапазонах 1605 - 4000 кГц и 4000 - 27 500 кГц с использованием радиотелефонии или буквопечатающей телеграфии. Данное требование может быть выполнено путем дополнительного включения этой функции в функции оборудования, требуемого [подпунктом .1](#).

3 Должна обеспечиваться возможность передачи оповещений о бедствии с помощью радиоустановок, указанных в [подпунктах 1.1, 1.2, 1.4, 2.1 и 2.3](#), с места, откуда обычно управляется судно.

4 Администрация может изъять из требований [правил 7.1.1.1 и 7.1.2](#) суда, построенные до 1 февраля 1997 года и совершающие рейсы исключительно в пределах морских районов А2 и А3, при условии, что такие суда ведут, когда это практически возможно, непрерывное слуховое наблюдение на 16 канале УКВ. Это наблюдение должно осуществляться с места, откуда обычно управляется судно.

Правило 11

Радиооборудование - Морские районы А1, А2, А3 и А4

1 В дополнение к требованиям [правила 7](#), суда, совершающие рейсы во всех морских районах, должны иметь радиоустановки и оборудование, требуемые [правилом 10.2](#), за исключением того, что оборудование, требуемое [правилом 10.2.3.2](#), не может быть принято как альтернатива оборудованию, требуемому [правилом 10.2.3.1](#), которое всегда должно иметься на судах. Кроме того, суда, совершающие рейсы во всех морских районах, должны отвечать требованиям [правила 10.3](#).

2 Администрация может изъять из требований [правил 7.1.1.1 и 7.1.2](#) суда, построенные до 1 февраля 1997 года и совершающие рейсы исключительно в пределах морских районов А2, А3 и А4, при условии, что такие суда ведут, когда это практически возможно, непрерывное слуховое наблюдение на 16 канале УКВ. Это наблюдение должно осуществляться с места, откуда обычно управляется судно.

Правило 12

Вахты

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

.1 на 70 канале УКВ ЦИВ, если судно оборудовано УКВ радиоустановкой в соответствии с требованиями [правила 7.1.2](#);

.2 на частоте бедствия и обеспечения безопасности ЦИВ 2187,5 кГц, если судно оборудовано ПВ радиоустановкой в соответствии с требованиями [правила 9.1.2](#) или [10.1.3](#);

.3 на частотах бедствия и обеспечения безопасности ЦИВ, 2187,5 кГц и 8414,5 кГц, а также, в зависимости от времени суток и географического положения судна, на одной из частот бедствия и обеспечения безопасности ЦИВ 4207,5 кГц, 6312 кГц, 12 577 кГц или 16 804,5 кГц, если судно оборудовано ПВ/КВ радиоустановкой в соответствии с требованиями [правил 10.2.2](#) или [11.1](#). Это наблюдение может вестись с помощью сканирующего приемника;

.4 за оповещениями о бедствии в направлении берег-судно через спутник, если судно, в соответствии с требованиями [правила 10.1.1](#), оборудовано судовой земной станцией признанной подвижной спутниковой службы.
(пп. 4 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 24.05.2018 N MSC.436(99))

2 На каждом судне, находящемся в море, должно вестись радионаблюдение за передачами информации по безопасности на море на соответствующей частоте или частотах, на которых такая информация передается для района, в котором находится судно.

3 До 1 февраля 1999 года или до такой другой даты, которая может быть определена Комитетом по безопасности на море, на каждом судне, находящемся в море, должно вестись, когда это практически возможно, непрерывное слуховое наблюдение на 16 канале УКВ. Это наблюдение должно осуществляться с места, откуда обычно управляется судно.

Абзац исключен. - [Резолюция](#) ИМО от 24.05.2002 N MSC.123(75).

Правило 13

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 должны обеспечивать одновременную работу УКВ радиоустановки, требуемой [правилом 7.1.1](#) и, в зависимости от морского района или морских районов, для которых оборудовано судно, либо ПВ радиоустановки, требуемой [правилом 9.1.1](#), либо ПВ/КВ радиоустановки, требуемой [правилами 10.2.1](#) или [11.1](#), либо судовой земной станции, требуемой [правилом 10.1.1](#), а также любой из дополнительных нагрузок, упомянутых в [пунктах 4, 5 и 8](#), в течение, по крайней мере: (в ред. [Резолюции ИМО от 24.05.2018 N MSC.436\(99\)](#))

.1 одного часа на судах, имеющих аварийный источник электроэнергии, если такой источник энергии полностью отвечает всем соответствующим положениям [правила 42](#) или [43 главы II-1](#), включая обеспечение такой электроэнергией радиоустановок; и (в ред. [Резолюции ИМО от 11.12.1992 N MSC.27\(61\)](#))

.2 шести часов на судах, не имеющих аварийного источника электроэнергии, полностью отвечающего всем соответствующим положениям [правила 42](#) или [43 главы II-1](#), включая обеспечение такой электроэнергией радиоустановок. (в ред. [Резолюции ИМО от 11.12.1992 N MSC.27\(61\)](#))

Абзац исключен. - [Резолюция ИМО от 11.12.1992 N MSC.27\(61\)](#).

Сноска исключена. - [Резолюция ИМО от 11.12.1992 N MSC.27\(61\)](#);

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

3 Резервный источник или источники энергии должны быть независимы от 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 в [пункте 2.1, 2.2](#), УКВ радиоустановки и: (в ред. [Резолюции ИМО от 11.12.1992 N MSC.27\(61\)](#))

.1 всех других радиоустановок, которые могут быть одновременно подключены к резервному источнику или источникам энергии; или

.2 той из других радиоустановок, которая будет потреблять наибольшую мощность, если только одна из других радиоустановок может быть подключена к резервному источнику или источникам энергии одновременно с УКВ радиоустановкой.

5 Резервный источник или источники энергии могут быть использованы для питания электрического освещения, требуемого [правилом 6.2.4](#).

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

.1 для таких батарей должны быть предусмотрены средства автоматической зарядки, которые будут способны перезаряжать их в течение 10 часов до требуемой минимальной емкости; и

.2 емкость батареи или батарей должна проверяться с использованием соответствующего метода <*> через интервалы, не превышающие 12 месяцев, и в то время, когда судно не находится в море.

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

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

.1 высокий уровень обслуживания;

.2 достаточный срок службы;

.3 достаточная безопасность;

.4 температура батареи при зарядке или на холостом ходу в пределах, установленных спецификацией завода-изготовителя; и

.5 по крайней мере, 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, включая

навигационный приемник, упомянутый в [правиле 18](#), то должны быть предусмотрены средства, обеспечивающие постоянную подачу такой информации в случае аварии главного или аварийного судового источника электроэнергии.

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 18.05.1998 N MSC.69(69))

Правило 14

Эксплуатационные требования

1 Все оборудование, к которому применяется настоящая глава, должно быть одобренного Администрацией типа. Такое оборудование должно отвечать соответствующим эксплуатационным требованиям не ниже тех, которые приняты Организацией <*>.

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 24.05.2002 N MSC.123(75))

<*> См. следующие эксплуатационные требования, принятые Организацией указанными резолюциями или разрабатываемые Организацией:

.1 К узкополосному телеграфному оборудованию с прямым буквопечатанием для приема навигационных и метеорологических предупреждений и срочной информации для судов (резолюция A.525(13) Ассамблеи).

.2 Общие требования к судовому радиооборудованию, составляющему часть будущей глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (резолюция A.569(14) Ассамблеи).

.3 К судовым земным станциям, обеспечивающим двустороннюю связь (резолюция A.608(15) Ассамблеи).

.4 К судовым УКВ радиоустановкам, обеспечивающим радиотелефонную связь и цифровой избирательный вызов (резолюция A.609(15) Ассамблеи).

.5 К судовым ПВ радиоустановкам, обеспечивающим радиотелефонную связь и цифровой избирательный вызов (резолюция A.610(15) Ассамблеи).

.6 К судовым ПВ/КВ радиоустановкам, обеспечивающим радиотелефонную связь, узкополосное буквопечатание и цифровой избирательный вызов (резолюция A.613(15) Ассамблеи).

.7 К спутниковым свободно всплывающим аварийным радиобуям-указателям местоположения, работающим на частоте 406 МГц (резолюция A.611(15) Ассамблеи).

.8 К радиолокационным ответчикам спасательных шлюпок и плотов для использования в поисково-спасательных операциях (резолюция А.604(15) Ассамблеи).

.9 К свободно всплывающим УКВ аварийным радиобуям-указателям местоположения (резолюция А.612(15) Ассамблеи).

.10 К судовым земным станциям ИНМАРСАТ Стандарта-С, обеспечивающим передачу и прием в режиме буквопечатающей телеграфии (MSC 55/25, приложение 4).

.11 К оборудованию расширенного группового вызова (MSC 55/25, приложение 5).

.12 К спутниковым свободно всплывающим аварийным радиобуям-указателям местоположения, работающим на частоте 1,6 ГГц через систему геостационарных спутников ИНМАРСАТ (MSC 55/25, приложение 7).

.13 К устройствам отделения и включения свободно всплывающего аварийного радиооборудования (MSC 55/25, приложение 6).

Абзац исключен. - [Резолюция](#) ИМО от 24.05.2002 N MSC.123(75).

Правило 15

Требования к техническому обслуживанию и ремонту

1 Оборудование должно быть сконструировано так, чтобы основные блоки можно было быстро заменить без проведения новой сложной калибровки или настройки.

2 Оборудование, там где это применимо, должно быть сконструировано и установлено так, чтобы обеспечивался свободный доступ для проверки и технического обслуживания и ремонта на борту.

3 Должна быть предусмотрена соответствующая информация для обеспечения надлежащей эксплуатации и технического обслуживания и ремонта оборудования с учетом рекомендаций Организации <*>.

<*> См. рекомендацию по общим требованиям к судовому радиооборудованию, составляющему часть будущей глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (резолюция А.569(14)).

4 Должны быть предусмотрены соответствующие инструменты и запасные части, необходимые для обеспечения технического обслуживания и ремонта 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 и ремонт или обеспечение квалифицированного технического обслуживания и ремонта в море, или сочетание этих способов, по усмотрению Администрации.

7 На судах, совершающих рейсы в морских районах А3 и А4, работоспособность оборудования должна обеспечиваться с помощью сочетания по крайней мере двух таких способов, как дублирование оборудования, береговое техническое обслуживание и ремонт или обеспечение квалифицированного технического обслуживания и ремонта в море, по усмотрению Администрации, принимая во внимание рекомендации Организации.

8 Хотя должны быть приняты все разумные меры к поддержанию оборудования в нормальном рабочем состоянии, обеспечивающем его соответствие всем функциональным требованиям, установленным в [правиле 4](#), неисправность оборудования, обеспечивающего радиосвязь общего назначения, требуемую правилом 4.8, не должна рассматриваться как основание считать судно 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.

9 Спутниковые АРБ должны:

.1 ежегодно проверяться по всем аспектам эксплуатационной эффективности с особым упором на проверку излучения на эксплуатационных частотах, кодирование и регистрацию через указанные ниже промежутки времени:

.1 на пассажирских судах - в пределах трех месяцев до истечения срока действия Свидетельства о безопасности пассажирского судна; и

.2 на грузовых судах - в пределах трех месяцев до истечения срока

действия Свидетельства о безопасности грузового судна по радиооборудованию или трех месяцев до или после ежегодной даты.

Проверка может проводиться на судне или на одобренной станции проверки; и

.2 подвергаться техническому обслуживанию и ремонту с интервалами, не превышающими пяти лет, которые проводятся на одобренном береговом предприятии технического обслуживания.

(п. 9 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 20.05.2004 N MSC.152(78))

(п. 9 введен [Резолюцией](#) ИМО от 18.05.1998 N MSC.69(69))

Правило 16

Радиоспециалисты

1 Каждое судно должно иметь квалифицированных специалистов для обеспечения радиосвязи при бедствии и в целях обеспечения безопасности, отвечающих требованиям Администрации. Эти специалисты должны иметь соответствующие дипломы, указанные в [Регламенте](#) радиосвязи; любой из них может быть назначен ответственным за радиосвязь во время бедствия.

2 На пассажирских судах по меньшей мере одно лицо, квалифицированное в соответствии с [пунктом 1](#), должно назначаться для выполнения исключительно обязанностей по радиосвязи во время бедствия.

(п. 2 введен [Резолюцией](#) Конференции Договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года от 29.11.1995 N 1)

Правило 17

Документирование

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

Правило 18

Обновление данных о месте судна
(введено [Резолюцией](#) от 18.05.1998 N MSC.69(69))

Все оборудование двусторонней связи, имеющееся на судне, к которому применяется настоящая глава, способное автоматически включать данные о

месте судна в оповещение о бедствии, должно автоматически обеспечиваться такой информацией от встроенного или отдельного навигационного приемника, если тот или другой установлен. Если такой приемник не установлен, то, когда судно находится в пути, место судна и время, на которое это место было определено, должны обновляться вручную с интервалами, не превышающими четырех часов, с тем чтобы эти данные всегда были готовы для передачи с помощью этого оборудования.

ГЛАВА V. БЕЗОПАСНОСТЬ МОРЕПЛАВАНИЯ (в ред. [Резолюции](#) ИМО от 05.12.2000 N MSC.99(73))

Правило 1

Применение

1 Настоящая глава, если в ней специально не предусмотрено иное, применяется ко всем судам, совершающим любые рейсы, за исключением:

.1 военных кораблей, военно-вспомогательных судов и других судов, принадлежащих Договаривающемуся правительству или эксплуатируемых им и используемых только для правительственной некоммерческой службы; и

.2 судов, плавающих только в пределах Великих озер Северной Америки, а также в соединяющих их и в них впадающих водах до предела на востоке, образованного нижним выходом из шлюза Сен-Ламбер у Монреаля в провинции Квебек, Канада.

Однако военные корабли, военно-вспомогательные суда или другие суда, принадлежащие Договаривающемуся правительству или эксплуатируемые им и используемые только для правительственной некоммерческой службы, поощряются действовать, насколько это целесообразно и практически возможно, таким образом, который совместим с настоящей главой.

2 Администрация может решить, в каком объеме настоящая глава применяется к судам, эксплуатируемым только в водах, расположенных в сторону берега от исходных линий, установленных в соответствии с международным правом.

3 Для целей настоящей главы жестко соединенный комплекс, состоящий из толкающего и толкаемого судов, если они специально сконструированы и объединены в сочетании буксир-баржа, должен рассматриваться как единое судно.

4 Администрация определяет, в каком объеме положения [правил 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27](#) и [28](#) не применяются к следующим категориям судов:

- .1 судам валовой вместимостью менее 150, совершающим любые рейсы;
- .2 судам валовой вместимостью менее 500, не совершающим международных рейсов; и
- .3 рыболовным судам.

Правило 2

Определения

Для целей настоящей главы:

1 Построенное в отношении судна означает стадию постройки, на которой:

- .1 киль заложен; или
- .2 начато строительство, которое можно отождествить с определенным судном; или
- .3 начата сборка этого судна, причем масса использованного материала составляет по меньшей мере 50 тонн или 1% расчетной массы материала всех корпусных конструкций, смотря по тому, что меньше.

2 Морская навигационная карта или морское навигационное пособие есть карта или книга специального назначения или специально составленная база данных, из которой получена такая карта или книга, официально изданные правительством, уполномоченным гидрографическим бюро или другим соответствующим правительственным учреждением или по их поручению и предназначенные для удовлетворения потребностей мореплавания.

3 Все суда означает любое судно или плавучее средство, независимо от типа и назначения.

4 Длина судна означает полную его длину.
(п. 4 введен [Резолюцией](#) ИМО от 05.06.2003 N MSC.142(77))

5 Поисково-спасательная служба. Осуществление функций аварийного мониторинга, связи, координации, поиска и спасания, включая предоставление медицинских консультаций, оказание первой медицинской помощи или эвакуацию по медицинским причинам, с использованием государственных и частных ресурсов, в том числе взаимодействующих летательных аппаратов, судов и других средств и установок.
(п. 5 введен [Резолюцией](#) ИМО от 20.05.2004 N MSC.153(78))

6 Высокоскоростное судно означает судно, как оно определено в [правиле X/1.3](#)

(п. 6 введен [Резолюцией](#) ИМО от 19.05.2006 N MSC.202(81))

7 Морская передвижная буровая установка означает морскую передвижную буровую установку, как она определена в [правиле XI-2/1.1.5](#).

(п. 7 введен [Резолюцией](#) ИМО от 19.05.2006 N MSC.202(81))

Правило 3

Изъятия и равноценные замены

1 Администрация может предоставить судам, не имеющим механических средств приведения в движение, общие изъятия из требований [правил 15, 17, 18, 19](#) (за исключением [19.2.1.7](#)), [20, 22, 24, 25, 26, 27](#) и [28](#).

2 Администрация может предоставить или разрешить отдельным судам частичные или на определенных условиях изъятия или равноценные замены, если любое такое судно совершает рейс, в котором максимальное удаление судна от берега, продолжительность и характер рейса, отсутствие обычных навигационных опасностей и другие условия, влияющие на безопасность, таковы, что делают нецелесообразным или излишним применение настоящей главы в полном объеме, при условии что Администрация учла влияние, которое такие изъятия и равноценные замены могут оказать на безопасность всех других судов.

3 Каждая Администрация представляет Организации, в возможно короткий срок после 1 января каждого года, доклад о всех новых изъятиях и равноценных заменах, предоставленных или разрешенных на основании [пункта 2](#) настоящего правила в течение предыдущего календарного года, с указанием мотивов предоставления или разрешения таких изъятий и замен. Организация рассылает эти сведения другим Договаривающимся правительствам для информации.

Правило 4

Навигационные предупреждения

Каждое Договаривающееся правительство принимает все меры, необходимые для обеспечения того, чтобы информация о какой-либо опасности, полученная из любого надежного источника, безотлагательно доводилась до сведения всех, кого это касается, и сообщалась другим заинтересованным правительствам.

Правило 5

Метеорологические службы и предупреждения

1 Договаривающиеся правительства обязуются поощрять сбор метеорологических данных находящимися в море судами и организовывать их изучение, распространение и обмен ими способом, наиболее полно отвечающим целям оказания помощи мореплаванию. Администрации должны поощрять применение метеорологических приборов высокого класса точности и способствовать проверке таких приборов на основании просьбы. Соответствующие национальные метеорологические службы могут принимать меры по проведению таких проверок бесплатно для судна.

2 В частности, Договаривающиеся правительства обязуются сотрудничать в проведении следующих метеорологических мероприятий:

.1 предупреждать суда о сильных ветрах, штормах и тропических циклонах путем передачи информации в текстовой и, насколько это практически возможно, графической форме с использованием соответствующих береговых средств наземных и космических радиослужб;

.2 по меньшей мере дважды в сутки передавать с помощью наземных и космических радиослужб, в зависимости от случая, метеорологическую информацию для нужд судоходства, содержащую данные, анализы, предупреждения, а также метеорологические и ледовые прогнозы и прогнозы волнения. Такая информация должна передаваться в текстовой и, насколько это практически возможно, графической форме, включая метеорологический анализ и прогностические карты, передаваемые в факсимильной или цифровой форме для воспроизведения на судне с помощью судовой системы обработки данных;

.3 подготавливать и издавать такие материалы, какие могут оказаться необходимыми для ведения надежной метеорологической работы в море, и, если это практически возможно, принять меры для издания и предоставления отходящим судам ежедневных синоптических карт для информации;

.4 принимать меры к тому, чтобы суда в выборочном порядке были снабжены выверенными морскими метеорологическими приборами (такими, как барометр, барограф, психрометр и соответствующий прибор для измерения температуры морской воды) для использования их в интересах этой службы и проводили, регистрировали и передавали метеорологические наблюдения в стандартные моменты времени, установленные для синоптических наблюдений в море (т.е. по меньшей мере четыре раза в сутки, когда позволяют обстоятельства), а также рекомендовать другим судам проводить, регистрировать и передавать наблюдения по измененной форме, в частности, при нахождении в районах малоинтенсивного судоходства;

.5 рекомендовать компаниям привлекать как можно больше своих судов к участию в проведении и регистрации метеорологических наблюдений; эти наблюдения должны передаваться с использованием судовых наземных или космических средств радиосвязи для различных национальных метеорологических служб;

.6 передача этих метеорологических наблюдений является бесплатной для заинтересованных судов;

.7 поощрять суда, находящиеся в районе тропического циклона или предполагаемого тропического циклона, вести и передавать свои наблюдения как можно чаще, учитывая, однако, занятость судового командного состава управлением судном в штормовых условиях;

.8 принимать меры для обеспечения приема с судов и передачи судам метеорологических сводок с использованием соответствующих береговых средств наземных и космических радиослужб;

.9 поощрять капитанов судов информировать находящиеся поблизости суда, а также береговые станции о всех случаях, когда скорость ветра достигает 50 узлов или более (сила 10 баллов по шкале Бофорта);

.10 стремиться к выработке единого порядка действий в отношении уже установленных международных метеорологических служб и, насколько это практически возможно, следовать техническим правилам и рекомендациям Всемирной метеорологической организации, к которой Договаривающиеся правительства могут обращаться за информацией и консультацией по любым метеорологическим вопросам, которые могут возникнуть при применении настоящей Конвенции.

3 Информация, предусмотренная настоящим правилом, должна составляться по форме, удобной для передачи, и передаваться в порядке очередности, установленном [Регламентом](#) радиосвязи. Во время передачи "Всем станциям" метеорологической информации, прогнозов и предупреждений все судовые станции должны руководствоваться положениями [Регламента](#) радиосвязи.

4 Прогнозы, предупреждения, синоптические и другие метеорологические данные, предназначенные для судов, должны подготавливаться и распространяться национальной метеорологической службой, находящейся в наилучшем положении для обслуживания различных прибрежных районов и районов открытого моря в соответствии со взаимными соглашениями между Договаривающимися правительствами, в частности как это определено разработанной Всемирной метеорологической организацией Системой подготовки и распространения метеорологических прогнозов и предупреждений для открытого моря в рамках Глобальной морской системы

связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ).

Правило 6

Служба ледовой разведки

1 Ледовая разведка содействует охране человеческой жизни на море, обеспечению безопасности и эффективности мореплавания, а также защите морской среды в Северной Атлантике. Требуется, чтобы суда, проходящие через район айсбергов, патрулируемый службой ледовой разведки во время ледового сезона, пользовались услугами, предоставляемыми службой ледовой разведки.

2 Договаривающиеся правительства обязуются продолжать ледовую разведку и службу по изучению и наблюдению ледовых условий в Северной Атлантике. В течение всего ледового сезона, т.е. в период с 15 февраля по 1 июля каждого года, юго-восточные, южные и юго-западные границы района появления айсбергов вблизи Большой Ньюфаундлендской банки должны патрулироваться с целью передачи проходящим судам информации о протяженности этого опасного района, изучения ледовых условий в целом и оказания содействия судам и экипажам, нуждающимся в помощи в районе действия судов и летательных аппаратов службы ледовой разведки. В остальное время года изучение и наблюдение ледовых условий должны продолжаться в зависимости от целесообразности.

3 На суда и летательные аппараты, используемые для несения службы ледовой разведки, изучения и наблюдения ледовых условий, могут быть возложены другие обязанности, при условии что такие другие обязанности не будут мешать основному назначению этой службы и не приведут к увеличению расходов на нее.

4 Правительство Соединенных Штатов Америки соглашается продолжать осуществление общего управления службой ледовой разведки, изучение и наблюдение ледовых условий, включая распространение полученной при этом информации.

5 Условия, регулирующие управление, эксплуатацию и финансирование службы ледовой разведки, изложены в Правилах по управлению, эксплуатации и финансированию службы ледовой разведки в Северной Атлантике, содержащихся в Приложении к настоящей главе и составляющих неотъемлемую часть настоящей главы.

6 Если когда-либо правительство Соединенных Штатов и/или правительство Канады выразят такое пожелание, они могут прекратить обеспечение этих служб, и Договаривающиеся правительства должны решить

вопрос о продолжении этих служб в соответствии со своими взаимными интересами. За 18 месяцев до прекращения обеспечения этих служб правительство Соединенных Штатов и/или правительство Канады должны предоставить письменное уведомление всем Договаривающимся правительствам, чьи суда, имеющие право плавать под их флагом, и чьи суда, зарегистрированные на территориях, на которые эти Договаривающиеся правительства распространили действие настоящего правила, получают пользу от этих служб.

Правило 7

Поисково-спасательные службы

1 Каждое Договаривающееся правительство обязуется обеспечить принятие необходимых мер для организации связи при бедствии и координации в своем районе ответственности, а также для спасения людей, терпящих бедствие в море вблизи его берегов. Эти меры должны включать создание, эксплуатацию и техническое обслуживание таких поисково-спасательных средств, какие считаются практически возможными и необходимыми, исходя из интенсивности движения морских судов и навигационных опасностей, а также, насколько это возможно, должны предусматривать достаточные средства установления местоположения и спасания терпящих бедствие людей.

2 Каждое Договаривающееся правительство обязуется предоставлять в распоряжение Организации информацию о своих существующих поисково-спасательных средствах и планах их изменения, если они имеются.

3 Пассажирские суда, к которым применяется [глава I](#), должны иметь на борту план взаимодействия с соответствующими поисково-спасательными службами на случай аварии. План должен быть разработан в сотрудничестве между судном, компанией, как она определена в [правиле IX/1](#), и поисково-спасательными службами. План должен включать положения о периодических учениях, проводимых для проверки его эффективности. План должен разрабатываться на основе руководства, разработанного Организацией.

Правило 8

Спасательные сигналы

Договаривающиеся правительства обязуются принять меры, с тем чтобы поисково-спасательные средства, занятые в поисково-спасательных операциях, использовали спасательные сигналы для связи с терпящими бедствие судами или людьми.

Правило 9

Гидрографические службы

1 Договаривающиеся правительства обязуются принять меры для сбора и составления гидрографических данных, а также опубликования, распространения и обновления всей морской информации, необходимой для безопасного мореплавания.

2 В частности, Договаривающиеся правительства обязуются сотрудничать в проведении, насколько это возможно, следующего навигационного и гидрографического обслуживания способом, наиболее полно отвечающим цели оказания помощи мореплаванию:

.1 обеспечивать, чтобы проведение гидрографических съемок отвечало, насколько это возможно, требованиям безопасного мореплавания;

.2 подготавливать и издавать морские навигационные карты, лоции, описания маяков и огней, таблицы приливов и другие навигационные пособия, где это применимо, удовлетворяющие потребностям безопасного мореплавания;

.3 распространять извещения мореплавателям, с тем чтобы морские навигационные карты и пособия были, насколько это возможно, всегда откорректированы; и

.4 обеспечивать меры по управлению данными для поддержания этого обслуживания.

3 Договаривающиеся правительства обязуются обеспечить максимально возможное единообразие карт и морских навигационных пособий и, если это возможно, принимать во внимание соответствующие международные резолюции и рекомендации.

4 Договаривающиеся правительства обязуются в максимально возможной степени координировать свою деятельность с целью обеспечить доступность, насколько это возможно, своевременной, достоверной и четкой гидрографической и навигационной информации во всемирном масштабе.

Правило 10

Установление путей движения судов

1 Системы путей движения судов способствуют охране человеческой жизни на море, безопасности и эффективности судоходства и/или защите

морской среды. Системы путей движения судов рекомендуются для использования и могут стать обязательными для всех судов, определенных категорий судов или судов, перевозящих определенные грузы, если эти системы приняты и применяются в соответствии с руководством и критериями, разработанными Организацией.

2 Организация признается единственным международным органом по разработке на международном уровне руководств, критериев и правил, касающихся систем путей движения судов. Договаривающиеся правительства направляют в Организацию предложения о принятии систем путей движения судов. Организация осуществляет сбор и рассылку Договаривающимся правительствам всей соответствующей информации в отношении любой принятой системы путей движения судов.

3 Инициатива принятия мер по введению системы путей движения судов возлагается на заинтересованные правительство или правительства. При разработке таких систем для принятия Организацией должны приниматься во внимание руководство и критерии, разработанные Организацией.

4 Системы путей движения судов следует представлять в Организацию для принятия. Однако правительству или правительствам, применяющим системы путей движения судов, которые не предполагается представлять в Организацию для принятия или которые не были приняты Организацией, рекомендуется следовать, насколько это возможно, руководству и критериям, разработанным Организацией.

5 Если два правительства или более имеют общий интерес в определенном районе, им следует сформулировать совместные предложения по его делимитации и использованию в нем системы путей движения на основе соглашения между ними. По получении такого предложения и прежде чем приступить к его рассмотрению с целью принятия Организация должна убедиться, что подробные сведения об этом предложении разосланы правительствам, которые имеют общий интерес в данном районе, включая страны, расположенные вблизи предложенной системы путей движения судов.

6 Договаривающиеся правительства должны соблюдать принятые Организацией меры, касающиеся установления путей движения судов. Они должны распространять всю информацию, необходимую для безопасного и эффективного использования принятых систем путей движения судов. Заинтересованные правительство или правительства могут контролировать движение судов в этих системах. Договаривающиеся правительства должны делать все возможное для обеспечения надлежащего использования систем путей движения судов, принятых Организацией.

7 Судно должно использовать обязательные системы путей движения

судов, принятые Организацией, как предписано для судов его категории или перевозимого груза и согласно соответствующим действующим положениям, кроме случаев, когда имеются убедительные причины не использовать определенную систему путей движения судов. Любая такая причина должна быть отмечена в судовом журнале.

8 Обязательные системы путей движения судов должны пересматриваться заинтересованными Договаривающимися правительствами или правительствами в соответствии с руководством и критериями, разработанными Организацией.

9 Все принятые системы путей движения судов и действия, предпринимаемые для обеспечения выполнения требований этих систем, должны соответствовать международному праву, включая относящиеся к этому положения [Конвенции](#) Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 года.

10 Ничто в настоящем правиле или относящихся к нему руководстве и критериях не должно наносить ущерба правам и обязанностям правительств согласно международному праву или правовым режимам проливов, используемых для международного судоходства, и архипелажных морских коридоров.

Правило 11

Системы судовых сообщений

1 Системы судовых сообщений способствуют охране человеческой жизни на море, безопасности и эффективности судоходства и/или защите морской среды. Системой судовых сообщений, принятой и применяемой в соответствии с руководством и критериями, разработанными Организацией в соответствии с настоящим правилом, должны пользоваться все суда или определенные категории судов, или суда, перевозящие определенные грузы, в соответствии с положениями каждой принятой системы.

2 Организация признается единственным международным органом по разработке на международном уровне руководств, критериев и правил, касающихся систем судовых сообщений. Договаривающиеся правительства направляют в Организацию предложения о принятии систем судовых сообщений. Организация осуществляет сбор и рассылку Договаривающимся правительствам всей соответствующей информации в отношении любой принятой системы судовых сообщений.

3 Инициатива принятия мер по введению системы судовых сообщений возлагается на заинтересованные правительство или правительства. При

разработке таких систем должны приниматься во внимание положения руководства и критерии, разработанные Организацией.

4 Системы судовых сообщений, не представленные в Организацию для принятия, могут не отвечать положениям настоящего правила. Однако правительствам, применяющим такие системы, рекомендуется следовать, насколько это возможно, руководству и критериям, разработанным Организацией. Договаривающиеся правительства могут представить такие системы в Организацию для признания.

5 Если два правительства или более имеют общий интерес в определенном районе, им следует сформулировать предложения по согласованной системе судовых сообщений на основе соглашения между ними. Прежде чем приступить к рассмотрению предложения о принятии системы судовых сообщений, Организация должна разослать подробные сведения об этом предложении тем правительствам, которые имеют общий интерес в районе, охватываемом предложенной системой. Если согласованная система судовых сообщений принимается и вводится, она должна иметь единообразные процедуры и методы работы.

6 После принятия системы судовых сообщений в соответствии с настоящим правилом заинтересованные правительство или правительства принимают все необходимые меры для распространения любой информации, требуемой для действенного и эффективного применения системы. Любая принятая система судовых сообщений должна быть способна взаимодействовать и предоставлять информацию судам, если это необходимо. Такие системы должны эксплуатироваться в соответствии с руководством и критериями, разработанными Организацией в соответствии с настоящим правилом.

7 Капитан судна должен соблюдать требования принятых систем судовых сообщений и передавать соответствующим властям всю информацию, требуемую согласно положениям каждой такой системы.

8 Все принятые системы судовых сообщений и действия, предпринимаемые для обеспечения соблюдения этих систем, должны соответствовать международному праву, включая относящиеся к этому положения [Конвенции](#) Организации Объединенных Наций по морскому праву.

9 Ничто в настоящем правиле или относящихся к нему руководстве и критериях не должно наносить ущерба правам и обязанностям правительств согласно международному праву или правовым режимам проливов, используемых для международного судоходства, и архипелажных морских коридоров.

10 Участие судов в соответствии с положениями принятых систем судовых сообщений является бесплатным для этих судов.

11 Организация должна обеспечить, чтобы принятые системы судовых сообщений пересматривались согласно руководству и критериям, разработанным Организацией.

Правило 12

Службы движения судов

1 Службы движения судов (СДС) способствуют охране человеческой жизни на море, безопасности и эффективности судоходства, а также защите морской среды, прилегающих районов побережья, участков, где проводятся работы, и прибрежных установок от возможного неблагоприятного влияния морского судоходства.

2 Договаривающиеся правительства обязуются принимать меры для создания СДС, когда, по их мнению, интенсивность движения судов или степень опасности оправдывают такие службы.

3 Договаривающиеся правительства, планирующие и внедряющие СДС, должны, по мере возможности, следовать руководству, разработанному Организацией. Использование СДС может быть обязательным только в морских районах, находящихся в пределах территориального моря прибрежного государства.

4 Договаривающиеся правительства должны стремиться обеспечить, чтобы суда, имеющие право плавать под их флагом, участвовали в службах движения судов и выполняли их положения.

5 Ничто в настоящем правиле или руководстве, принятом Организацией, не должно наносить ущерба правам и обязанностям правительств согласно международному праву или правовым режимам проливов, используемых для международного судоходства, и архипелажных морских коридоров.

Правило 13

Установка и эксплуатация средств навигационного ограждения

1 Каждое Договаривающееся правительство обязуется обеспечить, когда оно считает практичным и необходимым либо самостоятельно, либо в сотрудничестве с другими Договаривающимися правительствами, такие средства навигационного ограждения, каких требуют интенсивность движения судов и степень опасности.

2 Для достижения максимально возможного единообразия средств навигационного ограждения Договаривающиеся правительства обязуются принимать во внимание международные рекомендации и руководства при установке таких средств.

3 Договаривающиеся правительства обязуются принять меры, с тем чтобы информация, относящаяся к средствам навигационного ограждения, была доступна для всех, кого это касается. Необходимо, насколько это возможно, избегать изменений в передачах систем определения местоположения, которые могут неблагоприятно отразиться на работе установленных на судах приемников, и эти изменения должны вноситься только после рассылки своевременного и надлежащего уведомления.

Правило 14

Укомплектование судов экипажами

1 Договаривающиеся правительства обязуются, в том, что касается их национальных судов, соблюдать ранее принятые или, если это необходимо, принимать новые меры с целью обеспечения того, чтобы с точки зрения охраны человеческой жизни на море все суда были укомплектованы экипажами надлежащей численности, члены которых имеют должную квалификацию.

2 Для каждого судна, к которому применяется [глава I](#), Администрация должна:

.1 путем выполнения прозрачной процедуры с учетом соответствующих рекомендаций, принятых Организацией, установить соответствующий минимальный безопасный состав экипажа; и

.2 выдать соответствующий документ о минимальном безопасном составе экипажа или равноценный документ, подтверждающий наличие на судне минимального безопасного состава экипажа, считающегося необходимым для того, чтобы отвечать положениям [пункта 1](#).

(п. 2 в ред. [Резолюции](#) ИМО от 24.05.2012 N MSC.325(90))

3 Для обеспечения эффективного выполнения экипажем функций по вопросам безопасности на всех судах должен быть установлен рабочий язык, который должен быть указан в судовом журнале. Компания, как она определена в [правиле IX/1](#), или капитан, в зависимости от случая, должны определить надлежащий рабочий язык. От каждого моряка требуется понимать этот язык и, где это уместно, отдавать приказы и указания, а также докладывать на этом языке. Если рабочий язык не является официальным языком государства, под флагом которой судно имеет право плавать, все

планы и перечни, которые требуется вывешивать должны включать перевод на рабочий язык.

4 На судах, к которым применяется [глава I](#), в качестве рабочего языка на мостике для обеспечения связи в целях безопасности в направлении мостик - мостик и мостик - берег, а также для общения на судне между лоцманом и вахтенным персоналом на мостике должен использоваться английский язык, за исключением случаев, когда лица, непосредственно участвующие в общении, говорят на общем для них языке, ином чем английский.

Правило 15

Принципы, относящиеся к проектированию мостика, проектированию и устройству навигационных систем и оборудования и процедурам на мостике

Все решения, принимаемые для целей применения требований [правил 19, 22, 24, 25, 27 и 28](#) и влияющие на проектирование мостика, проектирование и устройство навигационных систем и оборудования на мостике и процедуры на мостике, должны быть направлены на:

.1 облегчение выполняемых командой на мостике и лоцманом задач по полной оценке ситуации и безопасному судовождению при всех эксплуатационных условиях;

.2 содействие эффективному и безопасному управлению ресурсами на мостике;

.3 предоставление возможности команде на мостике и лоцману иметь удобный и постоянный доступ к важной информации, которая представлена четким и однозначным способом с использованием стандартизированных символов и систем обозначений на органах управления и дисплеях;

.4 указание рабочего состояния автоматизированных функций, а также интегрированных компонентов, систем и/или подсистем;

.5 предоставление команде на мостике и лоцману возможности быстро, постоянно и эффективно обрабатывать информацию и принимать решения;

.6 предотвращение или сведение к минимуму чрезмерной или излишней работы и любых условий или отвлекающих обстоятельств на мостике, которые могут явиться причиной усталости или снижения бдительности команды на мостике и лоцмана; и

.7 сведение к минимуму риска ошибки, свойственной человеку, и своевременное обнаружение такой ошибки, в случае ее совершения, с

помощью систем контроля сигнализации, с тем чтобы команда на мостике и лоцман могли своевременно принять надлежащие меры.

Правило 16

Техническое обслуживание оборудования

1 Администрация должна убедиться, что приняты надлежащие меры, обеспечивающие постоянное функционирование требуемого настоящей главой оборудования.

2 За исключением предусмотренного в [правилах I/7 "b"ii](#), I/8 и I/9, хотя должны быть приняты все разумные меры к поддержанию требуемого настоящей главой оборудования в эффективном рабочем состоянии, неисправность этого оборудования не должна рассматриваться в качестве основания считать судно немореходным или причины задержки его выхода из портов, в которых отсутствуют возможности для быстрого проведения ремонта, при условии что при планировании и выполнении безопасного рейса в порт, в котором можно произвести ремонтные работы, капитан принял соответствующие меры с целью учесть неработающее оборудование или невозможность получения требуемой информации.

Правило 17

Электромагнитная совместимость

1 Администрации должны обеспечить, чтобы все электрическое и электронное оборудование, установленное на мостике или вблизи мостика, на судах, построенных 1 июля 2002 года или после этой даты, было проверено на электромагнитную совместимость, принимая во внимание рекомендации, разработанные Организацией.

2 Электрическое и электронное оборудование должно устанавливаться таким образом, чтобы электромагнитные помехи не оказывали отрицательного влияния на надлежащее функционирование навигационных систем и оборудования.

3 Переносное электрическое и электронное оборудование не должно эксплуатироваться на мостике, если оно может повлиять на надлежащее функционирование навигационных систем и оборудования.

Правило 18

Одобрение и освидетельствования навигационных систем, оборудования и прибора регистрации данных о рейсе,

а также эксплуатационные требования к ним

1 Системы и оборудование, необходимое для соответствия требованиям [правил 19 и 20](#), должны быть типа, одобренного Администрацией.

2 Системы и оборудование, включая относящиеся к ним устройства резервирования, если это применимо, установленные 1 июля 2002 года или после этой даты с целью выполнения функциональных требований [правил 19 и 20](#), должны отвечать надлежащим эксплуатационным требованиям не ниже тех, которые приняты Организацией.

3 Если системы и оборудование заменяются или дополнительно устанавливаются на судах, построенных до 1 июля 2002 года, такие системы и оборудование, насколько это целесообразно и практически возможно, должны отвечать требованиям [пункта 2](#).

4 Системы и оборудование, установленные до принятия Организацией эксплуатационных требований, по усмотрению Администрации могут быть впоследствии освобождены от полного соответствия таким требованиям при условии надлежащего учета рекомендованных критериев, принятых Организацией. Однако для того, чтобы система отображения электронных карт и информации (ECDIS) могла быть принята как отвечающая требованию [правила 19.2.1.4](#) о наличии на судне карт, эта система должна отвечать соответствующим эксплуатационным требованиям не ниже тех, которые приняты Организацией, действующим на дату ее установки, или - в отношении систем, установленных до 1 января 1999 года, - не ниже эксплуатационных требований, принятых Организацией 23 ноября 1995 года.

5 Администрация должна требовать, чтобы изготовители имели систему контроля качества, проверенную компетентным органом, с целью обеспечения постоянного соответствия условиям одобрения типа. В качестве альтернативы, Администрация может использовать процедуры проверки готового изделия, если соответствие свидетельству об одобрении типа подтверждено компетентным органом до установки изделия на судах.

6 Прежде чем одобрить системы или оборудование, имеющие новые характеристики, не охватываемые настоящей главой, Администрация должна убедиться, что такие характеристики обеспечивают выполнение функций по меньшей мере также эффективно, как и характеристики, требуемые настоящей главой.

7 Если оборудование, эксплуатационные требования к которому были разработаны Организацией, установлено на судах в дополнение к тем элементам оборудования, которые требуются [правилами 19 и 20](#), такое оборудование подлежит одобрению и, насколько это практически возможно, должно отвечать эксплуатационным требованиям не ниже тех, которые

приняты Организацией.

8 Система прибора регистрации данных о рейсе, включая все датчики, должна ежегодно проходить эксплуатационное испытание. Испытание должно проводиться одобренной испытательной или обслуживающей организацией для проверки точности, продолжительности хранения и восстанавливаемости зарегистрированных данных. Кроме того, должны проводиться испытания и проверки для определения эксплуатационной надежности всех защитных кожухов и устройств, установленных с целью облегчить определение местоположения прибора. На судне должна храниться копия свидетельства о соответствии, выданного испытательной организацией, в котором указывается дата подтверждения соответствия и применимые эксплуатационные требования.

9 Автоматическая идентификационная система (АИС) должна ежегодно проходить испытание. Испытание должно проводиться одобренным инспектором или одобренной испытательной или обслуживающей организацией. При испытании должны проверяться правильное программирование статической информации о судне, правильный обмен данными с подключенными датчиками, а также работа радио путем измерения радиочастоты и испытания в режиме излучения с использованием, например, службы движения судов (СДС). Копия протокола испытания должна храниться на судне.

(п. 9 введен [Резолюцией](#) ИМО от 03.12.2010 N MSC.308(88))

Правило 19

Требования о наличии на судах навигационных систем и оборудования

1 Применение и требования

При условии соблюдения положений [правила 1.4](#):

1.1 Суда, построенные 1 июля 2002 года или после этой даты, должны быть оборудованы навигационными системами и оборудованием, которые будут отвечать требованиям, предписанным [пунктами 2.1 - 2.9](#).

1.2 Суда, построенные до 1 июля 2002 года, должны:

.1 при условии соблюдения положений [пунктов 1.2.2, 1.2.3 и 1.2.4](#), кроме случаев, когда они полностью соответствуют настоящему правилу, иметь оборудование, которое отвечает требованиям, предписанным [правилами V/11, V/12 и V/20](#) Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, действующими до 1 июля 2002 года;
(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 21.06.2013 N MSC.350(92))

.2 иметь оборудование или системы, требуемые в [пункте 2.1.6](#), не позднее первого освидетельствования после 1 июля 2002 года, когда не будет более требоваться радиопеленгатор, упомянутый в правиле V/12 "р" Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, действующей до 1 июля 2002 года;
(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 21.06.2013 N MSC.350(92))

.3 иметь систему, требуемую в [пункте 2.4](#), не позднее дат, указанных в [пунктах 2.4.2](#) и [2.4.3](#); и
(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 21.06.2013 N MSC.350(92))

.4 иметь систему, требуемую в [пункте 2.2.3](#), в следующие сроки:

.1 пассажирские суда независимо от размера - не позднее первого освидетельствования после 1 января 2016 года;

.2 грузовые суда валовой вместимостью 3000 и выше - не позднее первого освидетельствования после 1 января 2016 года;

.3 грузовые суда валовой вместимостью 500 и выше, но менее 3000 - не позднее первого освидетельствования после 1 января 2017 года; и

.4 грузовые суда валовой вместимостью 150 и выше, но менее 500 - не позднее первого освидетельствования после 1 января 2018 года.

Система аварийной сигнализации для ходовой навигационной вахты на мостике должна находиться в рабочем состоянии, когда судно находится на ходу в море.

Положения [пункта 2.2.4](#) применяются также к судам, построенным до 1 июля 2002 года.
(пп. 1.2.4 введен [Резолюцией](#) ИМО от 21.06.2013 N MSC.350(92))

1.3 Администрации могут освободить суда от применения требований [пункта 1.2.4](#) в случае, если такие суда будут окончательно выведены из эксплуатации в течение двух лет после даты начала осуществления, указанной в [подпунктах 1.2.4.1 - 1.2.4.4](#).

(п. 1.3 введен [Резолюцией](#) ИМО от 21.06.2013 N MSC.350(92))

2 Судовое навигационное оборудование и системы

2.1 Все суда, независимо от размеров, должны иметь:

.1 надлежащим образом отрегулированный главный магнитный компас или другие средства, независимые от любого источника электроэнергии, для определения курса судна и отображения показаний на главном посту

управления рулем;

.2 пелорус или пеленгаторное устройство компаса, или другие средства, независимые от любого источника электроэнергии, для взятия пеленгов по дуге горизонта в 360°;

.3 средства для постоянной корректировки с целью получения истинных курса и пеленгов;

.4 морские навигационные карты и морские навигационные пособия для планирования и отображения пути судна в предполагаемом рейсе и нанесения на карту и контроля координат судна в течение всего рейса. Электронная картографическая навигационно-информационная система (ЭКНИС) также принимается как отвечающая требованиям данного подпункта в отношении наличия на судне карт. Суда, к которым применяется [пункт 2.10](#), должны отвечать требованиям о наличии ЭКНИС, подробно изложенным в этом пункте;

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 05.06.2009 N MSC.282(86))

.5 устройства резервирования, позволяющие обеспечить выполнение функциональных требований, предписанных в [подпункте .4](#), если эта функция частично или полностью выполняется электронными средствами;

.6 приемник глобальной навигационной спутниковой системы или наземной радионавигационной системы или другие средства, пригодные для постоянного использования в течение всего предполагаемого рейса, с целью установления или уточнения координат судна с помощью автоматических средств;

.7 в случае, если их валовая вместимость менее 150 и если это практически возможно, - радиолокационный отражатель или другие средства, позволяющие обнаружить их судами, использующими радиолокационную станцию, работающую в диапазоне как 9, так и 3 ГГц;

.8 если ходовой мостик судна полностью закрыт и если только Администрация не примет иного решения, - систему приема звуковых сигналов или другие средства, позволяющие вахтенному помощнику капитана во время вахты прослушивать звуковые сигналы и определять их направление;

.9 телефон или другие средства для передачи информации о курсе на аварийный пост управления рулем, если он предусмотрен.

2.2 Все суда валовой вместимостью 150 и более и пассажирские суда, независимо от размеров, в дополнение к требованиям [пункта 2.1](#) должны быть оборудованы:

.1 запасным магнитным компасом, взаимозаменяемым с главным магнитным компасом, упомянутым в [пункте 2.1.1](#), или другими средствами, позволяющими выполнять функцию, упомянутую в [пункте 2.1.1](#), путем замены или дублирования оборудования;

.2 лампой дневной сигнализации или другими средствами для осуществления связи с помощью световых сигналов в дневное и ночное время, которые используют в качестве источника питания электроэнергией не только судовой источник электроэнергии.

.3 системой аварийной сигнализации для ходовой навигационной вахты на мостике (BNWAS) следующим образом:

.1 грузовые суда валовой вместимостью 150 и более и пассажирские суда независимо от размера, построенные 1 июля 2011 года или после этой даты;

.2 пассажирские суда независимо от размера, построенные до 1 июля 2011 года, не позднее даты первого освидетельствования после 1 июля 2012 года;

.3 грузовые суда валовой вместимостью 3000 и более, построенные до 1 июля 2011 года, не позднее даты первого освидетельствования после 1 июля 2012 года;

.4 грузовые суда валовой вместимостью 500 и более, но менее 3000, построенные до 1 июля 2011 года, не позднее даты первого освидетельствования после 1 июля 2013 года; и

.5 грузовые суда валовой вместимостью 150 и более, но менее 500, построенные до 1 июля 2011 года, не позднее даты первого освидетельствования после 1 июля 2014 года.

Система аварийной сигнализации для ходовой навигационной вахты на мостике должна использоваться всегда, когда судно находится на ходу в море; (пп. 2.2.3 введен [Резолюцией](#) ИМО от 05.06.2009 N MSC.282(86))

.4 система аварийной сигнализации для ходовой навигационной вахты на мостике (BNWAS), установленная до 1 июля 2011 года, может впоследствии быть освобождена от полного соответствия стандартам, принятым Организацией, по усмотрению Администрации.

(пп. 2.2.4 введен [Резолюцией](#) ИМО от 05.06.2009 N MSC.282(86))

2.3 Все суда валовой вместимостью 300 и более и пассажирские суда, независимо от размеров, в дополнение к требованиям [пункта 2.2](#) должны быть оборудованы:

.1 эхолотом или другими электронными средствами для измерения и

отображения глубины воды под килем;

.2 радиолокационной станцией, работающей в диапазоне 9 ГГц, или другими средствами для определения и отображения дальности и пеленга радиолокационных ответчиков и других надводных плавучих средств, препятствий, буев, береговых линий и навигационных знаков для оказания помощи в судовождении и предупреждении столкновения;

.3 средством электронной прокладки или другими средствами для ведения прокладки дальности и пеленга целей с помощью электронной аппаратуры для определения опасности столкновения;

.4 прибором для измерения скорости и пройденного расстояния или другими средствами для указания скорости и пройденного расстояния относительно воды;

.5 надлежащим образом отрегулированным устройством передачи курса или другими средствами передачи информации о курсе для ввода в оборудование, упомянутое в [пунктах 2.3.2, 2.3.3 и 2.4](#).

2.4 Все суда валовой вместимостью 300 и более, совершающие международные рейсы, и грузовые суда валовой вместимостью 500 и более, не совершающие международных рейсов, а также пассажирские суда, независимо от размеров, должны быть оборудованы автоматическими системами опознавания (АСО) следующим образом:

.1 суда, построенные 1 июля 2002 года или после этой даты;

.2 суда, совершающие международные рейсы, построенные до 1 июля 2002 года:

2.1 в отношении пассажирских судов - не позднее 1 июля 2003 года;

2.2 в отношении танкеров - не позднее первого освидетельствования оборудования безопасности, проводимого 1 июля 2003 года или после этой даты;

2.3 в отношении судов, иных чем пассажирские суда и танкеры, валовой вместимостью 50000 и более - не позднее 1 июля 2004 года;

.4 в отношении судов, иных чем пассажирские суда и танкеры, валовой вместимостью 300 и более, но менее 50000 - не позднее первого освидетельствования оборудования безопасности после 1 июля 2004 года или к 31 декабря 2004 года, смотря по тому, что произойдет раньше; и (в ред. [Резолюции](#) Конференции Договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года

от 12.12.2002 N 1)

.3 суда, не совершающие международных рейсов, построенные до 1 июля 2002 года, - не позднее 1 июля 2008 года;

.4 Администрация может освободить суда от выполнения требований настоящего пункта в случае, если такие суда будут окончательно выведены из эксплуатации в течение двух лет после даты начала осуществления, указанной в [подпунктах .2 и .3](#);

.5 АСО должна:

.1 автоматически предоставлять надлежащим образом оборудованным береговым станциям, другим судам и летательным аппаратам информацию, включающую опознавательные данные, тип, координаты, курс, скорость, навигационное состояние судна и другую информацию, относящуюся к безопасности;

.2 автоматически принимать такую информацию от подобным образом оборудованных судов;

.3 вести наблюдение за движением судов и их сопровождение; и

.4 осуществлять обмен данными с береговыми средствами;

.6 требования [пункта 2.4.5](#) не применяются в случаях, если международные соглашения, правила или стандарты предусматривают защиту навигационной информации; и

.7 АСО должна эксплуатироваться с учетом руководства, разработанного Организацией. Суда, оборудованные САО, должны держать эту систему включенной постоянно, кроме случаев, когда международные соглашения, правила или нормы предусматривают защиту навигационной информации. (в ред. [Резолюции](#) Конференции Договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года от 12.12.2002 N 1)

2.5 Все суда валовой вместимостью 500 и более в дополнение к требованиям [пункта 2.3](#), за исключением [пунктов 2.3.3 и 2.3.5](#), и требованиям [пункта 2.4](#) должны иметь:

.1 гирокомпас или другие средства для определения и отображения их курса с помощью судовых немагнитных средств, которые четко видны рулевому на главном посту управления рулем. Эти средства должны также передавать информацию о курсе для ввода в оборудование, упомянутое в [пунктах 2.3.2, 2.4 и 2.5.5](#);

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 09.12.2004 N MSC.170(79))

.2 репитер гирокомпаса для указания курса или другие средства для передачи визуальной информации о курсе на аварийный пост управления рулем, если он предусмотрен;

.3 репитер гирокомпаса для пеленгования или другие средства для взятия пеленгов по дуге горизонта в 360° с использованием гирокомпаса или других средств, упомянутых в [подпункте .1](#). Однако суда валовой вместимостью менее 1600 должны оснащаться такими средствами по мере возможности;

.4 указатели руля, гребного винта, упора, шага и режима работы или другие средства для определения и отображения углового положения руля, оборотов гребного винта, усилия и направления упора гребного винта и, если применимо, усилия и направления упора подруливающего устройства, а также шага и режима работы; причем показания всех этих средств должны быть видны с поста управления судном; и

.5 устройство автосопровождения или другие средства для автоматической прокладки дальности и пеленга других целей с целью определения опасности столкновения.

2.6 На всех судах валовой вместимостью 500 и более выход из строя одного элемента оборудования не должен снижать способность судна отвечать требованиям [пунктов 2.1.1, 2.1.2 и 2.1.4](#).

2.7 Все суда валовой вместимостью 3000 и более в дополнение к требованиям [пункта 2.5](#) должны иметь:

.1 радиолокационную станцию, работающую в диапазоне 3 ГГц, или, если Администрация сочтет это уместным, вторую радиолокационную станцию, работающую в диапазоне 9 ГГц, или другие средства для определения и отображения дальности и пеленга других надводных плавучих средств, препятствий, буев, береговых линий и навигационных знаков для оказания помощи в судовождении и предупреждении столкновения, которые функционально не зависят от средств, упомянутых в [пункте 2.3.2](#); и

.2 второе средство автосопровождения или другие средства, для автоматической прокладки дальности и пеленга других целей с целью определения опасности столкновения, которые функционально не зависят от средств, упомянутых в [пункте 2.5.5](#).

2.8 Все суда валовой вместимостью 10000 и более в дополнение к требованиям [пункта 2.7](#), за исключением [пункта 2.7.2](#), должны иметь:

.1 средство автоматической радиолокационной прокладки или другие

средства для автоматической прокладки дальности и пеленга по меньшей мере 20 других целей, соединенные с указателем скорости и пройденного расстояния относительно воды, с целью определения опасности столкновения и имитации маневра; и

.2 систему управления курсом или траекторией движения или другие средства для автоматического управления и удерживания курса и/или прямой траектории движения.

2.9 Все суда валовой вместимостью 50000 и более в дополнение к требованиям [пункта 2.8](#) должны иметь:

.1 указатель скорости поворота или другие средства для определения и отображения скорости поворота; и

.2 устройство для измерения скорости и пройденного расстояния или другие средства для указания скорости и пройденного расстояния относительно грунта в продольном и поперечном направлениях.

3 Если согласно настоящему правилу разрешаются "другие средства", то такие средства должны быть одобрены Администрацией в соответствии с [правилом 18](#).

4 Навигационное оборудование и системы, упомянутые в настоящем правиле, должны устанавливаться, испытываться и обслуживаться таким образом, чтобы вероятность возникновения неисправностей была сведена к минимуму.

5 Навигационное оборудование и системы, предлагающие альтернативные режимы работы, должны иметь индикацию используемого режима.

6 Интегрированные системы ходового мостика должны быть устроены так, чтобы отказ одной подсистемы немедленно с помощью звуковой и световой аварийно-предупредительной сигнализации привлекал внимание вахтенного помощника капитана, несущего ходовую навигационную вахту, и не приводил к отказу любой другой подсистемы. В случае отказа одного узла интегрированной навигационной системы должна иметься возможность отдельной эксплуатации каждого отдельного элемента оборудования или узла системы.

2.10 Суда, совершающие международные рейсы, должны быть оборудованы электронной картографической навигационно-информационной системой (ЭКНИС) следующим образом:

.1 пассажирские суда валовой вместимостью 500 и более, построенные 1

июля 2012 года или после этой даты;

.2 танкеры валовой вместимостью 3000 и более, построенные 1 июля 2012 года или после этой даты;

.3 грузовые суда, иные чем танкеры, валовой вместимостью 10000 и более, построенные 1 июля 2013 года или после этой даты;

.4 грузовые суда, иные чем танкеры, валовой вместимостью 3000 и более, но менее 10000, построенные 1 июля 2014 года или после этой даты;

.5 пассажирские суда валовой вместимостью 500 и более, построенные до 1 июля 2012 года, не позднее даты первого освидетельствования 1 июля 2014 года или после этой даты;

.6 танкеры валовой вместимостью 3000 и более, построенные до 1 июля 2012 года, не позднее даты первого освидетельствования 1 июля 2015 года или после этой даты;

.7 грузовые суда, иные чем танкеры, валовой вместимостью 50000 и более, построенные до 1 июля 2013 года, не позднее даты первого освидетельствования 1 июля 2016 года или после этой даты;

.8 грузовые суда, иные чем танкеры, валовой вместимостью 20000 и более, но менее 50000, построенные до 1 июля 2013 года, не позднее даты первого освидетельствования 1 июля 2017 года или после этой даты; и

.9 грузовые суда, иные чем танкеры, валовой вместимостью 10000 и более, но менее 20000, построенные до 1 июля 2013 года, не позднее даты первого освидетельствования 1 июля 2018 года или после этой даты.
(п. 2.10 введен [Резолюцией](#) ИМО от 05.06.2009 N MSC.282(86))

2.11 Администрации могут освободить суда от применения требований [пункта 2.10](#), если такие суда будут постоянно выведены из эксплуатации в течение двух лет после даты внедрения, указанной в [подпунктах .5 - .9 пункта 2.10](#).
(п. 2.9 введен [Резолюцией](#) ИМО от 05.06.2009 N MSC.282(86))

Правило 19-1

Опознавание судов и слежение за ними на дальнем расстоянии (введено [Резолюцией](#) ИМО от 19.05.2006 N MSC.202(81))

1 Ничто в настоящем правиле или положениях эксплуатационных и функциональных требований, принятых Организацией в отношении системы опознавания судов и слежения за ними на дальнем расстоянии, не наносит

ущерба правам, юрисдикции или обязательствам государств согласно международному праву, в частности правовым режимам открытого моря, исключительной экономической зоны, прилежащей зоны, территориальных морей или проливов, используемых для международного судоходства, и архипелажных морских коридоров.

2.1 С учетом положений [пунктов 4.1 и 4.2](#) настоящее правило применяется к следующим типам судов, занятых в международных рейсах:

.1 пассажирским судам, включая высокоскоростные пассажирские суда;

.2 грузовым судам, включая высокоскоростные суда, валовой вместимостью 300 и более; и

.3 морским передвижным буровым установкам.

2.2 Термин "судно", когда он используется в [пунктах 3 - 11.2](#), включает пассажирские и грузовые суда, высокоскоростные суда и морские передвижные буровые установки, которые подпадают под действие положений настоящего правила.

3 Настоящее правило устанавливает положения, позволяющие Договаривающимся правительствам осуществлять опознавание судов и слежение за ними на дальнем расстоянии.

4.1 Следующие суда должны быть оборудованы системой автоматической передачи информации, указанной в [пункте 5](#):

.1 суда, построенные 31 декабря 2008 года или после этой даты;

.2 суда, построенные до 31 декабря 2008 года и имеющие свидетельства для эксплуатации:

.1 в морских районах A1 и A2, как они определены в [правилах IV/2.1.12 и IV/2.1.13](#); или

.2 в морских районах A1, A2 и A3, как они определены в [правилах IV/2.1.12, IV/2.1.13 и IV/2.1.14](#);

не позднее первого освидетельствования радиоустановки после 31 декабря 2008 года;

.3 суда, построенные до 31 декабря 2008 года и имеющие свидетельства для эксплуатации в морских районах A1, A2, A3 и A4, как они определены в [правилах IV/2.1.12, IV/2.1.13, IV/2.1.14 и IV/2.1.15](#), не позднее первого освидетельствования радиоустановки после 1 июля 2009 года. Однако эти суда

должны отвечать положениям [подпункта .2](#), выше, когда они эксплуатируются в морских районах А1, А2 и А3.

4.2 Независимо от даты постройки, суда, оборудованные автоматической идентификационной системой (АИС), как она определена в [правиле 19.2.4](#), и эксплуатируемые исключительно в морском районе А1, как он определен в [правиле IV/2.1.12](#), могут не отвечать положениям настоящего правила.

5 С учетом положений [пункта 4.1](#) суда должны автоматически передавать следующую информацию для опознавания судов и слежения за ними на дальнем расстоянии:

- .1 опознавательные данные судна;
- .2 местоположение судна (широта и долгота); и
- .3 дата и время указанного местоположения.

6 Системы и оборудование, используемые для выполнения требований настоящего правила, должны соответствовать эксплуатационным и функциональным требованиям не ниже тех, которые приняты Организацией. Любое судовое оборудование должно быть типа, одобренного Администрацией.

7 Должна быть предусмотрена возможность того, чтобы системы и оборудование, используемые для выполнения требований настоящего правила, выключались на судне или прекращали распространение информации об опознавании судов и слежении за ними на дальнем расстоянии:

.1 если международные соглашения, правила или стандарты предусматривают защиту навигационной информации; или

.2 в исключительных обстоятельствах и в течение как можно более короткого периода времени, если капитан считает, что их функционирование угрожает безопасности или защищенности судна. В таком случае капитан без излишней задержки должен проинформировать Администрацию и внести в журнал регистрации связанных с судовождением действий и инцидентов, который ведется в соответствии с [правилом 28](#), запись, излагающую причины этого решения и указывающую период, в течение которого система или оборудование были выключены.

8.1 С учетом положений [пунктов 8.2 - 11.2](#), Договаривающиеся правительства должны иметь возможность получать информацию об опознавании судов и слежении за ними на дальнем расстоянии для целей охраны и других целей, согласованных Организацией, следующим образом:

.1 Администрация имеет право получать такую информацию о судах, имеющих право плавать под ее флагом, независимо от того, где такие суда могут находиться;

.2 Договаривающееся правительство имеет право получать такую информацию о судах, которые сообщили о своем намерении подойти к портовому средству, как оно определено в [правиле XI-2/1.1.9](#), или месту, находящемуся под юрисдикцией этого Договаривающегося правительства, независимо от того, где такие суда могут находиться, при условии что они не находятся в водах другого Договаривающегося правительства, расположенных в сторону берега от исходных линий, установленных в соответствии с международным правом; и

.3 Договаривающееся правительство имеет право получать такую информацию о судах, имеющих право плавать под флагами других Договаривающихся правительств, которые не намереваются подходить к портовому средству или месту, находящемуся под юрисдикцией этого Договаривающегося правительства, и совершают плавание на расстоянии, не превышающем 1000 морских миль от его побережья, при условии что такие суда не находятся в водах другого Договаривающегося правительства, расположенных в сторону берега от исходных линий, установленных в соответствии с международным правом; и

.4 Договаривающееся правительство не имеет права получать, в соответствии с [подпунктом .3](#), такую информацию о судне, находящемся в территориальном море Договаривающегося правительства, под флагом которого это судно имеет право плавать.

8.2 Договаривающиеся правительства указывают и сообщают Организации соответствующие данные, с учетом принятых Организацией эксплуатационных и функциональных требований, с тем чтобы информация об опознавании судов и слежении за ними на дальнем расстоянии могла предоставляться в соответствии с положениями [пункта 8.1](#). Заинтересованное Договаривающееся правительство в любое время после этого может изменить или отменить такое сообщение. Организация информирует все Договаривающиеся правительства о получении такого сообщения и о содержащихся в нем сведениях.

9.1 Несмотря на положения [пункта 8.1.3](#), Администрация имеет право, в целях решения проблем охраны или других проблем, в любое время принять решение о том, что информация об опознавании судов, имеющих право плавать под ее флагом, и слежении за ними на дальнем расстоянии не должна предоставляться Договаривающимся правительствам в соответствии с положениями [пункта 8.1.3](#). Заинтересованная Администрация в любое время после этого может изменить, приостановить или отменить такие решения.

9.2 Заинтересованная Администрация, в соответствии с [пунктом 9.1](#), сообщает о таких решениях Организации. Организация информирует все Договаривающиеся правительства о получении такого сообщения и о содержащихся в нем сведениях.

9.3 Такие решения не наносят ущерба правам, обязанностям и обязательствам, согласно международному праву, судов, Администрация которых отменила положения [пункта 9.1](#).

10 Договаривающиеся правительства должны постоянно:

.1 признавать важность информации об опознавании судов и слежении за ними на дальнем расстоянии;

.2 признавать и соблюдать коммерческую конфиденциальность любой информации об опознавании судов и слежении за ними на дальнем расстоянии, которую они могут получить;

.3 защищать информацию, которую они могут получить, от несанкционированного доступа или обнародования; и

.4 использовать информацию, которую они могут получить, таким образом, чтобы это не противоречило международному праву.

11.1 Договаривающиеся правительства несут все расходы, связанные с любой информацией об опознавании судов и слежении за ними на дальнем расстоянии, которую они запрашивают и получают. Несмотря на положения [пункта 11.2](#), Договаривающиеся правительства не взимают с судов никакой платы в отношении информации об опознавании судов и слежении за ними на дальнем расстоянии, к получению которой они могут стремиться.

11.2 Если национальное законодательство Администрации не предусматривает иного, суда, имеющие право плавать под ее флагом, не несут никаких расходов, связанных с передачей информации об опознавании судов и слежении за ними на дальнем расстоянии в соответствии с положениями настоящего правила.

12 Несмотря на положения [пункта 8.1](#), поисково-спасательные службы Договаривающихся правительств имеют право на бесплатное получение информации об опознавании судов и слежении за ними на дальнем расстоянии в контексте поиска и спасания людей, терпящих бедствие на море.

13 Договаривающиеся правительства могут сообщать Организации о любом случае, когда они считают, что положения настоящего правила или любых других соответствующих требований, установленных Организацией, не соблюдались или не соблюдаются либо не выполняются.

14 Комитет по безопасности на море определяет критерии, процедуры и меры по установлению, обзору и проверке предоставления Договаривающимся правительствам информации об опознавании судов и слежении за ними на дальнем расстоянии в соответствии с положениями настоящего правила.

Правило 20

Приборы регистрации данных о рейсе (ПРД)

1 С целью облегчить расследование аварий суда, совершающие международные рейсы, при условии соблюдения положений [правила 1.4](#), должны быть оборудованы приборами регистрации данных о рейсе (ПДР) следующим образом:

.1 пассажирские суда, построенные 1 июля 2002 года или после этой даты;

.2 пассажирские суда ро-ро, построенные до 1 июля 2002 года, - не позднее первого освидетельствования, проводимого 1 июля 2002 года или после этой даты;

.3 пассажирские суда, иные чем пассажирские суда ро-ро, построенные до 1 июля 2002 года, - не позднее 1 января 2004 года; и

.4 суда, иные чем пассажирские суда, валовой вместимостью 3000 и более, построенные 1 июля 2002 года или после этой даты.

2 С целью оказания содействия при расследовании аварий грузовые суда, занятые в международных рейсах, должны быть оборудованы ПРД, который может быть упрощенным прибором регистрации данных о рейсе (У-ПРД), следующим образом:

.1 грузовые суда валовой вместимостью 20000 и более, построенные до 1 июля 2002 года - во время первого планового докования после 1 июля 2006 года, но не позднее 1 июля 2009 года;

.2 грузовые суда валовой вместимостью 3000 и более, но менее 20000, построенные до 1 июля 2002 года - во время первого планового докования после 1 июля 2007 года, но не позднее 1 июля 2010 года; и

.3 Администрации могут освободить грузовые суда от применения требований [подпунктов .1](#) и [.2](#), если такие суда будут постоянно выведены из эксплуатации в течение двух лет после наступления дат осуществления, указанных в [подпунктах .1](#) и [.2](#), выше.

(п. 2 введен [Резолюцией](#) ИМО от 09.12.2004 N MSC.170(79))

3 Администрации могут освободить суда, построенные до 1 июля 2002 года, иные чем пассажирские суда ро-ро, от выполнения требования по установке на них ПРД, если может быть продемонстрировано, что сопряжение ПРД с имеющимся на судне оборудованием является нецелесообразным и практически невозможным.

Правило 21

Международный свод сигналов и Руководство МАМПС (в ред. Резолюции ИМО от 24.05.2002 N MSC.123(75))

1. Все суда, на которых в соответствии с настоящей Конвенцией требуется иметь радиоустановки, должны иметь Международный свод сигналов, с поправками, которые может внести Организация. Свод сигналов должен также иметься на любом ином судне, которое, по мнению Администрации, нуждается в его использовании.

2 На всех судах должен иметься экземпляр тома III Руководства по международному авиационному и морскому поиску и спасанию (Руководство МАМПС) с последними изменениями.
(п. 2 введен Резолюцией ИМО от 24.05.2002 N MSC.123(75))

Правило 22

Видимость с ходового мостика

1 Суда длиной не менее 55 м, как она определена в правиле 2.4, построенные 1 июля 1998 года или после этой даты, должны отвечать следующим требованиям:
(в ред. Резолюции ИМО от 05.06.2003 N MSC.142(77))

.1 обзор поверхности моря с поста управления судном не должен быть затенен на расстоянии более чем две длины судна или 500 м, смотря по тому, что меньше, впереди носовой оконечности до 10° на каждый борт при всех условиях осадки, дифферента и палубного груза;

.2 никакой теневой сектор, создаваемый грузом, грузовым устройством или другими препятствиями, находящимися впереди траверза за пределами рулевой рубки, которые затрудняют обзор поверхности моря с поста 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 .1, каждый отдельный теневой сектор не должен превышать 5°;

.3 горизонтальный обзор с поста управления судном должен

обеспечиваться в секторе не менее 225° , то есть от направления прямо по носу до не менее $22,5^\circ$ позади траверза по каждому борту;

.4 с каждого крыла мостика горизонтальный обзор должен обеспечиваться в секторе не менее 225° , то есть 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;

.5 с главного поста управления рулем горизонтальный обзор должен обеспечиваться в секторе от направления прямо по носу до не менее 60° по каждому борту судна;

.6 борт судна должен быть виден с крыла мостика;

.7 высота нижней кромки передних окон ходового мостика над палубой мостика должна быть как можно меньше. Ни в коем случае нижняя кромка не должна создавать помеху для переднего обзора, как описано в настоящем правиле;

.8 верхняя кромка передних окон ходового мостика должна обеспечивать возможность переднего обзора горизонта с поста управления судном для человека, глаза которого находятся на высоте 1800 мм от палубы мостика, когда при сильном волнении судно испытывает килевую качку. Если Администрация убеждена, что высота расположения глаз 1800 мм является нецелесообразной и практически невозможной, она может разрешить снижение этой высоты, но не ниже 1600 мм;

.9 окна должны отвечать следующим требованиям:

.9.1 с целью избежать отражений передние окна мостика должны быть наклонены от вертикальной плоскости, выступая верхней частью наружу, на угол не менее 10° и не более 25° ;

.9.2 число оконных рам на ходовом мостике должно быть минимальным, и они не должны располагаться непосредственно перед рабочими местами;

.9.3 поляризованные и тонированные стекла не должны устанавливаться;

.9.4 всегда и независимо от погодных условий должна обеспечиваться хорошая видимость по меньшей мере через два передних окна ходового мостика и, в зависимости от конфигурации мостика, должно быть обеспечено дополнительное количество окон, обеспечивающих хорошую видимость.

2 Суда, построенные до 1 июля 1998 года, насколько это практически возможно, должны отвечать требованиям [пунктов 1.1](#) и [1.2](#). Однако конструктивные изменения этих судов или установка на них дополнительного

оборудования могут не требоваться.

3 На судах нетрадиционной конструкции, которые, по мнению Администрации, не могут отвечать настоящему правилу, должны быть предусмотрены меры для обеспечения видимости, которая, насколько это практически возможно, соответствует видимости, предписанной в настоящем правиле.

4 Несмотря на требования [пунктов 1.1, 1.3, 1.4 и 1.5](#), замена балластных вод может производиться при условии, что:

.1 капитан решил, что операция по замене балластных вод безопасна и учитывает любые увеличенные теневые секторы или сниженные поля горизонтального обзора, являющиеся следствием операции, с целью убедиться, что постоянно поддерживается надлежащее наблюдение;

.2 операция проводится в соответствии с судовым планом управления балластными водами, принимая во внимание рекомендации о замене балластных вод, принятые Организацией; и

.3 начало и окончание операции регистрируются в судовом журнале регистрации действий, связанных с судовождением, согласно [правилу 28](#).
(п. 4 введен [Резолюцией](#) ИМО от 18.05.2006 N MSC.201(81))

Правило 23

Устройства для передачи лоцмана

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 03.12.2010 N MSC.308(88))

1 Применение

1.1 Суда, совершающие рейсы, в ходе которых возможно использование лоцманов, должны быть обеспечены устройствами для передачи лоцмана.

1.2 Оборудование и устройства для передачи лоцмана, которые установлены 1 июля 2012 года или после этой даты, должны отвечать требованиям настоящего правила, и надлежащее внимание должно обращать на стандарты, принятые Организацией.

1.3 Если не предусмотрено иное, оборудование и устройства для передачи лоцмана, которые установлены на судах до 1 июля 2012 года, должны по меньшей мере отвечать требованиям [правила 17](#) или 23, в зависимости от случая, Конвенции, действовавшего до этой даты, и надлежащее внимание должно обращать на стандарты, принятые Организацией до этой даты.

1.4 Оборудование и устройства, установленные 1 июля 2012 года или

после этой даты, которые представляют собой замену оборудования и устройств, установленных на судах до 1 июля 2012 года, должны, насколько это целесообразно и практически возможно, отвечать требованиям настоящего правила.

1.5 В отношении судов, построенных до 1 января 1994 года, [пункт 5](#) должен применяться не позднее первого освидетельствования 1 июля 2012 года или после этой даты.

1.6 [Пункт 6](#) применяется ко всем судам.

2 Общие положения

2.1 Все устройства, используемые для передачи лоцмана, должны эффективно соответствовать своему назначению, состоящему в том, чтобы обеспечить безопасную посадку и высадку лоцманов. Устройства должны содержаться чистыми, надлежащим образом обслуживаться и храниться и должны регулярно проверяться с целью убедиться, что их можно безопасно использовать. Они должны использоваться только для посадки и высадки людей.

2.2 Установка устройств для передачи лоцмана, а также посадка лоцмана должны производиться под наблюдением ответственного лица командного состава судна, имеющего средства связи с ходовым мостиком, которое должно также обеспечить сопровождение лоцмана безопасным путем на ходовой мостик и обратно. Лица, участвующие в установке и эксплуатации любого механического оборудования, должны быть проинструктированы в отношении безопасных процедур, которые необходимо соблюдать, а оборудование перед использованием должно быть опробовано.

2.3 Лоцманский трап должен иметь свидетельство, выданное изготовителем в отношении того, что он отвечает настоящему правилу или международному стандарту, приемлемому для Организации. Трапы должны осматриваться в соответствии с [правилами I/6, 7 и 8](#).

2.4 Все лоцманские трапы, используемые для передачи лоцмана, должны быть четко помечены ярлыками или другой долговечной маркировкой, с тем чтобы обеспечить опознавание каждого устройства для целей освидетельствования, проверки и регистрации. На судне должны храниться записи с указанием даты, в которую конкретный трап введен в эксплуатацию, и о любом проведенном ремонте.

2.5 Ссылка в настоящем правиле на штатный трап включает наклонный трап, используемый как часть устройств для передачи лоцмана.

3 Устройства для передачи

3.1 Устройства должны обеспечивать безопасную посадку и высадку лоцманов с любого борта судна.

3.2 На всех судах, где расстояние от уровня моря до места входа на судно или схода с него превышает 9 м и предполагается, что посадка и высадка лоцманов будет осуществляться с помощью штатного трапа или другого столь же безопасного и удобного средства совместно с лоцманским трапом, должно иметься такое оборудование по каждому борту, за исключением случаев, когда это оборудование является переносным и может использоваться по обоим бортам.

3.3 Безопасный и удобный вход на судно и сход с него должны обеспечиваться:

- .1 лоцманским трапом, обеспечивающим подъем на высоту от поверхности воды не менее 1,5 м и не более 9 м, который расположен и закреплен так, чтобы:
 - .1 он располагался вне района любого возможного слива с судна;
 - .2 он находился в пределах цилиндрической части корпуса, а также, насколько это практически возможно, в пределах средней части судна, равной половине его длины;
 - .3 каждая его ступенька плотно прилегала к борту судна; если такие конструктивные элементы, как привальные брусья, препятствуют выполнению этого положения, то должны быть приняты удовлетворяющие Администрацию специальные меры, обеспечивающие безопасную посадку и высадку людей;
 - .4 одна его секция могла достигать уровня воды от места входа на судно или схода с него при любых условиях загрузки и дифферента судна, а также при крене 15° на противоположный борт; рымы, скобы и крепежные тросы должны быть по меньшей мере такими же прочными, как и тетивы трапа; или
- .2 штатным трапом в сочетании с лоцманским трапом (т.е. комбинированным устройством) или другим одинаково безопасным и удобным средством, если расстояние от уровня воды до места входа на судно превышает 9 м. Штатный трап должен устанавливаться по направлению к корме. При использовании должны быть предусмотрены средства для крепления нижней площадки штатного трапа к борту судна, с тем чтобы обеспечить, чтобы нижний конец штатного трапа и нижняя площадка плотно прилегали к борту судна в пределах цилиндрической части корпуса, а также, насколько это практически возможно, в пределах средней части судна, равной

половине его длины, и вне района любого слива с судна.

- .1 Если для доступа лоцмана используется комбинированное устройство, должны быть предусмотрены средства для крепления лоцманского трапа и фалрепов к борту судна в месте, находящемся примерно в 1,5 м над нижней площадкой штатного трапа. В случае комбинированного устройства, использующего штатный трап с люком в нижней площадке (т.е. посадочной площадке), лоцманский трап и фалрепы должны быть продеты через люк и протянуты над площадкой до уровня поручней.

4 Доступ на палубу судна

Должны быть предусмотрены средства, обеспечивающие безопасный, удобный и свободный проход для любого лица, осуществляющего посадку на судно или высадку с него, между верхней частью лоцманского трапа или любого штатного трапа либо другого устройства и палубой судна. Если такой проход осуществляется с помощью:

- .1 прохода в леерном ограждении или фальшборте, то он должен быть оборудован надежными поручнями;
- .2 трапа, установленного через фальшборт, то должны быть установлены две стойки поручней, жестко прикрепленные к корпусу судна своими основаниями или частями, находящимися рядом с ними, и в своих более верхних точках. Трап, установленный через фальшборт, должен быть надежно прикреплен к судну, чтобы предотвратить опрокидывание.

5 Двери в борту судна

Двери в борту судна, используемые для передачи лоцмана, не должны открываться наружу.

6 Механические лоцманские подъемники

- 6.1 Механические лоцманские подъемники не должны использоваться.

7 Дополнительное оборудование

- 7.1 Следующее дополнительное оборудование должно быть готово к немедленному использованию при передаче людей:

- .1 два фалрепа диаметром не менее 28 мм, но не более 32 мм, надежным образом закрепленные на судне, если это потребует лоцман; концы фалрепов должны быть закреплены за рым на палубе, и фалрепы должны быть готовы к использованию при высадке лоцмана или по требованию лоцмана, собирающегося высадиться на судно (фалрепы должны простираться до высоты стоек или фальшборта в месте доступа на палубу, до места их крепления к рыму на палубе);
- .2 спасательный круг, снабженный самозажигающимся огнем; и
- .3 бросательный конец.

7.2 Если это требуется [пунктом 4](#), выше, должны быть предусмотрены стойки и трапы, установленные через фальшборт.

8 Освещение

Должно быть предусмотрено достаточное освещение устройства для передачи лоцмана и пространства за бортом, а также места на палубе для посадки или высадки человека.

Правило 24

Использование систем управления курсом и/или траекторией движения судна

1 В районах высокой интенсивности движения судов, в условиях ограниченной видимости и во всех других опасных навигационных ситуациях, когда используются системы управления курсом и/или траекторией движения судна, должна быть предусмотрена возможность немедленного перехода на ручное управление рулем.

2 В вышеуказанных обстоятельствах вахтенный помощник капитана должен иметь возможность незамедлительно привлечь к работе квалифицированного рулевого, который должен быть готов в любой момент приступить к управлению рулем.

3 Переход с автоматического управления рулем на ручное и наоборот должен производиться ответственным лицом командного состава или под его наблюдением.

4 Ручное управление рулем должно испытываться после продолжительного использования систем управления курсом и/или траекторией движения и перед входом в районы, где судовождение требует особой осторожности.

Правило 25

Работа рулевого привода

В районах, где судовождение требует особой осторожности, на судах должно работать более одного силового агрегата рулевого привода, если такие агрегаты могут работать одновременно.

Правило 26

Рулевой привод: испытания и учения

1 В пределах 12 часов до отхода судна экипаж должен проверить и испытать судовой рулевой привод. Процедура испытаний должна включать, где это применимо, проверку работы нижеследующего:

.1 главного рулевого привода;

.2 вспомогательного рулевого привода;

.3 систем дистанционного управления рулевым приводом;

.4 постов управления рулем, расположенных на ходовом мостике;

.5 аварийного электропитания;

.6 указателей углового положения руля посредством сравнения их показаний с действительным положением руля;

.7 аварийно-предупредительной сигнализации о потере питания системы дистанционного управления рулевым приводом;

.8 аварийно-предупредительной сигнализации о неисправности силового агрегата рулевого привода; и

.9 автоматических отключающих устройств и другого автоматического оборудования.

2 Проверки и испытания должны включать:

.1 полную перекладку руля в соответствии с требуемыми характеристиками рулевого привода;

.2 визуальный осмотр рулевого привода и его соединительных узлов; и

.3 работу средств связи между ходовым мостиком и румпельным

отделением.

3.1 На ходовом мостике и в румпельном отделении должны быть постоянно вывешены простые инструкции по эксплуатации с блок-схемой, показывающей порядок переключения систем дистанционного управления рулевым приводом и силовых агрегатов рулевого привода.

3.2 Все лица командного состава судна, связанные с эксплуатацией и/или техническим обслуживанием рулевого привода, должны знать работу установленных на судне рулевых систем и порядок перехода с одной системы на другую.

4 В дополнение к обычным проверкам и испытаниям, предписанным [пунктами 1](#) и [2](#), по меньшей мере один раз в три месяца должны проводиться учения по аварийному управлению рулем с целью отработки действий по управлению судном в аварийных условиях. Эти учения должны включать управление непосредственно из румпельного отделения, осуществление связи с ходовым мостиком и, где это применимо, работу других источников электроэнергии.

5 Администрация может не требовать проведения проверок и испытаний, предписанных [пунктами 1](#) и [2](#), на судах, совершающих регулярные рейсы небольшой продолжительности. На таких судах эти проверки и испытания должны проводиться по меньшей мере один раз в неделю.

6 Даты проведения проверок и испытаний, предписанных [пунктами 1](#) и [2](#), а также даты и подробное описание учений по аварийному управлению рулем, проводимых согласно [пункту 4](#), должны регистрироваться.

Правило 27

Морские навигационные карты и морские навигационные пособия

Морские навигационные карты и морские навигационные пособия, такие, как лоции, описания маяков и огней, извещения мореплавателям, таблицы приливов и все другие морские навигационные пособия, необходимые для предполагаемого рейса, должны быть надлежащими и откорректированными.

Правило 28

Регистрация действий, связанных с судовождением, и ежедневные сообщения

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 05.06.2003 N MSC.142(77))

1. На всех судах, совершающих международные рейсы, должна вестись

регистрация связанных с судовождением действий и инцидентов, имеющих важное значение для безопасности мореплавания, которая должна включать достаточно подробную информацию для восстановления полной картины рейса, с учетом рекомендаций, принятых Организацией. Если такая информация не заносится в судовой журнал, она должна регистрироваться в ином виде, одобренном Администрацией.

2 Каждое судно валовой вместимостью 500 и более, совершающее международные рейсы, превышающие 48 ч, должно ежедневно представлять сообщение своей компании, как она определена в [правиле IX/1](#), которая должна хранить его и все последующие ежедневные сообщения в течение рейса. Ежедневные сообщения могут передаваться любыми средствами, при условии что они переданы компании, насколько это практически возможно, сразу же после определения местоположения, указанного в сообщении. Могут использоваться автоматизированные системы сообщений, при условии что они включают функцию регистрации их передачи и что эти функции и устройства сопряжены с оборудованием определения местоположения подвергаются регулярным проверкам, проводимым капитаном судна. Сообщение должно содержать следующее:

.1 местоположение судна;

.2 курс и скорость судна; и

.3 подробные данные о любых внешних или внутренних условиях, которые влияют на рейс судна или обычную безопасную эксплуатацию судна. (п. 2 введен [Резолюцией](#) ИМО от 05.06.2003 N MSC.142(77))

Правило 29

Спасательные сигналы, которые должны применяться терпящими бедствие судами, летательными аппаратами или людьми

Иллюстрированная таблица с описанием спасательных сигналов должна находиться под рукой у вахтенного помощника капитана каждого судна, к которому применяется настоящая глава. Сигналы должны применяться терпящими бедствие судами или людьми для связи со спасательными станциями, морскими спасательными единицами и летательными аппаратами, занятыми в поисково-спасательных операциях.

Правило 30

Эксплуатационные ограничения

1 Настоящее правило применяется ко всем пассажирским судам, к

которым применяется [глава I](#).

2 До того как пассажирское судно будет введено в эксплуатацию, должен быть составлен перечень всех ограничений, касающихся эксплуатации пассажирского судна, включая изъятия из любого из настоящих правил, ограничения по районам эксплуатации, метеорологические ограничения, ограничения по состоянию моря, ограничения по допустимой загрузке, дифференту, скорости и любые другие ограничения, независимо оттого, предписаны они Администрацией или установлены на стадиях проектирования или строительства. Перечень вместе с любыми необходимыми пояснениями должен быть составлен в виде документа по форме, приемлемой для Администрации, который должен храниться на судне в месте, легко доступном для капитана. Перечень должен обновляться. Если используемый язык не является английским или французским, перечень должен иметься на одном из этих двух языков.

Правило 31

Сообщения об опасностях

1 Капитан каждого судна, встретившего представляющие опасность льды или покинутое судно либо любую другую прямую навигационную опасность или тропический шторм, либо оказавшегося в условиях температуры воздуха ниже точки замерзания и штормового ветра, вызывающих сильное обледенение надстроек, или под воздействием ветров силой 10 или более баллов по шкале Бофорта, о которых не было получено штормового предупреждения, обязан всеми имеющимися в его распоряжении средствами передать информацию об этом находящимся поблизости судам, а также компетентным властям. Информация передается в произвольной форме. Она может быть передана либо открытым текстом (предпочтительно на английском языке), либо посредством Международного свода сигналов.

2 Каждое Договаривающееся правительство принимает все меры, необходимые для обеспечения того, чтобы полученная информация о какой-либо из опасностей, указанных в [пункте 1](#), была немедленно доведена до сведения всех, кого это касается, и сообщена другим заинтересованным правительствам.

3 Передача сообщений об указанных опасностях является для соответствующих судов бесплатной.

4 Каждому радиосообщению, передаваемому на основании [пункта 1](#), должен предшествовать сигнал безопасности. При этом соблюдается порядок, предписанный [Регламентом](#) радиосвязи, определенном в [правиле IV/2](#).

Правило 32

Информация, передаваемая в сообщениях об опасностях

В сообщениях об опасностях передается следующая информация:

1 О льдах, покинутых судах и других прямых навигационных опасностях:

.1 характер наблюдаемого льда, покинутого судна или опасности;

.2 координаты льда, покинутого судна или опасности во время последнего наблюдения;

.3 время (Всемирное координированное время) и дата последнего наблюдения.

2 О тропических циклонах (штормах)

.1 сообщение о встрече с тропическим циклоном. Эта обязанность должна пониматься в широком смысле, и сообщение должно передаваться во всех случаях, когда у капитана имеются все основания полагать, что поблизости формируется или свирепствует тропический циклон;

.2 время (Всемирное координированное время), дата и координаты судна, когда проводилось наблюдение;

.3 в сообщении должно включаться как можно больше сведений из приведенных ниже:

- барометрическое давление, предпочтительно с поправкой (в миллибарах, миллиметрах или в дюймах и с указанием - с поправкой или без поправки);

- барометрическая тенденция (изменение барометрического давления за последние три часа);

- истинное направление ветра;

- сила ветра (по шкале Бофорта);

- состояние моря (спокойное, умеренное, сильное, очень сильное волнение);

- зыбь (малая, умеренная, крупная) и истинное направление, откуда она движется. Полезно также указание о периоде или длине зыби (короткая, средняя, длинная);

- истинный курс и скорость судна.

Последующие наблюдения

3 После сообщения капитана о тропическом циклоне или другом опасном шторме желательно, но не обязательно, вести дальнейшие наблюдения и передавать сообщения о них, если практически возможно, ежечасно, но во всяком случае не реже чем через каждые три часа, пока судно находится под воздействием шторма.

4 О ветрах силой 10 или более баллов по шкале Бофорта, о которых не было получено штормового предупреждения. Это относится к штормам, иным чем тропические циклоны, упомянутые в [пункте 2](#); в сообщения о встрече с таким штормом следует включать сведения, подобные перечисленным в том же [пункте](#), за исключением данных, касающихся состояния моря и зыби.

5 О температурах воздуха ниже точки замерзания и штормовом ветре, вызывающих сильное обледенение надстроек:

- .1 время (Всемирное координированное время) и дата;
- .2 температура воздуха;
- .3 температура воды (если практически возможно);
- .4 сила и направление ветра.

Примеры

Лед

ТТТ Лед. Замечен большой айсберг в 4506 N, 4410 W, в 0800 UTC, 15 мая.

Покинутые суда

ТТТ Покинутое судно. Замечен плавающий предмет, почти полностью погруженный в воду, в 4006 N, 1243 W, в 1630 UTC, 21 апреля.

Навигационная опасность

ТТТ Навигационная опасность. Плавающий маяк "Альфа" не на своем штатном месте. 1800 UTC, 3 января.

Тропический циклон

ТТТ Шторм. 0030 UTC, 18 августа. 2004 N, 11354 E. Барометр с поправкой 994 мБар, тенденция к понижению 6 мБар. Ветер NW, сила 9, сильные шквалы.

Крупная зыбь с востока. Курс 067, 5 узлов.

ТТТ Шторм. Имеются признаки приближения урагана. 1300 UTC, 14 сентября. 2200 N, 7236 W. Барометр с поправкой 29,64 дюйма, тенденция к понижению 0,015 дюйма. Ветер NE, сила 8, частые шквалы с дождем. Курс 035, 9 узлов.

ТТТ Шторм. Имеются признаки образования сильного циклона. 0200 UTC, 4 мая. 1620 N, 9203 E. Барометр без поправки 753 мм, тенденция к понижению 5 мм. Ветер SW, сила 5. Курс 300, 8 узлов.

ТТТ Шторм. Тайфун на юго-востоке. 0300 UTC, 12 июня. 1812 N, 12605 E. Барометр быстро падает. Ветер, усиливающийся с N.

ТТТ Шторм. Сила ветра 11, штормовое предупреждение не получено. 0300 UTC, 4 мая. 4830 N, 30 W. Барометр с поправкой 983 мБар, тенденция к понижению 4 мБар. Ветер SW, сила 11, переменного направления. Курс 260, 6 узлов.

Обледенение

ТТТ Испытываю сильное обледенение. 1400 UTC, 2 марта. 69 N, 10 W. Температура воздуха 18 °F (- 7,8 °C). Температура воды 29 °F (- 1,7 °C). Ветер NE, сила 8.

Правило 33

Ситуации бедствия: обязанности и порядок действий (в ред. Резолюции ИМО от 20.05.2004 N MSC.153(78))

1 Капитан судна, находящегося в море, который в состоянии оказать помощь, получив из любого источника информацию о том, что люди терпят бедствие на море, обязан полным ходом следовать для оказания помощи, сообщив об этом, если возможно, им или поисково-спасательной службе. Эта обязанность оказать помощь возлагается независимо от гражданства или статуса таких людей или обстоятельств, при которых они были обнаружены. Если судно, принявшее оповещение о бедствии, не имеет возможности следовать на помощь или, в силу особых обстоятельств данного случая, капитан считает это нецелесообразным или излишним, то он должен сделать в судовом журнале запись о причине, по которой он не последовал на помощь людям, терпящим бедствие, и информировать надлежащую поисково-спасательную службу с учетом рекомендации Организации.
(в ред. Резолюции ИМО от 20.05.2004 N MSC.153(78))

1-1 Договаривающиеся правительства осуществляют координацию и сотрудничество для обеспечения того, чтобы капитаны судов, оказывающих

помощь путем принятия на борт лиц, терпящих бедствие на море, освобождались от своих обязанностей при минимальном дальнейшем отклонении от предполагаемого рейса судна, при условии что освобождение капитана судна от этих обязанностей согласно настоящему правилу не поставит под угрозу безопасность человеческой жизни на море. Договаривающееся правительство, ответственное за поисково-спасательный район, в котором оказана такая помощь, в первую очередь проявляет ответственность за обеспечение осуществления такой координации и сотрудничества, с тем чтобы спасенные люди, которым оказана помощь, были высажены с оказывающего помощь судна и доставлены в безопасное место, принимая во внимание конкретные обстоятельства случая и руководство, разработанное Организацией. В этих случаях соответствующие Договаривающиеся правительства принимают меры к тому, чтобы такая высадка была произведена настолько быстро, насколько это практически возможно.

(п. 1-1 введен [Резолюцией](#) ИМО от 20.05.2004 N MSC.153(78))

2 Капитан судна, терпящего бедствие, или соответствующая поисково-спасательная служба, посоветовавшись, насколько это возможно, с капитанами судов, ответивших на оповещение о бедствии, имеет право выбрать одно или несколько из этих судов, которые, по мнению капитана терпящего бедствие судна или по мнению поисково-спасательной службы, наиболее способны оказать помощь; капитан или капитаны выбранных таким образом судов обязаны подчиниться такому выбору, продолжая следовать полным ходом на помощь людям, терпящим бедствие.

3 Капитаны судов освобождаются от обязанности, налагаемой [пунктом 1](#), когда узнают, что не их суда, а другое судно или другие суда были выбраны и подчиняются такому выбору. Об этом решении, по возможности, должно быть сообщено другим выбранным судам и поисково-спасательной службе.

4 Капитан судна освобождается от обязанности, налагаемой [пунктом 1](#), а если его судно было выбрано, то и от обязанности, налагаемой [пунктом 2](#), если он получил сообщение от людей, терпящих бедствие, или от поисково-спасательной службы, или от капитана другого судна, прибывшего к таким людям, о том, что помощь больше не требуется.

5 Положения настоящего правила не наносят ущерба [Конвенции](#) для объединения некоторых правил относительно оказания помощи и спасания на море, подписанной в Брюсселе 23 сентября 1910 года, в частности обязанности оказывать помощь, налагаемой [статьей 11](#) этой Конвенции.

6 Капитаны судов, принявших на борт людей, потерпевших бедствие в море, должны обращаться с ними гуманно, с учетом возможностей и ограничений судна.

(п. 6 введен [Резолюцией](#) ИМО от 20.05.2004 N MSC.153(78))

Правило 34

Безопасность плавания и избежание опасных ситуаций

1 Перед выходом в море капитан должен убедиться в том, что план предстоящего рейса составлен с использованием надлежащих морских навигационных карт и морских навигационных пособий для соответствующего района, принимая во внимание руководства и рекомендации, разработанные Организацией.

2 В плане рейса должен быть указан маршрут, который:

.1 учитывает все относящиеся к нему системы установления путей движения судов;

.2 обеспечивает достаточное морское пространство для безопасного перехода судна в течение всего рейса;

.3 прогнозирует все известные навигационные опасности и неблагоприятные метеорологические условия; и

.4 учитывает применимые меры по защите морской среды и, насколько это возможно, избегает действий и деятельности, которые могут нанести ущерб окружающей среде.

Абзац исключен. - [Резолюция](#) ИМО от 20.05.2004 N MSC.153(78).

Правило 34-1

Свобода действий капитана

(введено [Резолюцией](#) ИМО от 20.05.2004 N MSC.153(78))

Собственник, фрахтователь или компания, эксплуатирующая судно, как она определена в [правиле IX/1](#), или любое другое лицо не должны препятствовать капитану судна принимать или выполнять решения, которые, по профессиональному мнению капитана, являются необходимыми для охраны человеческой жизни на море и защиты морской среды, или ограничивать его в этом.

Правило 35

Неоправданное применение сигналов бедствия

Кроме как в целях сообщения о том, что человек или люди терпят

бедствие, запрещается применение международного сигнала бедствия и любого сигнала, который может быть ошибочно принят за международный сигнал бедствия.

Дополнение
к главе V

**ПРАВИЛА
ПО УПРАВЛЕНИЮ, ЭКСПЛУАТАЦИИ И ФИНАНСИРОВАНИЮ
СЛУЖБЫ
ЛЕДОВОЙ РАЗВЕДКИ В СЕВЕРНОЙ АТЛАНТИКЕ**

1 В настоящих Правилах:

.1 Ледовый сезон означает период с 15 февраля по 1 июля ежегодно.

.2 Район айсбергов, патрулируемый службой ледовой разведки означает юго-восточные, южные и юго-западные границы района появления айсбергов вблизи Большой Ньюфаундлендской банки.

.3 Пути, проходящие через районы айсбергов, патрулируемые службой ледовой разведки означают:

.3.1 пути между портами Канады на атлантическом побережье (включая внутренние порты с подходами из Северной Атлантики через проливы Кансо и Кабота) и портами Европы, Азии или Африки с подходами из Северной Атлантики через Гибралтарский пролив или к северу от него (за исключением путей, которые проходят к югу от крайних границ льдов всех видов);

.3.2 пути через мыс Рейс, Ньюфаундленд, между портами Канады на атлантическом побережье (включая внутренние порты с подходами из Северной Атлантики через проливы Кансо и Кабота) к западу от мыса Рейс, Ньюфаундленд, и портами Канады на атлантическом побережье к северу от мыса Рейс, Ньюфаундленд;

.3.3 пути между портами Соединенных Штатов Америки на атлантическом побережье и побережье Мексиканского залива (включая внутренние порты с подходами из Северной Атлантики через проливы Кансо и Кабота) и портами Европы, Азии или Африки с подходами из Северной Атлантики через Гибралтарский пролив или к северу от него (за исключением путей, которые проходят к югу от крайних границ льдов всех видов);

.3.4 пути через мыс Рейс, Ньюфаундленд, между портами Соединенных Штатов Америки на атлантическом побережье и побережье Мексиканского залива (включая внутренние порты с подходами из Северной Атлантики через проливы Кансо и Кабота) и портами Канады на атлантическом побережье к северу от мыса Рейс, Ньюфаундленд.

.4 Крайние границы льдов всех видов в северной части Атлантического океана определяются линией, соединяющей следующие точки с координатами:

A - 42°23,00'N, 59°25,00'W	J - 39°49,00'N, 41°00,00'W
B - 41°23,00'N, 57°00,00'W	K - 40°39,00'N, 39°00,00'W
C - 40°47,00'N, 55°00,00'W	L - 41°19,00'N, 38°00,00'W
D - 40°07,00'N, 53°00,00'W	M - 43°00,00'N, 37°27,00'W
E - 39°18,00'N, 49°39,00'W	N - 44°00,00'N, 37°29,00'W
F - 38°00,00'N, 47°35,00'W	O - 46°00,00'N, 37°55,00'W
G - 37°41,00'N, 46°40,00'W	P - 48°00,00'N, 38°28,00'W
H - 38°00,00'N, 45°33,00'W	Q - 50°00,00'N, 39°07,00'W
I - 39°05,00'N, 43°00,00'W	R - 51°25,00'N, 39°45,00'W.

.5 Управление и эксплуатация означают содержание, руководство и эксплуатацию службы ледовой разведки, включая распространение получаемых при этом сведений.

.6 Участвующее правительство означает Договаривающееся правительство, обязующееся участвовать в несении расходов, связанных со службой ледовой разведки, в соответствии с настоящими правилами.

2 Каждое Договаривающееся правительство, особо заинтересованное в этих услугах, чьи суда проходят через район айсбергов в течение ледового сезона, обязуется вносить правительству Соединенных Штатов Америки свою пропорциональную долю расходов, связанных с управлением и эксплуатацией службы ледовой разведки. Взнос правительству Соединенных Штатов Америки основывается на отношении средней ежегодной валовой вместимости судов участвующего правительства, прошедших через район айсбергов, патрулируемый службой ледовой разведки, в течение трех предыдущих ледовых сезонов, к общей средней ежегодной валовой вместимости всех судов, прошедших через район айсбергов, патрулируемый службой ледовой разведки, в течение трех предыдущих ледовых сезонов.

3 Все взносы рассчитываются путем умножения отношения, указанного в пункте 2, на средние фактические ежегодные расходы, понесенные правительствами Соединенных Штатов Америки и Канады в связи с управлением и эксплуатацией службы ледовой разведки за предшествующие три года. Это отношение вычисляется ежегодно и выражается в единовременно выплачиваемом ежегодном взносе.

4 Каждое из участвующих правительств имеет право изменять или прекращать свое участие, а другие заинтересованные правительства могут принять на себя обязательство участвовать в несении расходов. Участвующее правительство, которое воспользуется этим правом, остается ответственным за свой текущий взнос до 1 сентября, следующего за датой уведомления о намерении изменить или прекратить свое участие. С тем чтобы воспользоваться указанным правом, оно должно уведомить управляющее правительство по меньшей мере за шесть месяцев до упомянутого 1 сентября.

5 Каждое участвующее правительство уведомляет Генерального секретаря о своем обязательстве в соответствии с [пунктом 2](#), а Генеральный секретарь уведомляет все Договаривающиеся правительства.

6 Правительство Соединенных Штатов Америки должно ежегодно представлять каждому участвующему правительству расчет общих расходов, понесенных правительствами Соединенных Штатов Америки и Канады в связи с управлением и эксплуатацией службы ледовой разведки в этом году, и средней процентной доли каждого участвующего правительства за последние три года.

7 Управляющее правительство публикует ежегодные отчеты, включая расчет расходов, понесенных правительствами, обеспечивающими службы, за последние три года, и общую валовую вместимость судов, пользовавшихся службой в течение последних трех лет. Отчеты должны быть доступны для ознакомления общественности. В течение трех месяцев после получения расчета расходов участвующие правительства могут запросить более подробные сведения, касающиеся расходов, понесенных в связи с управлением и эксплуатацией службы ледовой разведки.

8 Настоящие правила начинают действовать с ледового сезона 2002 года.

ГЛАВА VI. ПЕРЕВОЗКА ГРУЗОВ И НЕФТЯНОГО ТОПЛИВА

(в ред. Резолюций ИМО от 23.05.1991 N [MSC.22\(59\)](#),
от 05.06.2009 N [MSC.282\(86\)](#))

Часть А. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Правило 1

Применение

1. Если специально не предусмотрено иное, настоящая глава применяется к перевозке грузов (за исключением жидкостей наливом, газов наливом и тех видов перевозки, которые охвачены другими главами), которые, вследствие их особой вредности для судов и людей на борту, могут потребовать специальной предосторожности на всех судах, к которым применяются настоящие правила, и к грузовым судам валовой вместимостью менее 500 тонн. Однако для грузовых судов валовой вместимостью менее 500 тонн Администрация, если она считает, что защищенный характер и условия рейса таковы, что делают излишним применение любых специальных требований **частей А** или **В** данной главы, может предпринять другие надлежащие меры, с тем чтобы обеспечить требуемый уровень безопасности для этих судов.
(в ред. **Резолюции** ИМО от 05.06.2009 N MSC.282(86))

2. В дополнение к положениям **частей А** и **В** настоящей главы каждое Договаривающееся правительство должно удостовериться, что обеспечена соответствующая информация о грузе, его размещении и креплении, содержащая, в частности, меры предосторожности, соблюдение которых необходимо для безопасной перевозки таких грузов.

Правило 1-1

Определения

(введено **Резолюцией** ИМО от 04.12.2008 N MSC.269(85)
с изменениями, вступившими в силу 01.01.2011)

Для целей настоящей главы, если специально не предусмотрено иное, применяются следующие определения:

1 МКМПНГ означает Международный **кодекс** морской перевозки навалочных грузов (МКМПНГ), одобренный Комитетом по безопасности на море Организации **Резолюцией** MSC.268(85), с поправками, которые могут быть внесены Организацией, при условии что такие поправки одобряются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями **статьи VIII** настоящей Конвенции, касающейся процедуры внесения поправок в **приложение**, за исключением **главы 1**.

2 Навалочный груз означает любой груз, иной чем жидкость или газ, состоящий из сочетания частиц, гранул или более крупных кусков, обычно однородный по составу, который грузится непосредственно в грузовые помещения судна без использования какой-либо промежуточной тары.

Правило 1-2

Требования к перевозке навалочных грузов, иных чем зерно
(введено [Резолюцией](#) ИМО от 04.12.2008 N MSC.269(85)
с изменениями, вступившими в силу 01.01.2011)

Перевозка навалочных грузов, иных чем зерно, должна отвечать соответствующим положениям [МКМПНГ](#).

Правило 2

Информация о грузе

1. Грузоотправитель должен обеспечить капитана судна или его представителя соответствующей информацией о грузе достаточно заблаговременно до погрузки, с тем чтобы дать возможность обеспечить меры предосторожности, которые могут быть необходимы для надлежащего размещения и безопасной перевозки груза. Такая информация должна быть подтверждена в письменном виде и соответствующими отгрузочными документами до начала погрузки груза на судно.

Для целей настоящего правила должна быть предусмотрена информация о грузе, требуемая в пункте 1.9 главы 1 Кодекса безопасной практики размещения и крепления груза, принятого Организацией Резолюцией А.714(17), с возможными поправками. Любая такая поправка к пункту 1.9 главы 1 одобряется, вступает в силу и действует в соответствии с положениями статьи VIII настоящей Конвенции, касающимися процедур внесения поправок, применимых к приложению, за исключением главы I. (Абзац введен [Резолюцией](#) ИМО от 09.12.1994 N MSC.42(64))

2. Информация о грузе должна включать:

.1 в случае генерального груза и груза, перевозимого в виде грузовых мест, - общее описание груза, массы брутто груза или грузовых мест и любых соответствующих особых свойств груза;

.2 в случае навалочных грузов - информацию, требуемую [разделом 4 МКМПНГ](#).

(в ред. Резолюций ИМО от 04.06.1996 N [MSC.47\(66\)](#), от 04.12.2008 N [MSC.269\(85\)](#) с изменениями, вступившими в силу 01.01.2011)

Абзац исключен. - [Резолюция](#) ИМО от 04.12.2008 N MSC.269(85) с изменениями, вступившими в силу 01.01.2011.

3. Перед погрузкой грузовых мест на судно грузоотправитель должен удостовериться в том, что масса брутто этих грузовых мест находится в

соответствии с массой брутто, заявленной в отгрузочных документах.

4 Если груз перевозится в контейнере, за исключением случаев, когда контейнеры перевозятся на шасси или на трейлере, когда такие контейнеры завозятся на судно ро-ро или вывозятся с судна ро-ро, совершающего короткие международные рейсы, как определено в [правиле III/3](#), масса брутто в соответствии с [пунктом 2.1](#) настоящего правила должна проверяться грузоотправителем следующим образом:

.1 взвешиванием загруженного контейнера при помощи откалиброванного и сертифицированного оборудования; или

.2 взвешиванием всех упаковок и грузовых мест, включая массу поддонов, подкладочного материала и других крепежных материалов, которые должны быть упакованы в контейнер, и добавлением массы тары контейнера к сумме единичных масс с применением сертифицированного метода, одобренного компетентным органом государства, где была проведена укладка груза в контейнер.

(п. 4 введен [Резолюцией](#) ИМО от 21.11.2014 N MSC.380(94))

5 Грузоотправитель контейнера должен обеспечить, чтобы в отгрузочном документе была указана проверенная масса брутто. Отгрузочный документ должен быть:

.1 подписан лицом, надлежащим образом уполномоченным грузоотправителем; и

.2 представлен капитану или его представителю и представителю терминала достаточно заблаговременно, как требуется капитаном или его представителем, чтобы его можно было использовать при подготовке грузового плана судна.

(п. 5 введен [Резолюцией](#) ИМО от 21.11.2014 N MSC.380(94))

6 Если в отгрузочном документе в отношении контейнера с уложенным в него грузом не предоставляется проверенная масса брутто и капитан или его представитель и представитель терминала не получили сведения о проверенной массе брутто контейнера с уложенным в него грузом, такой контейнер не должен погружаться на судно.

(п. 6 введен [Резолюцией](#) ИМО от 21.11.2014 N MSC.380(94))

Правило 3

Анализ содержания кислорода и оборудование обнаружения газа

1. Во время транспортировки навалочного груза, который склонен выделять ядовитые или воспламеняющиеся газы, либо служит причиной

истощения кислорода в грузовом помещении, следует предусмотреть соответствующий прибор для измерения концентрации газа или кислорода в воздухе вместе с подробной инструкцией по его использованию. Такой прибор должен удовлетворять требованиям Администрации.

2. Администрация должна предпринимать шаги, с тем чтобы обеспечить подготовку экипажа судна в использовании таких приборов.

Правило 4

Использование пестицидов на судах

Соответствующие меры предосторожности должны быть предприняты по использованию пестицидов на судах, в особенности для целей фумигации.

Правило 5

Укладка и крепление

1. Груз, грузовые места и грузовые транспортные единицы, перевозимые на или под палубой, должны быть так погружены, уложены и закреплены, чтобы предотвратить, насколько это практически возможно, в течение всего рейса повреждение или опасность для судна и людей на борту и потерю груза за борт судна.

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 24.05.2002 N MSC.123(75))

2. Груз, перевозимый в грузовом месте и грузовой транспортной единице, должен быть так уложен и закреплен внутри грузового места и грузовой транспортной единицы, чтобы предотвратить в течение всего рейса повреждение или опасность для судна и людей на борту.

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 24.05.2002 N MSC.123(75))

3. Соответствующие меры предосторожности должны быть приняты во время погрузки и транспортировки тяжеловесных грузов или грузов необычных физических размеров, с тем чтобы обеспечить избежание конструктивного повреждения судна и поддержания достаточной устойчивости в течение всего рейса.

4. Соответствующие меры предосторожности должны быть приняты во время погрузки и транспортировки грузовых мест и грузовых транспортных единиц на борту судов ро-ро, в особенности в отношении устройств крепления на таких судах и на грузовых местах и грузовых транспортных единицах и в отношении прочности точек крепления и найтовов.

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 24.05.2002 N MSC.123(75))

5. Грузовые контейнеры не должны загружаться сверх максимального веса брутто, указанного на табличке о допущении по условиям эксплуатации, согласно Международной [конвенции](#) по безопасным контейнерам (КБК) с поправками.

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 24.05.2002 N MSC.123(75))

6 Все грузы, кроме навалочных и наливных, грузовые места и грузовые транспортные единицы должны быть погружены, размещены и закреплены в течение всего рейса в соответствии с Наставлением по креплению груза, одобренным Администрацией. На судах, имеющих помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, как они определены в [правиле II-2/3.41](#), все крепление таких грузов, грузовых мест и грузовых транспортных единиц в соответствии с Наставлением по креплению груза должно быть закончено до того, как судно отойдет от причала. Наставление по креплению груза должно быть составлено в соответствии со стандартом, по меньшей мере эквивалентным соответствующему руководству, разработанному Организацией.

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 24.05.2002 N MSC.123(75))

Правило 5-1

Листы данных о безопасности материалов

(введено [Резолюцией](#) ИМО от 12.10.2007 N MSC.239(83),

в ред. [Резолюции](#) ИМО от 05.06.2009 N MSC.282(86))

Суда, перевозящие нефть или нефтяное топливо, как они определены в [правиле 1 приложения I](#) к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной [Протоколом](#) 1978 года к ней, должны быть снабжены листами данных о безопасности материалов на основании рекомендаций, разработанных Организацией, до погрузки такой нефти в качестве наливного груза или заправки нефтяным топливом.

Правило 5-2

Запрещение смешивания наливных грузов и запрещение производственных процессов во время морских рейсов

(введено [Резолюцией](#) ИМО от 24.05.2012 N MSC.325(90))

1 Физическое смешивание наливных грузов во время морских рейсов запрещено. Физическое смешивание означает процесс, при котором судовые грузовые насосы и трубопроводы используются для внутренней циркуляции двух или более различных грузов с целью получения груза, имеющего новое наименование продукта. Настоящее запрещение не препятствует тому, чтобы капитан проводил передачу груза в целях безопасности судна или защиты морской среды.

2 Запрещение в [пункте 1](#) не применяется к смешиванию продуктов для использования при разведке и разработке полезных ископаемых морского дна на судах, используемых для проведения таких операций.

3 Любые производственные процессы на судне во время морских рейсов запрещены. Производственные процессы означают любую целенаправленную операцию, при которой происходит химическая реакция между грузом судна и любым другим веществом или грузом.

4 Запрещение в [пункте 3](#) не применяется к производственным процессам с грузами для использования при разведке и разработке полезных ископаемых морского дна на судах, используемых для проведения таких операций

Часть В

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ДЛЯ НАВАЛОЧНЫХ ГРУЗОВ

(название в ред. [Резолюции](#) ИМО от 04.12.2008 N MSC.269(85)
с изменениями, вступившими в силу 01.01.2011)

Правило 6

Приемлемость для перевозки

1. Перед погрузкой навалочного груза капитан судна должен располагать исчерпывающей информацией об остойчивости судна и о распределении груза согласно типовым случаям загрузки. Способ подготовки такой информации должен удовлетворять требованиям Администрации.

Абзацы исключены. - [Резолюция](#) ИМО от 04.12.2008 N MSC.269(85) с изменениями, вступившими в силу 01.01.2011.

Правило 7

Погрузка, выгрузка и размещение навалочных грузов

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 04.06.1996 N MSC.47(66))

1 Для целей настоящего правила представитель терминала означает лицо, назначенное терминалом или иным учреждением, где загружается или разгружается судно, которое несет ответственность за операции, проводимые этим терминалом или учреждением в отношении конкретного судна.

2 Для того, чтобы капитан мог предотвратить чрезмерные напряжения в корпусе, судно должно быть обеспечено буклетом, составленном на языке, который знает командный состав, ответственный за грузовые операции на судне. Если этот язык не является английским, судно должно быть обеспечено

буклетом также и на английском языке. Буклет, как минимум, должен включать:

.1 данные об остойчивости, требуемые [правилом II-1/5-1](#);
(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 20.05.2005 N MSC.194(80) с изменениями, вступившими в силу 01.01.2009)

.2 вместимость балластных танков и производительность средств приема и откачки балласта;

.3 максимально допустимую нагрузку на единицу поверхности настила второго дна;

.4 максимально допустимую нагрузку на трюм;

.5 инструкции общего характера по погрузке и выгрузке в отношении прочности конструкции корпуса судна, включая любые ограничения по наихудшим условиям эксплуатации во время погрузки, выгрузки, балластных операций и рейса;

.6 любые специальные ограничения, такие, как ограничения по наихудшим условиям эксплуатации, предписанные Администрацией или признанной ею организацией, если это применимо; и

.7 где требуются расчеты на прочность - максимальные разрешенные усилия и моменты, воздействующие на корпус судна при погрузке, выгрузке и в рейсе.

3 Перед погрузкой или выгрузкой навалочного груза капитан и представитель терминала должны составить согласованный план, обеспечивающий, чтобы разрешенные усилия и моменты, воздействующие на судно, не превышались при погрузке или выгрузке; план должен включать последовательность, количество и требуемое время на погрузку или выгрузку, принимая во внимание производительность средств погрузки или выгрузки, количество питателей (конвейеров) и возможности судна по приему или откачке балласта. План и любые последующие изменения в нем должны передаваться на хранение соответствующему органу государства порта.

Абзацы исключены. - [Резолюция](#) ИМО от 04.12.2008 N MSC.269(85) с изменениями, вступившими в силу 01.01.2011.

4 Капитан и представитель терминала должны обеспечить проведение погрузочно-разгрузочных операций в соответствии с согласованным планом.

5 Если в ходе погрузки или выгрузки любой из показателей судна, упомянутых в [пункте 2](#), будет превышен или может быть превышен, если

погрузка или выгрузка будет продолжена, капитан имеет право приостановить грузовые операции и обязан известить об этом соответствующий орган государства порта, которому передан на хранение план. Капитан и представитель терминала должны обеспечить принятие мер по исправлению положения. Капитан и представитель терминала должны обеспечить, чтобы используемый метод выгрузки не наносил повреждений корпусу судна.

6 Капитан должен обеспечить, чтобы персонал судна постоянно контролировал грузовые операции. Где это возможно, должна регулярно замеряться осадка судна при погрузке или выгрузке с целью подтверждения указанного терминалом количества обработанного груза. Каждый замер осадки и количества груза заносится в грузовой журнал. Если выявлены значительные отклонения от согласованного плана, грузовые и/или балластные операции должны быть скорректированы с целью исправления отклонений.

Часть С. ПЕРЕВОЗКА ЗЕРНА

Правило 8

Определения

Для целей данной части, если специально не предусмотрено иное:

1. "Международный кодекс безопасной перевозки зерна насыпью" означает Международный кодекс безопасной перевозки зерна насыпью, принятый Комитетом по безопасности на море Резолюцией MSC.23(59) и в который могут быть внесены поправки Организацией, при условии что такие поправки приняты, вступили в силу и действуют в соответствии с положениями статьи VII настоящей Конвенции, относящимися к процедурам внесения поправок, принятых к приложению, иному чем глава I.

2. Термин "зерно" включает зерно пшеницы, маиса (кукурузы), овса, ржи, ячменя, риса, семена бобовых и обработанное зерно этих культур, когда его свойства схожи со свойствами натурального зерна.

Правило 9

Требования для грузовых судов, перевозящих зерно

1. В дополнение к любым другим применимым требованиям настоящих правил грузовое судно, перевозящее зерно, должно отвечать требованиям Международного кодекса по безопасной перевозке зерна насыпью и иметь документ о разрешении, как требует этот Кодекс. Для целей настоящего правила требования Кодекса должны рассматриваться как обязательные.

2. Судно, не имеющее такого документа, не должно загружаться зерном, прежде чем капитан судна не убедит Администрацию или Договаривающееся правительство порта погрузки от имени Администрации, что судно в предлагаемом состоянии загрузки будет отвечать требованиям Международного кодекса по безопасной перевозке зерна.

ГЛАВА VII. ПЕРЕВОЗКА ОПАСНЫХ ГРУЗОВ
(в ред. Резолюций ИМО от 17.06.1983 N [MSC.6\(48\)](#),
от 24.05.2002 N [MSC.123\(75\)](#))

Часть А

ПЕРЕВОЗКА ОПАСНЫХ ГРУЗОВ В УПАКОВКЕ

Правило 1

Определения

Для целей настоящей главы, если специально не предусмотрено иное:

1 МКМПОГ означает Международный кодекс морской перевозки опасных грузов, одобренный Комитетом по безопасности на море Организации Резолюцией MSC.122(75) с поправками, которые могут быть внесены Организацией, при условии что такие поправки одобряются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями [статьи VIII](#) настоящей Конвенции, касающимися процедур внесения поправок в [приложение](#), за исключением [главы I](#).

2 Опасные грузы означают вещества, материалы и изделия, охватываемые МКМПОГ.

3 Упаковка означает грузовую емкость, установленную в МКМПОГ.

Правило 2

Применение

1 Настоящая часть, если специально не предусмотрено иное, применяется к перевозке опасных грузов в упаковке на всех судах, к которым применяются настоящие правила, а также на грузовых судах валовой вместимостью менее 500.

2 Положения настоящей части не применяются к судовым запасам, оборудованию и снабжению.

3 Перевозка опасных грузов в упаковке без соблюдения положений настоящей части запрещается.

4 В дополнение к положениям настоящей части каждое Договаривающееся правительство должно издавать или поручать издавать подробные инструкции по мерам, принимаемым в чрезвычайных ситуациях, и оказанию первой медицинской помощи во время инцидентов, связанных с опасными грузами, принимая во внимание руководство, разработанное Организацией.

Правило 3

Требования к перевозке опасных грузов

Перевозка опасных грузов в упаковке должна отвечать соответствующим положениям МКМПОГ.

Правило 4

Документы

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 24.05.2012 N MSC.325(90))

1 Транспортная информация, относящаяся к перевозке опасных грузов в упаковке, и свидетельство о загрузке контейнера/транспортного средства должны отвечать соответствующим положениям МКМПОГ и должны предоставляться лицу или организации, назначенным властями государства порта.

2 Каждое судно, перевозящее опасные грузы в упаковке, должно иметь специальную опись, манифест или грузовой план с указанием, согласно соответствующим положениям МКМПОГ, имеющихся на борту опасных грузов и места их расположения на судне. До отхода судна копия одного из этих документов должна предоставляться лицу или организации, назначенным властями государства порта.

Правило 5

Наставление по креплению груза

Груз, грузовые места и грузовые транспортные единицы должны быть погружены, размещены и закреплены в течение всего рейса в соответствии с Наставлением по креплению груза, одобренным Администрацией. Наставление по креплению груза должно быть составлено в соответствии со стандартом, по меньшей мере эквивалентным руководству, разработанному Организацией.

Правило 6

Сообщения об инцидентах, связанных с опасными грузами

1 В случае инцидента, повлекшего сброс или возможный сброс за борт в море опасных грузов в упаковке, капитан или другое лицо, ответственное за судно, должны незамедлительно сообщить ближайшему прибрежному государству все возможные подробные данные такого инцидента. Сообщение должно составляться на основе общих принципов и руководства, разработанных Организацией.

2 В случае, когда упомянутое в [пункте 1](#) судно покинуто или сообщение с судна является неполным или не получено, компания, как она определена в [правиле IX/1.2](#), выполняет, в наиболее полной возможной степени, обязанности, возложенные на капитана судна настоящим правилом.

Часть А-1

ПЕРЕВОЗКА ОПАСНЫХ ГРУЗОВ НАВАЛОМ

(введена [Резолюцией](#) ИМО от 24.05.2002 N MSC.123(75))

Правило 7

Определения

Перевозимые навалом опасные грузы означают любой материал, иной чем жидкость или газ, состоящий из сочетания частиц, гранул или более крупных кусков, обычно однородный по составу, на который распространяется МКМПОГ и который грузится непосредственно в грузовые помещения судна без использования какой-либо промежуточной тары, а также включает такие материалы, загруженные на баржу судна-лихтеровоза.

Правило 7-1

Применение

1 Настоящая часть, если специально не предусмотрено иное, применяется к перевозке опасных грузов навалом на всех судах, к которым применяются настоящие правила, а также на грузовых судах валовой вместимостью менее 500.

2 Перевозка опасных грузов навалом без соблюдения положений настоящей части запрещается.

3 В дополнение к положениям настоящей части каждое Договаривающееся правительство должно издавать или поручать издавать инструкции по мерам, принимаемым в чрезвычайных ситуациях, и оказанию первой медицинской помощи во время инцидентов, связанных с опасными грузами, перевозимыми навалом, принимая во внимание руководство, разработанное Организацией.

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 04.12.2008 N MSC.269(85) с изменениями, вступившими в силу 01.01.2011)

Правило 7-2

Документы

1 Во всех документах, относящихся к перевозке морем опасных грузов навалом, должно быть указано отгрузочное наименование навалочных грузов (одни лишь коммерческие наименования не должны применяться).

2 Каждое судно, перевозящее опасные грузы навалом, должно иметь специальную опись или манифест с указанием имеющихся на борту опасных грузов и места расположения их на судне. Вместо специальной описи или манифеста допускается использование подробного грузового плана с указанием класса всех имеющихся на борту опасных грузов и места расположения их на судне. До отхода судна копия одного из этих документов должна предоставляться лицу или организации, назначенным властями государства порта.

Правило 7-3

Требования по размещению и разделению

1 Перевозимые навалом опасные грузы должны быть погружены и размещены надлежащим и безопасным образом в соответствии со свойствами грузов. Несовместимые грузы должны быть отделены друг от друга.

2 Перевозимые навалом опасные грузы, способные самонагреваться или самовозгораться, не должны перевозиться без принятия надлежащих мер предосторожности с целью сокращения до минимума возможности возникновения пожара.

3 Перевозимые навалом опасные грузы, которые выделяют опасные пары, должны быть уложены в хорошо вентилируемом помещении.

Правило 7-4

Сообщения об инцидентах, связанных с опасными грузами

1 В случае инцидента, повлекшего сброс или возможный сброс за борт в море перевозимых навалом опасных грузов, капитан или другое лицо, ответственное за судно, должны незамедлительно сообщить ближайшему прибрежному государству все возможные подробные данные такого инцидента. Сообщение должно составляться на основе общих принципов и руководства, разработанных Организацией.

2 В случае, когда упомянутое в [пункте 1](#) судно покинуто или сообщение с судна является неполным или не получено, компания, как она определена в [правиле IX/1.2](#), выполняет, в наиболее полной возможной степени, обязанности, возложенные на капитана судна настоящим правилом.

Правило 7-5

Требования к перевозке опасных грузов навалом
(введено [Резолюцией](#) ИМО от 04.12.2008 N MSC.269(85)
с изменениями, вступившими в силу 01.01.2011)

Перевозка опасных грузов навалом должна отвечать соответствующим положениям [МКМПНГ](#), как он определен в [правиле VI/1-1.1](#).

Часть В

ПОСТРОЙКА И ОБОРУДОВАНИЕ СУДОВ, ПЕРЕВОЗЯЩИХ ОПАСНЫЕ ХИМИЧЕСКИЕ ГРУЗЫ НАЛИВОМ

Правило 8

Определения

Для целей настоящей части, если специально не предусмотрено иное:

1 "Международный кодекс по химовозам" означает Международный [кодекс](#) постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом, принятый [Резолюцией](#) MSC.4(48) Комитета по безопасности на море Организации, с поправками, которые могут быть приняты Организацией при условии, что такие поправки принимаются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями [статьи VIII](#) настоящей Конвенции, относящимися к процедуре принятия поправок, применимой к приложению, за исключением [главы I](#).

2 "Танкер-химовоз" означает грузовое судно, построенное или приспособленное и используемое для перевозки наливом любого жидкого продукта, указанного в [главе 17](#) Международного кодекса по химовозам.

3 Для целей [правила 9](#) "судно, построенное" означает судно, киль которого заложен или которое находится в подобной стадии постройки.

4 "Подобная стадия постройки" означает стадию, на которой:

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

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

Правило 9

Применение к танкерам-химовозам

1 Если специально не предусмотрено иное, настоящая часть применяется к танкерам-химовозам, построенным 1 июля 1986 года или после этой даты, включая суда валовой вместимостью менее 500 рег. т. Такие танкеры должны отвечать требованиям настоящей части в дополнение к любым другим применимым требованиям настоящих правил.

2 После ремонта, переоборудования, модификации и связанного с ними изменения в оборудовании любой танкер-химовоз, независимо от даты его постройки, должен по меньшей мере отвечать требованиям, предъявлявшимся к нему до этого. Такое судно, если оно построено до 1 июля 1986 года, должно, как правило, отвечать требованиям, предъявляемым к судну, построенному в эту дату или после нее, по меньшей мере в той же степени, как до производства такого ремонта, переоборудования, модификации или изменения в оборудовании. В части, подвергаемой ремонту, переоборудованию и модификации существенного характера и связанному с ними изменению в оборудовании, судно должно отвечать требованиям, предъявляемым к судну, построенному 1 июля 1986 года или после этой даты, в той мере, в какой Администрация сочтет это целесообразным и практически возможным.

3 Судно, независимо от даты его постройки, переоборудуемое в танкер-химовоз, должно считаться танкером-химовозом, построенным в дату начала такого переоборудования.

Правило 10

Требования к танкерам-химовозам

1 Танкер-химовоз должен отвечать требованиям [Международного кодекса](#) по химовозам, а также в дополнение к требованиям правил 1/8, 1/9 и

1/10, смотря по тому, что применимо, должен проходить освидетельствование с выдачей свидетельств, как предусмотрено этим [Кодексом](#).
(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 09.12.2004 N MSC.170(79))

2 Танкер-химовоз, имеющий свидетельство, выданное в соответствии с положениями [пункта 1](#), подлежит контролю, предусмотренному правилом 1/19. Для этой цели такое свидетельство должно рассматриваться как свидетельство, выданное в соответствии с правилом 1/12 или 1/13.

Часть С

ПОСТРОЙКА И ОБОРУДОВАНИЕ СУДОВ, ПЕРЕВОЗЯЩИХ СЖИЖЕННЫЕ ГАЗЫ НАЛИВОМ

Правило 11

Определения

В настоящей части, если специально не предусмотрено иное:

1 "Международный кодекс по газовозам" означает [Международный кодекс](#) постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом, принятый [Резолюцией](#) MSC.5(48) Комитета по безопасности на море Организации, с поправками, которые могут быть приняты Организацией при условии, что такие поправки принимаются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями [статьи VIII](#) настоящей Конвенции, относящимися к процедуре принятия поправок, применимой к приложению, за исключением [главы I](#).

2 "Газовоз" означает грузовое судно, построенное или приспособленное и используемое для перевозки наливом любого сжиженного газа или другого продукта, указанного в [главе 19](#) Международного кодекса по газовозам.

3 Для целей [правила 12](#) "судно, построенное" означает судно, киль которого заложен или которое находится в подобной стадии постройки.

4 "Подобная стадия постройки" означает стадию, на которой:

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

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

Правило 12

Применение к газовозам

1 Если специально не предусмотрено иное, настоящая часть применяется к газовозам, построенным 1 июля 1986 года или после этой даты, включая суда валовой вместимостью менее 500 рег. т. Такие газовозы должны отвечать требованиям настоящей части в дополнение к любым другим применимым требованиям настоящих правил.

2 После ремонта, переоборудования, модификации и связанного с ними изменения в оборудовании любой газовоз, независимо от даты его постройки, должен по меньшей мере отвечать требованиям, предъявлявшимся к нему до этого. Такое судно, если оно построено до 1 июля 1986 года, должно, как правило, отвечать требованиям, предъявляемым к судну, построенному в эту дату или после нее, по меньшей мере в той же степени, как до производства такого ремонта, переоборудования, модификации или изменения в оборудовании. В части, подвергаемой ремонту, переоборудованию и модификации существенного характера и связанному с ними изменению в оборудовании, судно должно отвечать требованиям, предъявляемым к судну, построенному 1 июля 1986 года или после этой даты, в той мере, в какой Администрация сочтет это целесообразным и практически возможным.

3 Судно, независимо от даты его постройки, переоборудуемое в газовоз, должно считаться газовозом, построенным в дату начала такого переоборудования.

Правило 13

Требования к газовозам

1 Газовоз должен отвечать требованиям Международного [кодекса](#) по газовозам, а также в дополнение к требованиям правил 1/8, 1/9 и 1/10, смотря по тому, что применимо, должен проходить освидетельствование с выдачей свидетельств, как предусмотрено этим [Кодексом](#). Для целей настоящего правила требования [Кодекса](#) должны считаться обязательными.

2 Газовоз, имеющий свидетельство, выданное в соответствии с положениями [пункта 1](#), подлежит контролю, предусмотренному правилом 1/19. Для этой цели такое свидетельство должно рассматриваться как свидетельство, выданное в соответствии с правилом 1/12 или 1/13.

Часть D

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ПЕРЕВОЗКЕ ОБЛУЧЕННОГО ЯДЕРНОГО

**ТОПЛИВА, ПЛУТОНИЯ И РАДИОАКТИВНЫХ ОТХОДОВ
ВЫСОКОГО УРОВНЯ
АКТИВНОСТИ В УПАКОВКЕ НА СУДАХ**
(часть введена [Резолюцией](#) ИМО от 27.05.1999 N MSC.87(71))

Правило 14

Определения

Для целей настоящей части, если специально не предусмотрено иное:

1 [Кодекс](#) ОЯТ означает Международный кодекс безопасной перевозки облученного ядерного топлива, плутония и радиоактивных отходов высокого уровня активности в упаковке на судах, одобренный Комитетом по безопасности на море Организации [Резолюцией](#) MSC.88(71), с поправками, которые могут быть внесены Организацией, при условии, что такие поправки одобряются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями [статьи VIII](#) настоящей Конвенции, касающимися процедур внесения поправок в приложение, за исключением его [главы I](#).

2 Груз ОЯТ означает облученное ядерное топливо, плутоний и радиоактивные отходы высокого уровня активности в упаковке, перевозимые в качестве груза в соответствии с классом 7 МКМПОГ.
(в ред. Резолюций ИМО от 06.06.2001 N [MSC.117\(74\)](#), от 24.05.2002 N [MSC.123\(75\)](#))

3 Облученное ядерное топливо означает материал, содержащий изотопы урана, тория и/или плутония, которые использовались для обеспечения самоподдерживающейся цепной ядерной реакции.

4 Плутоний означает полученную в результате переработки смесь экстрагированных из облученного ядерного топлива изотопов этого материала.

5 Радиоактивные отходы высокого уровня активности означают получаемые на установке по переработке облученного ядерного топлива жидкие отходы, образующиеся на первой стадии экстракционного цикла, или концентрированные отходы, образующиеся в ходе последующих стадий экстракции, либо твердые вещества, в которые были преобразованы такие жидкие отходы.

Абзац исключен. - [Резолюция](#) ИМО от 24.05.2002 N MSC.123(75).

Правило 15

Применение к судам, перевозящим груз ОЯТ

1 За исключением предусмотренного в [пункте 2](#), настоящая часть применяется ко всем судам, занятым в перевозках груза ОЯТ, независимо от даты постройки и размеров, включая грузовые суда валовой вместимостью менее 500.

2 Настоящая часть и [Кодекс](#) ОЯТ не применяются к военным кораблям, военно-вспомогательным или другим судам, принадлежащим Договаривающемуся правительству или эксплуатируемым им и используемым в настоящее время только на правительственной некоммерческой службе; однако каждая Администрация путем принятия соответствующих мер, не препятствующих эксплуатации или эксплуатационным возможностям таких кораблей и судов, принадлежащих ей или эксплуатируемых ею, обеспечивает, чтобы такие корабли и суда, перевозящие груз ОЯТ, действовали, насколько это целесообразно и практически возможно, в соответствии с настоящей частью и [Кодексом](#) ОЯТ.

3 Ничто в настоящей части или в [Кодексе](#) ОЯТ не наносит ущерба правам и обязанностям правительств согласно международному праву, и любые действия, предпринимаемые для обеспечения соответствия, должны быть совместимы с международным правом.

Правило 16

Требования к судам, перевозящим груз ОЯТ

1 Судно, перевозящее груз ОЯТ, помимо соответствия любым другим применимым требованиям настоящих правил, должно соответствовать требованиям [Кодекса](#) ОЯТ, а также должно быть освидетельствовано и иметь свидетельство, как предусмотрено в этом [Кодексе](#).

2 Судно, имеющее свидетельство, выданное в соответствии с положениями [пункта 1](#), подлежит контролю, предусмотренному [правилами I/19](#) и [XI/4](#). Для этой цели такое свидетельство должно рассматриваться как свидетельство, выданное в соответствии с [правилами I/12](#) или [I/13](#).

ГЛАВА VIII. ЯДЕРНЫЕ СУДА

Правило 1

Применение

Настоящая глава применяется ко всем ядерным судам, за исключением военных кораблей.

Правило 2

Применение других глав

Правила других глав настоящей **Конвенции** применяются к ядерным судам, за исключением тех их положений, которые изменены правилами настоящей главы.

Правило 3

Изъятия

Ядерное судно ни при каких обстоятельствах не может быть освобождено от выполнения требований какого-либо из правил настоящей **Конвенции**.

Правило 4

Одобрение реакторной установки

Проект, конструкция, нормы контроля при изготовлении и монтаже реакторной установки отвечают требованиям и подлежат одобрению Администрацией. Они учитывают в отношении освидетельствований те ограничения, которые вызываются присутствием радиации.

Правило 5

Пригодность реакторной установки к эксплуатации в судовых условиях

Реакторная установка проектируется с учетом эксплуатации в специфических судовых условиях как при обычных, так и при исключительных обстоятельствах плавания судна.

Правило 6

Радиационная безопасность

Администрация принимает меры, чтобы в море или в порту гарантировать отсутствие чрезмерной радиационной или иной ядерной опасности, угрожающей экипажу, пассажирам, населению, водным путям, продовольственным либо водным ресурсам.

Правило 7

Информация о безопасности

а) Информация о безопасности подготавливается для оценки ядерной силовой установки и безопасности судна с тем, чтобы в море или в порту гарантировать отсутствие чрезмерной радиационной или иной ядерной опасности, угрожающей экипажу, пассажирам, населению, водным путям, продовольственным либо водным ресурсам. Если такая Информация о безопасности, которая всегда должна отражать фактическое состояние, удовлетворяет Администрацию, она одобряет ее.

б) Информация о безопасности заблаговременно представляется Договаривающимся правительствам тех стран, в которые предполагается заход ядерного судна, чтобы они могли оценить безопасность судна.

Правило 8

Руководство по эксплуатации

Для сведения и руководства обслуживающего персонала при выполнении им своих обязанностей подготавливается подробное Руководство по эксплуатации, затрагивающее все вопросы эксплуатации ядерной силовой установки, имеющие большое значение для обеспечения безопасности. Руководство по эксплуатации представляется на рассмотрение Администрации и одобряется ею. Его экземпляр находится на судне. Руководство по эксплуатации всегда отражает фактическое состояние дел.

Правило 9

Освидетельствования

Освидетельствования ядерных судов включают применимые требования [правила 7 главы I](#) или [правил 8, 9 и 10 главы I](#) в той мере, в какой освидетельствования не ограничены присутствием радиации. Кроме того, освидетельствования включают любые специальные требования Информации о безопасности. Независимо от положений [правил 8 и 10 главы I](#) во всех случаях они должны проводиться не реже одного раза в год.

Правило 10

Свидетельства

а) К ядерным судам не применяются положения [пункта "а" правила 12 главы I](#) и [правила 14 главы I](#).

б) Свидетельство, называемое Свидетельством о безопасности ядерного пассажирского судна, выдается ядерному пассажирскому судну после его

проверки и освидетельствования, если оно отвечает требованиям [глав II-1, II-2, III, IV](#) и VIII и любым иным применимым требованиям настоящих Правил.

с) Свидетельство, называемое Свидетельством о безопасности ядерного грузового судна, выдается ядерному грузовому судну после его проверки и освидетельствования, если оно отвечает изложенным в [правиле 10 главы I](#) требованиям в отношении освидетельствования грузовых судов, требованиям [глав II-1, II-2, III, IV](#) и VIII и любым иным применимым требованиям настоящих Правил.

d) В Свидетельствах о безопасности ядерного пассажирского судна и Свидетельствах о безопасности ядерного грузового судна указывается, что "Судно, будучи ядерным судном, отвечает всем требованиям главы VIII Конвенции и соответствует Информации о безопасности, одобренной для судна".

e) Срок действия Свидетельства о безопасности ядерного пассажирского судна и Свидетельства о безопасности ядерного грузового судна не может превышать 12 месяцев.

f) Свидетельства о безопасности ядерного пассажирского судна и Свидетельства о безопасности ядерного грузового судна выдаются либо Администрацией, либо лицом или организацией, должным образом ею на то уполномоченными. В любом случае Администрация несет полную ответственность за свидетельство.

Правило 11

Специальный контроль

В дополнение к контролю, установленному [правилом 19 главы I](#), ядерные суда подлежат специальному контролю до входа в порты Договаривающихся правительств в целях установления наличия на борту действительного Свидетельства о безопасности ядерного судна и отсутствия повышенной радиационной или иной ядерной опасности, угрожающей экипажу, пассажирам или населению, водным путям, продовольственным либо водным ресурсам в море или в порту.

Правило 12

Аварии

Капитан ядерного судна в случае аварии, могущей вызвать опасность для окружающей среды, немедленно информирует об этом Администрацию. Капитан немедленно информирует также компетентные правительственные

власти той страны, в водах которой может находиться или к водам которой приближается судно в поврежденном состоянии.

ГЛАВА IX. УПРАВЛЕНИЕ БЕЗОПАСНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИЕЙ СУДОВ

(введена [Резолюцией](#) Конференции Договаривающихся
правительств

Международной конвенции по охране человеческой жизни
на море 1974 года от 24.05.1994 N 1 с изменениями,
вступившими в силу 01.07.1998)

Правило 1

Определения

Для целей настоящей главы, если специально не предусмотрено иное:

1 "Международный кодекс по управлению безопасностью (МКУБ)" означает Международный [кодекс](#) по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения, принятый Организацией Резолюцией А.741(18), с поправками, которые могут быть внесены Организацией, при условии, что такие поправки принимаются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями [статьи VIII](#) настоящей Конвенции, касающимися процедур принятия поправок, применимых к приложению, за исключением его [главы I](#).

2 "Компания" означает собственника судна или любую другую организацию, или лицо, такое как управляющий или фрахтователь по бербоут-чартеру, которые приняли на себя ответственность за эксплуатацию судна от собственника судна и которые, при этом, согласились принять на себя все обязанности и всю ответственность, возлагаемые Международным [кодексом](#) по управлению безопасностью.

3 "Нефтяной танкер" - нефтяной танкер, определенный в [правиле II-1/2.22](#).
(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 20.05.2005 N MSC.194(80) с изменениями, вступившими в силу 01.01.2009)

4 "Танкер-химовоз" - танкер-химовоз, определенный в [пункте 2 правила 8 главы VII](#).

5 "Газовоз" - газовоз, определенный в [пункте 2 правила 11 главы VII](#).

6 "Навалочное судно" - судно, в конструкцию которого обычно входят одна палуба, бортовые подпалубные танки и бортовые скуловые танки в грузовых помещениях и которое предназначено преимущественно для

перевозки навалочных грузов и включает такие типы судов, как рудовозы и комбинированные суда.

7 "Подвижная буровая установка (ПБУ)" - судно, занятое бурильными операциями по разведке или разработке ресурсов недр морского дна, таких как жидкие или газообразные углеводороды, сера или соль.

8 "Высокоскоростное судно" - судно, определенное в [главе X/1](#).
(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 05.12.2000 N MSC.99(73))

Правило 2

Применение

1 Настоящая глава применяется к следующим судам, независимо от даты постройки:

.1 пассажирским судам, включая пассажирские высокоскоростные суда, - не позднее 1 июля 1998 года;

.2 нефтяным танкерам, танкерам-химовозам, газовозам, навалочным судам и грузовым высокоскоростным судам валовой вместимостью 500 и более - не позднее 1 июля 1998 года; и

.3 другим грузовым судам и подвижным буровым установкам валовой вместимостью 500 и более - не позднее 1 июля 2002 года.

2 Настоящая глава не применяется к государственным судам, эксплуатируемым в некоммерческих целях.

Правило 3

Требования по управлению безопасностью

1 Компания и судно должны отвечать требованиям Международного [кодекса](#) по управлению безопасностью. Для целей настоящего правила требования Кодекса должны рассматриваться как обязательные.
(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 05.12.2000 N MSC.99(73))

2 Судно эксплуатируется компанией, имеющей документ о соответствии, упомянутый в [правиле 4](#).

Правило 4

Выдача свидетельств

1 Документ о соответствии выдается каждой компании, которая отвечает требованиям Международного кодекса по управлению безопасностью. Этот документ выдается Администрацией, организацией, признанной Администрацией, или, по просьбе Администрации, другим Договаривающимся правительством.

2 Экземпляр Документа о соответствии находится на судне с тем, чтобы капитан мог предъявить его по требованию для проверки.

3 Свидетельство, именуемое Свидетельством об управлении безопасностью, выдается каждому судну Администрацией или организацией, признанной Администрацией. Администрация или признанная ею организация до выдачи Свидетельства об управлении безопасностью проверяет, что компания действует, а ее методы управления на борту судна осуществляются в соответствии с одобренной системой управления безопасностью.

Правило 5

Поддержание состояния системы

Состояние системы управления безопасностью поддерживается в соответствии с положениями Международного кодекса по управлению безопасностью.

Правило 6

Проверка и контроль

1 Администрация, другое Договаривающееся правительство, по просьбе Администрации, или организация, признанная Администрацией, должны периодически проверять надлежащую работу судовой системы управления безопасностью.

2 Судно, которое должно иметь свидетельство, выданное в соответствии с положениями пункта 3 правила 4, подлежит контролю в соответствии с положениями правила 4 главы XI. Для этой цели такое свидетельство должно рассматриваться как свидетельство, выданное согласно правилу 12 или правилу 13 главы I.

(в ред. Резолюции ИМО от 05.12.2000 N MSC.99(73))

Абзац исключен. - Резолюция ИМО от 05.12.2000 N MSC.99(73).

ГЛАВА X. МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДЛЯ ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ СУДОВ

(введена [Резолюцией](#) Конференции Договаривающихся
правительств
Международной конвенции по охране человеческой жизни
на море 1974 года от 24.05.1994 N 1
с изменениями, вступившими в силу 01.01.1996)

Правило 1

Определения

Для целей настоящей главы:

1 [Кодекс](#) высокоскоростных судов 1994 года (Кодекс ВС 1994 года) означает Международный кодекс безопасности высокоскоростных судов, одобренный Комитетом по безопасности на море Организации [Резолюцией](#) MSC.36(63), с поправками, которые могут быть внесены Организацией, при условии что такие поправки одобряются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями [статьи VIII](#) настоящей Конвенции, касающимися процедур внесения поправок в [приложение](#), за исключением его [главы I](#).

2 [Кодекс](#) высокоскоростных судов 2000 года (Кодекс ВС 2000 года) означает Международный кодекс безопасности высокоскоростных судов 2000 года, одобренный Комитетом по безопасности на море Организации [Резолюцией](#) MSC.97(73), с поправками, которые могут быть внесены Организацией, при условии что такие поправки одобряются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями [статьи VIII](#) настоящей Конвенции, касающимися процедур внесения поправок в [приложение](#), за исключением его [главы I](#).

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 05.12.2000 N MSC.99(73))

3 Высокоскоростное судно есть судно, способное развивать максимальную скорость в метрах в секунду (м/с), равную или превышающую:

$$3,7\sqrt[0,1667]{\nabla},$$

где:

∇ - водоизмещение, соответствующее расчетной ватерлинии (куб. м), за исключением судна, корпус которого полностью поддерживается над поверхностью воды в неводоизмещающем режиме за счет аэродинамических сил, создаваемых эффектом влияния земли.

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 05.12.2000 N MSC.99(73))

4 "Судно, построенное" означает судно, киль которого заложен или которое находится в подобной стадии постройки.

5 "Подобная стадия постройки" означает стадию, на которой:

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

.2 начата сборка этого судна, причем масса использованного материала составляет по меньшей мере 50 тонн или 3% расчетной массы материала всех корпусных конструкций, смотря по тому, что меньше.
(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 05.12.2000 N MSC.99(73))

Правило 2

Применение

1 Настоящая глава применяется к следующим высокоскоростным судам, построенным 1 января 1996 года или после этой даты:

.1 пассажирским судам, которые за время своего рейса не удаляются от места убежища на расстояние, превышающее расстояние, которое они могут пройти за 4 ч на эксплуатационной скорости при полной загрузке; и

.2 грузовым судам валовой вместимостью 500 и более, которые за время своего рейса не удаляются от места убежища на расстояние, превышающее расстояние, которое они могут пройти за 8 ч на эксплуатационной скорости при полной загрузке.

2 Любое судно, независимо от даты постройки, после ремонта, переоборудования, модификации и связанного с ними изменения в оборудовании, должно, по меньшей мере, отвечать требованиям, предъявлявшимся к нему до этого. Такое судно, если оно построено до 1 июля 2002 года, должно, как правило, отвечать требованиям, предъявляемым к судам, построенным в эту дату или после нее, по меньшей мере в той же степени, как до производства такого ремонта, переоборудования, модификации или изменения в оборудовании. В части, подвергаемой капитальному ремонту, переоборудованию, модификации существенного характера и связанному с ними изменению в оборудовании, суда должны отвечать требованиям, предъявляемым к судам, построенным 1 июля 2002 года или после этой даты, в той мере, в какой Администрация сочтет это целесообразным и практически возможным.
(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 05.12.2000 N MSC.99(73))

Правило 3

Требования, предъявляемые к высокоскоростным судам

1 Независимо от положений [глав I - IV](#) и [правил V/18, 19 и 20](#):

.1 высокоскоростное судно, построенное 1 января 1996 года или после этой даты, но до 1 июля 2002 года, отвечающее всем требованиям [Кодекса](#) высокоскоростных судов 1994 года, освидетельствованное и получившее свидетельство, как предусмотрено этим [Кодексом](#), считается отвечающим требованиям [глав I - IV](#) и [правил V/18, 19 и 20](#). Для целей настоящего правила требования этого [Кодекса](#) должны рассматриваться как обязательные.

.2 высокоскоростное судно, построенное 1 июля 2002 года или после этой даты, отвечающее всем требованиям [Кодекса](#) высокоскоростных судов 2000 года, освидетельствованное и получившее свидетельство, как предусмотрено этим [Кодексом](#), считается отвечающим требованиям [глав I - IV](#) и [правил V/18, 19 и 20](#).

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 05.12.2000 N MSC.99(73))

2 Свидетельства и разрешения, выданные на основании [Кодекса](#) высокоскоростных судов, имеют такую же силу и такое же признание, как и свидетельства, выданные на основании [главы I](#).

**ГЛАВА XI-1. СПЕЦИАЛЬНЫЕ МЕРЫ
ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ**
(введена [Резолюцией](#) Конференции Договаривающихся
правительств

Международной конвенции по охране человеческой жизни
на море 1974 года от 24.05.1994 N 1
с изменениями, вступившими в силу 01.01.1996)

Правило 1

Предоставление полномочий признанным организациям
(в ред. [Резолюций](#) ИМО от 04.06.1996 N [MSC.47\(66\)](#),
от 21.06.2013 N [MSC.350\(92\)](#))

Администрация предоставляет полномочия организациям, упомянутым в [правиле I/6](#), включая классификационные общества, в соответствии с положениями настоящей Конвенции и [Кодекса](#) о признанных организациях (Кодекс ПО), состоящего из [части 1](#), [части 2](#) (положения которых рассматриваются как обязательные) и [части 3](#) (положения которой рассматриваются как рекомендательные), принятого Организацией резолюцией MSC.349(92), с поправками, которые могут быть внесены Организацией, при условии что:

.1 поправки к [части 1](#) и [части 2](#) Кодекса ПО одобряются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями [статьи VIII](#) настоящей Конвенции;

.2 поправки к [части 3](#) Кодекса ПО одобряются Комитетом по безопасности на море в соответствии с его Правилами процедуры; и

.3 любые поправки, одобренные Комитетом по безопасности на море и Комитетом по защите морской среды, являются идентичными и вступают в силу или начинают действовать одновременно, как это требуется.

Правило 2

Расширенные освидетельствования

Навалочные суда, определенные в [пункте 6 правила 1 главы IX](#), и нефтяные танкеры, определенные в [правиле II-1/2.22](#), подлежат проверкам по расширенной программе в соответствии с Международным кодексом по расширенной программе проверок во время освидетельствований навалочных судов и нефтяных танкеров 2011 года (Кодекс ПРО 2011 года), принятым Ассамблеей Организации [резолюцией A.1049\(27\)](#), с поправками, которые могут быть внесены Организацией, при условии, что такие поправки принимаются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями [статьи VIII](#) настоящей Конвенции, касающимися процедур принятия поправок, применимых к [приложению](#), за исключением его [главы I](#). (в ред. Резолюций ИМО от 20.05.2005 N [MSC.194\(80\)](#) с изменениями, вступившими в силу 01.01.2009, от 24.05.2012 N [MSC.325\(90\)](#))

Правило 2-1

Гармонизация периодов освидетельствования грузовых судов, не подпадающих под действие Кодекса ПРО (введено [Резолюцией](#) ИМО от 25.11.2016 N [MSC.409\(97\)](#))

Для грузовых судов, не подлежащих проверкам по расширенной программе согласно [правилу XI-1/2](#), несмотря на любые другие положения, промежуточные освидетельствования и освидетельствования для возобновления свидетельства, включенные в [правило I/10](#), могут проводиться и завершаться в течение соответствующих периодов времени, как указано в Кодексе ПРО 2011 года с возможными поправками, и руководствах, разработанных Организацией, смотря по тому, что применимо.

Правило 3

Опознавательный номер судов

(в ред. [Резолюции](#) Конференции Договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года от 12.12.2002 N 1)

(Пункты 4 и 5 применяются ко всем судам, к которым применяется настоящее правило. Для судов, построенных до 1 июля 2004 года, требования пунктов 4 и 5 должны выполняться не позднее первого планового докования судна после 1 июля 2004 года)

1 Настоящее правило применяется ко всем пассажирским судам валовой вместимостью 100 и более и ко всем грузовым судам валовой вместимостью 300 и более.

2 Каждое судно должно иметь опознавательный номер, который соответствует системе опознавательных номеров судов ИМО, принятой Организацией.

3 Опознавательный номер судна должен включаться в свидетельства и заверенные копии свидетельств, которые выдаются согласно правилу 12 или правилу 13 главы I.

4 Опознавательный номер судна должен быть нанесен постоянно:

.1 на видном месте на корме судна или на бортовой обшивке в средней части судна, на левом и правом бортах, выше самой высокой назначенной грузовой ватерлинии; или на обеих бортовых сторонах надстройки, на левом и правом бортах; или на лобовом листе надстройки; или, в случае пассажирских судов, на горизонтальной поверхности, видимой сверху; и

.2 на легкодоступном месте на одной из концевых поперечных переборок машинных помещений, определенных в правиле II-2/3.30, или на одном из люков; или, в случае танкеров, в насосном отделении; или, в случае судов, имеющих помещения с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, определенные в правиле II-2/3.41, на одной из концевых поперечных переборок помещений с горизонтальным способом погрузки и выгрузки.

(в ред. Резолюции Конференции Договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года от 12.12.2002 N 1)

5.1 Эта постоянная маркировка должна быть хорошо заметна, размещена в стороне от любой другой маркировки на корпусе и окрашена контрастирующим цветом.

(п. 5.1 введен Резолюцией Конференции Договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года от 12.12.2002 N 1)

5.2 Высота постоянной маркировки, упомянутой в пункте 4.1, должна быть не менее 200 мм. Высота постоянной маркировки, упомянутой в пункте 4.2, должна быть не менее 100 мм. Ширина знаков выбирается

пропорционально высоте.

(п. 5.2 введен [Резолюцией](#) Конференции Договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года от 12.12.2002 N 1)

5.3 Постоянная маркировка может выполняться накладными знаками или гравировкой, или кернением, или любым другим равноценным способом, обеспечивающим, чтобы маркировку опознавательного номера судна нельзя было легко уничтожить.

(п. 5.3 введен [Резолюцией](#) Конференции Договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года от 12.12.2002 N 1)

5.4 На судах, построенных из неметаллических материалов, способ нанесения опознавательного номера судна определяется Администрацией.

(п. 5.4 введен [Резолюцией](#) Конференции Договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года от 12.12.2002 N 1)

Правило 3-1

Идентификационный номер компании и зарегистрированного собственника

(введено [Резолюцией](#) ИМО от 20.05.2005 N MSC.194(80)
с изменениями, вступившими в силу 01.01.2009)

1 Настоящее правило применяется к компаниям и зарегистрированным собственникам судов, к которым применяется [глава I](#).

2 Для целей настоящего правила зарегистрированные собственники устанавливаются Администрацией и компанией, как она определена в [правиле IX/1](#).

3 Каждой компании и каждому зарегистрированному собственнику присваивается идентификационный номер, соответствующий принятой Организацией системе ИМО по присвоению компаниям и зарегистрированным собственникам уникальных идентификационных номеров.

4 Идентификационный номер компании включается в свидетельства и их заверенные копии, выдаваемые на основании [правил IX/4](#) и раздела A/19.2 или A/19.4 Кодекса ОСПС.

5 Настоящее правило начинает действовать, когда упомянутые в [пункте 4](#) свидетельства выдаются или возобновляются 1 января 2009 года или после этой даты.

Правило 4

Контроль государства порта за выполнением эксплуатационных требований

1 Судно, находясь в порту другого Договаривающегося правительства, подлежит контролю должностных лиц, надлежащим образом уполномоченных этим правительством, который касается выполнения эксплуатационных требований в отношении безопасности судов, если имеются явные основания полагать, что капитан или экипаж не знают важнейшие судовые процедуры, относящиеся к безопасности судов.

2 При обстоятельствах, определенных в [пункте 1](#) настоящего правила, Договаривающееся правительство, осуществляющее контроль, принимает меры, обеспечивающие, чтобы судно не отошло до тех пор, пока положение дел не будет исправлено в соответствии с требованиями настоящей Конвенции.

3 К настоящему правилу применяется предписанный в [правиле 19 главы I](#) порядок проведения контроля государством порта.

4 Ничто в настоящем правиле не должно истолковываться как ограничивающее права и обязанности Договаривающегося правительства, осуществляющего контроль за выполнением эксплуатационных требований, специально предусмотренных в правилах.

Правило 5

Журнал непрерывной регистрации истории судна (введено [Резолюцией](#) Конференции Договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года от 12.12.2002 N 1)

1 Каждому судну, к которому применяется [глава I](#), должен выдаваться Журнал непрерывной регистрации истории судна.

2.1 Целью Журнала является обеспечение бортовой регистрации истории судна в отношении вносимой в него информации.

2.2 Для судов, построенных до 1 июля 2004 года, Журнал должен отражать историю судна по меньшей мере начиная с 1 июля 2004 года.

3 Журнал выдается Администрацией каждому судну, имеющему право плавать под ее флагом, и должен содержать по меньшей мере следующую информацию:

(Журнал непрерывной регистрации истории судна должен содержать сведения, указанные в [пунктах 3.7](#) и [3.10](#), когда он выдается или возобновляется 1 января 2009 года или после этой даты)
(Абзац введен [Резолюцией](#) ИМО от 20.05.2005 N MSC.194(80) с изменениями, вступившими в силу 01.01.2009)

- .1 название государства, под флагом которого судно имеет право плавать;
- .2 дату регистрации судна в этом государстве;
- .3 опознавательный номер судна в соответствии с [правилом 3](#);
- .4 название судна;
- .5 порт, в котором судно зарегистрировано;
- .6 название зарегистрированного(ых) собственника(ов) и его(их) зарегистрированный(ые) адрес(а);
- .7 идентификационный номер зарегистрированного собственника;
(пп. 3.7 введен [Резолюцией](#) ИМО от 20.05.2005 N MSC.194(80) с изменениями, вступившими в силу 01.01.2009)
- .8 название зарегистрированного(ых) фрахтователя(ей) по бербоут-чартеру и его(их) зарегистрированный(ые) адрес(а), если это применимо;
- .9 название компании, определенной в [правиле IX/1](#), ее зарегистрированный адрес и адрес(а), откуда эта компания осуществляет деятельность по управлению безопасностью;
- .10 идентификационный номер компании;
(пп. 3.10 введен [Резолюцией](#) ИМО от 20.05.2005 N MSC.194(80) с изменениями, вступившими в силу 01.01.2009)
- .11 названия всех классификационных обществ, присвоивших судну класс;
- .12 название Администрации или Договаривающегося правительства, или признанной организации, выдавших компании, эксплуатирующей судно, Документ о соответствии (или Временный документ о соответствии), указанный в [МКУБ](#), определенном в [правиле IX/1](#), и название органа, проводившего ревизию, на основании которой был выдан Документ о соответствии, если это не тот же орган, который выдал этот Документ;
- .13 название Администрации или Договаривающегося правительства, или признанной организации, выдавших судну Свидетельство об управлении

безопасностью (или Временное свидетельство об управлении безопасностью), указанное в МКУБ, определенном в [правиле IX/1](#), и название органа, проводившего ревизию, на основании которой было выдано Свидетельство об управлении безопасностью, если это не тот же орган, который выдал это Свидетельство;

.14 название Администрации или Договаривающегося правительства, или признанной в области охраны организации, выдавших Международное свидетельство об охране судна (или Временное международное свидетельство об охране судна), указанное в части А Кодекса ОСПС, определенного в [правиле XI-2/1](#), и название органа, проводившего проверку, на основании которой было выдано Свидетельство, если это не тот же орган, который выдал это Свидетельство; и

.15 дату прекращения регистрации судна в этом государстве.

4.1 Любые изменения, относящиеся к записям, упомянутым в [пунктах 3.4 - 3.12](#), заносятся в Журнал таким образом, чтобы предоставлять обновленную текущую информацию вместе с последовательностью этих изменений.

4.2 В случае изменений, относящихся к записям, упомянутым в [пункте 4.1](#), Администрация выдает судам, имеющим право плавать под ее флагом, как можно скорее, но не позднее чем через три месяца после даты изменения либо пересмотренный и обновленный вариант Журнала, либо соответствующие поправки к Журналу.

4.3 В случае изменений, относящихся к записям, упомянутым в [пункте 4.1](#), Администрация, до выдачи пересмотренного и обновленного варианта Журнала, уполномочивает и требует либо от компании, определенной в [правиле IX/1](#), либо от капитана судна вносить в Журнал поправки, отражающие эти изменения. В таких случаях после внесения в Журнал поправок компания незамедлительно информирует Администрацию, соответственно.

5.1 Журнал должен быть составлен на английском, испанском или французском языке. Кроме того, может предоставляться перевод Журнала на официальный язык или языки Администрации.

5.2 Журнал составляется по форме, разработанной Организацией, и ведется в соответствии с руководством, разработанным Организацией. Любые предыдущие записи в Журнале не должны изменяться, зачеркиваться или каким-либо образом стираться или приводиться в неразборчивый вид.

6 Если судно передается под флаг другого государства или продается другому собственнику (или принимается другим фрахтователем по бербоут-чартеру) либо если другая компания принимает на себя ответственность за

эксплуатацию судна, Журнал должен оставаться на судне.

7 Если судно должно быть передано под флаг другого государства, компания должна сообщить Администрации название государства, под флаг которого передается судно, с тем чтобы Администрация могла направить этому государству экземпляр Журнала, охватывающего период времени, в течение которого данное судно находилось под его юрисдикцией.

8 Если судно передается под флаг другого государства, правительство которого является Договаривающимся правительством, Договаривающееся правительство государства, под флагом которого до этого времени плавало судно, должно направить Администрации, как можно скорее после такой передачи, экземпляр соответствующего Журнала, охватывающего период времени, в течение которого данное судно находилось под его юрисдикцией, вместе с любыми Журналами, ранее выданными этому судну другими государствами.

9 Если судно передается под флаг другого государства, Администрация должна приложить предыдущие Журналы к Журналу, который Администрация выдаст судну, с тем чтобы обеспечить непрерывную регистрацию истории судна, что является целью данного правила.

10 Журнал должен храниться на судне и быть доступен для проверки в любое время.

Правило 6

Дополнительные требования к расследованию аварий и инцидентов на море

(введено Резолюцией ИМО от 16.05.2008 N MSC.257(84))

Принимая во внимание [правило I/21](#), каждая Администрация должна проводить расследования аварий и инцидентов на море в соответствии с положениями настоящей Конвенции, дополненными положениями [Кодекса международных стандартов и рекомендуемой практики расследования аварии или инцидента на море \(Кодекс расследования аварий\)](#), принятого [Резолюцией MSC.255\(84\)](#), и

.1 положения [частей I и II](#) Кодекса расследования аварий должны полностью выполняться;

.2 для достижения более единообразного осуществления [Кодекса расследования аварий](#) соответствующее руководство и объяснительный материал, содержащиеся в [части III](#) Кодекса расследования аварий, должны приниматься во внимание в максимально возможной степени;

.3 поправки к [частям I и II](#) Кодекса расследования аварий должны одобряться, вступать в силу и действовать в соответствии с положениями [статьи VIII](#) настоящей Конвенции, касающимися процедур внесения поправок в [приложение](#), за исключением положений его [главы I](#); и

.4 поправки в [часть III](#) Кодекса расследования аварий должны вноситься Комитетом по безопасности на море в соответствии с его правилами процедуры.

Правило 7

Прибор для проверки состава атмосферы в закрытых помещениях (введено [Резолюцией](#) ИМО от 21.11.2014 N MSC.380(94))

На каждом судне, к которому применяется [глава I](#), должен иметься подходящий переносной прибор или приборы для проверки состава атмосферы. Как минимум, таким прибором должно быть возможно измерить концентрации кислорода, воспламеняющихся газов или паров, сероводорода и оксида углерода до входа в закрытые помещения. Настоящее правило может быть выполнено при наличии приборов, имеющихся на судне согласно иным требованиям. Должны быть предусмотрены подходящие средства для калибровки всех таких приборов.

Глава XI-2. СПЕЦИАЛЬНЫЕ МЕРЫ ПО УСИЛЕНИЮ ОХРАНЫ НА МОРЕ

(введена [Резолюцией](#) Конференции Договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года от 12.12.2002 N 1)

Правило 1

Определения

1 Для целей настоящей главы, если специально не предусмотрено иное:

.1 Навалочное судно означает навалочное судно, определенное в [правиле IX/1.6](#).

.2 Танкер-химовоз означает танкер-химовоз, определенный в [правиле VII/8.2](#).

.3 Газовоз означает газовоз, определенный в [правиле VII/11.2](#).

.4 Высокоскоростное судно означает судно, определенное в [правиле X/1.2](#).

.5 Морская передвижная буровая установка означает морскую передвижную буровую установку с механическими средствами движения, определенную в [правиле IX/1](#), не находящуюся на месте разработки.

.6 Нефтяной танкер означает нефтяной танкер, определенный в [правиле II-1/2.22](#).

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 20.05.2005 N MSC.194(80) с изменениями, вступившими в силу 01.01.2009)

.7 Компания означает компанию, определенную в [правиле IX/1](#).

.8 Взаимодействие судно/порт означает взаимодействия, которые происходят, когда судно прямо и непосредственно затрагивается действиями, связанными с перемещением людей, грузов или предоставлением портовых услуг судну или со стороны судна.

.9 Портовое средство означает место, определенное Договаривающимся правительством или назначенным органом, где происходит взаимодействие судно/порт. Этот термин включает такие районы, как места якорных стоянок, места ожидания причала и подходы с моря, в зависимости от случая.

.10 Деятельность судно - судно означает любую деятельность, которая не связана с портовым средством и охватывает передачу грузов или людей с одного судна на другое.

.11 Назначенный орган означает организацию(и) или администрацию(и), на которую(ые) в системе Договаривающегося правительства возложена ответственность за обеспечение осуществления положений настоящей главы, относящихся к охране портовых средств и взаимодействию судно/порт, с точки зрения портового средства.

.12 Международный кодекс по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС) означает Международный кодекс по охране судов и портовых средств, состоящий из части А (положения которой рассматриваются как имеющие обязательную силу) и части В (положения которой рассматриваются как рекомендательные), принятый 12 декабря 2002 года Резолюцией 2 Конференции Договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, с поправками, которые могут быть внесены Организацией, при условии что:

.1 поправки к части А Кодекса одобряются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями [статьи VIII](#) настоящей Конвенции, касающимися процедур внесения поправок в [приложение](#), за исключением [главы I](#); и

.2 поправки к части В Кодекса принимаются Комитетом по безопасности

на море в соответствии с его правилами процедуры.

.13 Происшествие, связанное с охраной, означает любое подозрительное действие или обстоятельство, угрожающие безопасности судна, включая морскую передвижную буровую установку и высокоскоростное судно, или портового средства, или взаимодействия судно/порт, или любой деятельности судно - судно.

.14 Уровень охраны означает оценку степени опасности того, что произойдет или будет совершена попытка спровоцировать происшествие, связанное с охраной.

.15 Декларация об охране означает соглашение, достигнутое между судном и портовым средством или другим судном, с которыми оно взаимодействует, устанавливающее меры охраны, которые будет принимать каждая сторона.

.16 Признанная в области охраны организация означает организацию, обладающую надлежащей компетенцией по вопросам охраны и соответствующим знанием судовых и портовых операций, уполномоченную выполнять деятельность по оценке или проверке, или одобрению, или выдаче свидетельств, требуемую настоящей главой или частью А Кодекса ОСПС.

2 Термин "судно", когда он используется в [правилах 3 - 13](#), включает морские передвижные буровые установки и высокоскоростные суда.

3 Выражение "все суда", когда оно используется в настоящей главе, означает любое судно, к которому применяется настоящая глава.

4 Выражение "Договаривающееся правительство", когда оно используется в [правилах 3, 4, 7 и 10 - 13](#), включает также "Назначенный орган".

Правило 2

Применение

1 Настоящая глава применяется к:

.1 следующим типам судов, совершающих международные рейсы:

.1.1 пассажирским судам, включая высокоскоростные пассажирские суда;

.1.2 грузовым судам, включая высокоскоростные суда, валовой вместимостью 500 и более; и

.1.3 морским передвижным буровым установкам; и

.2 портовым средствам, обслуживающим такие суда, совершающие международные рейсы.

2 Несмотря на положения [пункта 1.2](#), Договаривающиеся правительства должны решить, в каком объеме настоящая глава и соответствующие разделы части А Кодекса ОСПС будут применяться к тем портовым средствам, находящимся на их территории, которые, хотя и используются главным образом судами, не совершающими международных рейсов, должны иногда обслуживать суда, прибывающие из международного рейса или отбывающие в международный рейс.

2.1 Договаривающиеся правительства должны основывать свои решения, принятые на основании [пункта 2](#), на оценке охраны портового средства, выполненной в соответствии с положениями части А Кодекса ОСПС.

2.2 Любое решение, принимаемое Договаривающимся правительством на основании [пункта 2](#), не должно снижать уровень охраны, который должен быть достигнут согласно настоящей главе или части А Кодекса ОСПС.

3 Настоящая глава не применяется к военным кораблям, военно-вспомогательным судам или другим судам, принадлежащим Договаривающемуся правительству или эксплуатируемым им и используемым только для правительственной некоммерческой службы.

4 Ничто в настоящей статье не наносит ущерба правам или обязательствам государств согласно международному праву.

Правило 3

Обязанности Договаривающихся правительств в отношении охраны

1 Администрации должны устанавливать уровни охраны и обеспечивать предоставление информации об уровнях охраны судам, имеющим право плавать под их флагом. При изменениях уровня охраны информация об уровне охраны обновляется, как требуют обстоятельства.

2 Договаривающиеся правительства должны устанавливать уровни охраны и обеспечивать предоставление информации об уровнях охраны портовым средствам, находящимся на их территории, а также судам до захода в порт или во время пребывания в порту, находящемся на их территории. При изменениях уровня охраны информация об уровне охраны обновляется, как требуют обстоятельства.

Правило 4

Требования к компаниям и судам

1 Компании должны выполнять соответствующие требования настоящей главы и части А Кодекса ОСПС, принимая во внимание рекомендации, приведенные в части В Кодекса ОСПС.

2 Суда должны выполнять соответствующие требования настоящей главы и части А Кодекса ОСПС, принимая во внимание рекомендации, приведенные в части В Кодекса ОСПС; такое выполнение требований должно проверяться и оформляться свидетельством, как предусмотрено в части А Кодекса ОСПС.

3 До захода в порт, находящийся на территории Договаривающегося правительства, или во время пребывания в этом порту судно должно выполнять требования в отношении уровня охраны, установленного этим Договаривающимся правительством, если такой уровень охраны является более высоким, чем уровень охраны, установленный Администрацией для этого судна.

4 Суда должны принимать без необоснованной задержки необходимые меры в случае любого повышения уровня охраны.

5 Если судно не выполняет требования настоящей главы или части А Кодекса ОСПС либо не может выполнять требования, соответствующие уровню охраны, установленному Администрацией или другим Договаривающимся правительством и применимому к этому судну, то оно уведомляет об этом соответствующий компетентный орган до проведения любого мероприятия по взаимодействию судно/порт или до захода в порт, смотря по тому, что происходит раньше.

Правило 5

Особая ответственность компаний

Компания должна обеспечить, чтобы капитан всегда имел на борту информацию, позволяющую должностным лицам, надлежащим образом уполномоченным Договаривающимся правительством, установить:

.1 лицо, отвечающее за назначение членов экипажа или иных лиц, в данное время работающих по найму либо занятых на борту судна в какой-либо должности, связанной с деятельностью этого судна;

.2 лицо, отвечающее за принятие решений по использованию судна; и

.3 в случаях, когда судно эксплуатируется на условиях чартера(ов), - лиц, являющихся сторонами этого(их) чартера(ов).

Правило 6

Судовая система тревожного оповещения

1 Все суда должны быть оборудованы судовой системой тревожного оповещения следующим образом:

.1 суда, построенные 1 июля 2004 года или после этой даты;

.2 пассажирские суда, включая высокоскоростные пассажирские суда, построенные до 1 июля 2004 года, - не позднее первого освидетельствования радиоустановки после 1 июля 2004 года;

.3 нефтяные танкеры, танкеры-химовозы, газовозы, навалочные суда и высокоскоростные грузовые суда валовой вместимостью 500 и более, построенные до 1 июля 2004 года, - не позднее первого освидетельствования радиоустановки после 1 июля 2004 года; и

.4 прочие грузовые суда валовой вместимостью 500 и более и морские передвижные буровые установки, построенные до 1 июля 2004 года, - не позднее первого освидетельствования радиоустановки после 1 июля 2006 года.

2 Судовая система тревожного оповещения при приведении ее в действие:

.1 должна включать и передавать компетентному органу, назначенному Администрацией, который в данных обстоятельствах может включать компанию, тревожное оповещение в направлении судно - берег, указывающее опознавательные данные судна и его координаты и предупреждающее, что безопасность судна находится под угрозой или снизилась;

.2 не должна направлять тревожного оповещения другим судам;

.3 не должна подавать какого-либо аварийно-предупредительного сигнала на самом судне; и

.4 должна непрерывно передавать тревожное оповещение, до тех пор пока не будет выключена и/или возвращена в исходное положение.

3 Судовая система тревожного оповещения должна:

.1 быть такой, чтобы ее можно было привести в действие с ходового мостика и по меньшей мере из одного другого места; и

.2 отвечать эксплуатационным требованиям не ниже тех, которые приняты Организацией.

4 Места, с которых приводится в действие судовая система тревожного

оповещения, устраиваются таким образом, чтобы предотвратить случайное срабатывание судовой системы тревожного оповещения.

5 Требование относительно судовой системы тревожного оповещения может быть выполнено путем использования радиоустановки, оборудованной для соответствия требованиям [главы IV](#), при условии что выполнены все требования настоящего правила.

6 В случае, когда Администрация получает извещение о переданном с судна тревожном оповещении, она немедленно извещает государство(а), вблизи которого(ых) судно в данное время совершает плавание.

7 В случае, когда Договаривающееся правительство получает извещение о тревожном оповещении, переданном с судна, не имеющего права плавать под его флагом, оно немедленно извещает соответствующую Администрацию и, при необходимости, государство(а), вблизи которого(ых) судно в данное время совершает плавание.

Правило 7

Угроза для судов

1 Договаривающиеся правительства должны устанавливать уровни охраны и обеспечивать предоставление информации об уровнях охраны судам, совершающим плавание в их территориальном море или сообщившим о намерении войти в их территориальное море.

2 Договаривающиеся правительства должны обеспечить пункт связи, через который такие суда могут обратиться за рекомендацией или содействием и которому они могут сообщать о любых связанных с охраной проблемах, касающихся других судов, активности или связи.

3 Если установлена опасность нападения, соответствующее Договаривающееся правительство должно информировать соответствующие суда и их Администрации о:

.1 действующем уровне охраны;

.2 любых мерах охраны, которые должны принять соответствующие суда для самозащиты от нападения, в соответствии с положениями части А Кодекса ОСПС; и

.3 мерах охраны, которые решило принять прибрежное государство, в зависимости от случая.

Правило 8

Свобода действий капитана в вопросах безопасности и охраны судна

1 Капитан не должен быть ограничен компанией, фрахтователем или любым иным лицом в принятии или выполнении любого решения, которое, по его профессиональному мнению, необходимо для поддержания уровня безопасности и охраны судна. Такие решения включают отказ принять на борт людей (за исключением тех, которые надлежащим образом уполномочены Договаривающимся правительством) или их личные вещи, а также отказ принять груз, включая контейнеры или иные закрытые грузовые транспортные единицы.

2 Если, по профессиональному мнению капитана, в ходе судовых операций возникает противоречие между применимыми к судну требованиями безопасности и охраны, капитан должен выполнять те требования, которые необходимы для поддержания безопасности судна. В таких случаях капитан может ввести временные меры охраны и должен сразу информировать Администрацию и, при необходимости, Договаривающееся правительство, в порту которого находится или в порт которого намеревается зайти судно. Любые такие временные меры охраны, принятые на основании настоящего правила, должны, в максимально возможной степени, соответствовать существующему уровню охраны. Когда такие случаи выявляются, Администрация должна обеспечить, чтобы такие противоречия разрешались, а возможность их повторения была сведена к минимуму.

Правило 9

Меры, связанные с контролем и выполнением требований

1 Контроль судов в порту

1.1 Для целей настоящей главы каждое судно, к которому применяется настоящая глава, при пребывании в порту другого Договаривающегося правительства подлежит контролю должностными лицами, надлежащим образом уполномоченными этим правительством; эти лица могут быть теми же должностными лицами, которые выполняют функции, описанные в [правиле I/19](#).

Такой контроль должен быть ограничен проверкой наличия на судне действительного Международного свидетельства об охране судна или действительного Временного международного свидетельства об охране судна, выданного на основании положений части А Кодекса ОСПС ("Свидетельство"), которые, если они действительны, должны признаваться, если нет явных оснований полагать, что судно не выполняет требования

настоящей главы или части А Кодекса ОСПС.

1.2 Если такие явные основания имеются или если действительное Свидетельство не предъявлено по требованию, должностные лица, надлежащим образом уполномоченные Договаривающимся правительством, должны применить к этому судну одну или более мер контроля, предусмотренных в [пункте 1.3](#). Любые такие примененные меры должны быть соразмерными, принимая во внимание рекомендации, приведенные в части В Кодекса ОСПС.

1.3 Такими мерами контроля являются: проверка судна, отсрочка отхода судна, задержание судна, ограничение операций, включая перемещение в пределах порта, или выдворение судна из порта. Такие меры контроля могут, дополнительно или альтернативно, включать иные менее строгие меры административного характера или по исправлению положения.

2 Суда, намеревающиеся зайти в порт другого Договаривающегося правительства

2.1 Для целей настоящей главы Договаривающееся правительство может потребовать от судов, намеревающихся зайти в его порты, представления должностным лицам, надлежащим образом уполномоченным этим Договаривающимся правительством, с целью убедиться, что суда выполняют требования настоящей главы до их захода в порт, для избежания необходимости применить меры контроля или предпринять шаги, нижеследующих сведений относительно:

.1 наличия на судне действительного Свидетельства и названия органа, выдавшего свидетельство;

.2 уровня охраны, с которым судно эксплуатируется в данное время;

.3 уровня охраны, с которым судно эксплуатировалось в любом предыдущем порту, где оно осуществляло взаимодействие судно/порт в период времени, указанный в [пункте 2.3](#);

.4 любых специальных или дополнительных мер охраны, принятых судном в любом предыдущем порту, где оно осуществляло взаимодействие судно/порт в период времени, указанный в [пункте 2.3](#);

.5 соблюдения соответствующих процедур по охране судна в ходе любой деятельности судно - судно в период времени, указанный в [пункте 2.3](#); или

.6 иных практических сведений, относящихся к вопросам охраны (но не подробности плана охраны судна), принимая во внимание рекомендации, приведенные в части В Кодекса ОСПС.

По требованию Договаривающегося правительства судно или компания должны представить подтверждение требуемых выше сведений, приемлемое для этого Договаривающегося правительства.

2.2 Каждое судно, к которому применяется настоящая глава, намеревающееся зайти в порт другого Договаривающегося правительства, должно представить сведения, указанные в [пункте 2.1](#), по требованию должностных лиц, надлежащим образом уполномоченных этим правительством. Капитан может отказаться предоставить такие сведения, при том понимании, что невыполнение этого требования может привести к отказу в заходе в порт.

2.3 Судно должно хранить подборку указанных в [пункте 2.1](#) сведений за последние 10 заходов в портовые средства.

2.4 Если, получив описанные в [пункте 2.1](#) сведения, должностные лица, надлежащим образом уполномоченные Договаривающимся правительством порта, в который намеревается зайти судно, имеют явные основания полагать, что судно не выполняет требования настоящей главы или части А Кодекса ОСПС, такие должностные лица должны попытаться установить связь с судном и между судном и Администрацией с целью устранить несоответствие. Если такая связь не привела к устранению несоответствия или если такие должностные лица имеют иные явные основания полагать, что судно не выполняет требования настоящей главы или части А Кодекса ОСПС, такие должностные лица могут предпринять в отношении этого судна шаги, предусмотренные в [пункте 2.5](#). Любые такие предпринятые шаги должны быть соразмерными, принимая во внимание рекомендации, приведенные в части В Кодекса ОСПС.

2.5 Такими шагами являются:

.1 требование устранить несоответствие;

.2 требование к судну проследовать к конкретному месту в территориальном море или внутренних водах этого Договаривающегося правительства;

.3 проверка судна, если судно находится в территориальном море Договаривающегося правительства, в порт которого намеревается зайти это судно; или

.4 отказ в заходе в порт.

До того как предпринять любые такие шаги, Договаривающееся правительство должно проинформировать судно о своих намерениях. Получив эту информацию, капитан может отказаться от намерения зайти в порт. В

таких случаях настоящее правило не применяется.

3 Дополнительные положения

3.1 В случае:

.1 применения меры контроля, иной чем менее строгая мера административного характера или по исправлению положения, упомянутая в [пункте 1.3](#), или

.2 предпринятия любого из шагов, упомянутых в [пункте 2.5](#),

должностное лицо, надлежащим образом уполномоченное Договаривающимся правительством, должно немедленно в письменной форме информировать Администрацию, указав, какие меры контроля были применены или какие шаги были предприняты, а также их причины. Договаривающееся правительство, которое применяет меры контроля или предпринимает шаги, должно также уведомить признанную в области охраны организацию, выдавшую Свидетельство, относящееся к конкретному судну, а также Организацию, о том, что были применены такие меры контроля или предприняты такие шаги.

3.2 Если судну отказано в заходе в порт или если судно выдворено из порта, власти государства порта должны сообщить соответствующие факты властям государства последующих портов захода, если они известны, и другим соответствующим прибрежным государствам, принимая во внимание руководство, которое будет разработано Организацией. Должны быть обеспечены конфиденциальный характер и защита таких сообщаемых сведений.

3.3 Отказ в заходе в порт на основании [пунктов 2.4](#) и [2.5](#) или выдворение из порта на основании [пунктов 1.1 - 1.3](#) применяются только в случае, если должностные лица, надлежащим образом уполномоченные Договаривающимся правительством, имеют явные основания полагать, что судно представляет непосредственную угрозу защищенности или безопасности людей либо судов или иного имущества и отсутствуют иные подходящие средства для устранения этой угрозы.

3.4 Меры контроля, упомянутые в [пункте 1.3](#), и шаги, упомянутые в [пункте 2.5](#), применяются и предпринимаются на основании настоящего правила только до тех пор, пока несоответствие, повлекшее применение мер контроля или предпринятое шагов, не будет устранено к удовлетворению Договаривающегося правительства, принимая во внимание меры, предложенные судном или Администрацией, если таковые будут.

3.5 При осуществлении Договаривающимися правительствами контроля

на основании [пункта 1](#) или предпринятии шагов на основании [пункта 2](#):

.1 должны прилагаться все возможные усилия, чтобы избежать необоснованного задержания судна или необоснованной отсрочки его отхода. Если в результате этого контроля или шагов судно подверглось необоснованному задержанию или если его отход был необоснованно отсрочен, оно имеет право на возмещение любых понесенных убытков или ущерба; и

.2 не должно создаваться помех для необходимого доступа на судно в чрезвычайных ситуациях или по гуманитарным соображениям и в целях охраны.

Правило 10

Требования к портовым средствам

1 Портовые средства должны выполнять соответствующие требования настоящей главы и части А Кодекса ОСПС, принимая во внимание рекомендации, приведенные в части В Кодекса ОСПС.

2 Договаривающиеся правительства, имеющие на своей территории портовое(ые) средство(а), к которому(ым) применяется настоящее правило, должны обеспечить, чтобы:

.1 оценки охраны портовых средств проводились, пересматривались и одобрялись в соответствии с положениями части А Кодекса ОСПС; и

.2 планы охраны портовых средств разрабатывались, пересматривались, одобрялись и внедрялись в соответствии с положениями части А Кодекса ОСПС.

3 Договаривающиеся правительства должны определить меры, которые необходимо предусмотреть в плане охраны портовых средств для различных уровней охраны, включая случаи, когда требуется представление Декларации об охране, и сообщить о таких мерах.

Правило 11

Соглашения об альтернативных мерах в области охраны

1 При осуществлении положений настоящей главы и части А Кодекса ОСПС Договаривающиеся правительства могут заключать в письменной форме двусторонние или многосторонние соглашения с другими Договаривающимися правительствами об альтернативных мерах в области охраны, распространяющихся на короткие международные рейсы на

постоянных маршрутах между портовыми средствами, находящимися на их территориях.

2 Любое такое соглашение не должно снижать уровень охраны других судов или портовых средств, на которые не распространяется это соглашение.

3 Никакое судно, на которое распространяется такое соглашение, не должно осуществлять какой-либо деятельности судно - судно с любым судном, на которое не распространяется это соглашение.

4 Такие соглашения должны периодически пересматриваться, с учетом накопленного опыта, а также любых изменений конкретных обстоятельств или оцененной угрозы, затрагивающей охрану судов, портовых средств или маршрутов, на которые распространяется это соглашение.

Правило 12

Равноценные меры в области охраны

1 Администрация может разрешить конкретному судну или группе судов, имеющих право плавать под его флагом, применять иные меры охраны, равноценные предписанным в настоящей главе или части А Кодекса ОСПС, при условии что эти меры охраны являются по меньшей мере такими же эффективными, как и предписанные настоящей главой или частью А Кодекса ОСПС. Администрация, разрешающая такие меры охраны, должна сообщить подробные сведения о них Организации.

2 При осуществлении положений настоящей главы и части А Кодекса ОСПС Договаривающееся правительство может разрешить конкретному портовому средству или группе портовых средств, находящихся на его территории, иным чем те, на которые распространяется соглашение, заключенное на основании [правила 11](#), применять меры охраны, равноценные предписанным в настоящей главе или части А Кодекса ОСПС, при условии что эти меры охраны являются по меньшей мере такими же эффективными, как и предписанные настоящей главой или частью А Кодекса ОСПС. Договаривающееся правительство, разрешающее такие меры охраны, должно сообщить подробные сведения о них Организации.

Правило 13

Представление информации

1 Не позднее 1 июля 2004 года Договаривающиеся правительства должны представить Организации и сообщить для информации компаниям и судам следующее:

.1 названия их национального органа или органов, отвечающих за охрану судов и портовых средств, и информацию для связи с ними;

.2 места, находящиеся на их территории, на которые распространяются одобренные планы охраны портовых средств;

.3 имена назначенных лиц, которые находятся в круглосуточной готовности для приема тревожных оповещений судно - берег, упомянутых в [правиле 6.2.1](#), и последующих действий, и информацию для связи с ними;

.4 имена назначенных лиц, которые находятся в круглосуточной готовности для приема любых сообщений от Договаривающихся правительств, осуществляющих меры, связанные с контролем и выполнением требований, упомянутые в [правиле 9.3.1](#), и последующих действий, и информацию для связи с ними; и

.5 имена назначенных лиц, которые находятся в круглосуточной готовности для предоставления рекомендации или оказания содействия судам и которым суда могут сообщать о проблемах, связанных с охраной, упомянутых в [правиле 7.2](#), и информацию для связи с ними,

и затем обновлять такую информацию по мере того, как в ней происходят изменения. Организация рассылает такие сведения другим Договаривающимся правительствам для информации их должностных лиц.

2 Не позднее 1 июля 2004 года Договаривающиеся правительства должны сообщить Организации названия любых признанных в области охраны организаций, уполномоченных действовать от их имени, и информацию для связи с ними вместе с подробным описанием конкретных обязанностей таких организаций и условий предоставленных им полномочий. Такая информация должна обновляться по мере того, как происходят относящиеся к ней изменения. Организация должна рассылать такие сведения другим Договаривающимся правительствам для информации их должностных лиц.

3 Не позднее 1 июля 2004 года Договаривающиеся правительства должны представить Организации перечень одобренных планов охраны портовых средств для портовых средств, находящихся на их территории, вместе с местом или местами, на которые распространяется каждый одобренный план охраны портовых средств, и соответствующей датой его одобрения, и затем дополнительно представлять сведения о каких-либо нижеследующих изменениях, когда они происходят:

.1 должны быть внесены или были внесены изменения, касающиеся места или мест, на которые распространяется одобренный план охраны портовых средств. В таких случаях в представляемой информации должны указываться изменения, касающиеся места или мест, на которые распространяется план, и

дата, в которую такие изменения должны быть внесены или были внесены;

.2 должен быть отменен или был отменен одобренный план охраны портовых средств, ранее включенный в перечень, представленный в Организацию. В таких случаях в представляемой информации должна указываться дата, в которую отмена начнет или начала действовать. В этих случаях сообщение в Организацию направляется как можно скорее; и

.3 должны быть внесены добавления в перечень одобренных планов охраны портовых средств. В таких случаях в представляемой информации должны указываться место или места, на которые распространяется план, и дата их одобрения.

4 С интервалами в пять лет после 1 июля 2004 года Договаривающиеся правительства должны представлять Организации пересмотренный и обновленный перечень всех одобренных планов охраны портовых средств для портовых средств, находящихся на их территории, вместе с местом или местами, на которые распространяется каждый одобренный план охраны портовых средств, и соответствующей датой их одобрения (и датой одобрения любых поправок к ним), который заменит всю информацию, представленную Организации на основании пункта 3 за предшествующие пять лет.

5 Договаривающиеся правительства должны представлять Организации информацию о заключении соглашения на основании [правила 11](#). Представляемая информация должна включать:

.1 названия Договаривающихся правительств, заключивших соглашение;

.2 портовые средства и постоянные маршруты, на которые распространяется соглашение;

.3 периодичность пересмотра соглашения;

.4 дату вступления в силу соглашения; и

.5 сведения обо всех имевших место консультациях с другими Договаривающимися правительствами;

и затем Договаривающиеся правительства должны представлять Организации как можно скорее сведения о внесении в соглашение поправок или прекращении его действия.

6 Любое Договаривающееся правительство, разрешающее, на основании положений [правила 12](#), какие-либо равноценные меры в области охраны в отношении судна, имеющего право плавать под его флагом, или в отношении портового средства, находящегося на его территории, должно сообщить

Организации подробные сведения об этих мерах.

7 Организация должна, по запросу, предоставлять в распоряжение других Договаривающихся правительств информацию, представленную на основании [пункта 3](#).

ГЛАВА XII. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДЛЯ НАВАЛОЧНЫХ СУДОВ

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 09.12.2004 N MSC.170(79))

(глава введена [Резолюцией](#) Конференции Договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года от 27.11.1997 N 1)

Правило 1

Определения

Для целей настоящей главы:

1 Навалочное судно означает судно, предназначенное в первую очередь для перевозки сухих грузов навалом, включая такие типы судов, как рудовозы и комбинированные суда.

2 Навалочное судно с одинарным бортом означает навалочное судно, определенное в [пункте 1](#), на котором:

.1 любая часть грузового трюма ограничена по бортам бортовой обшивкой; или

.2 один или более грузовых трюмов ограничены двойным бортом, ширина которого менее 760 мм на навалочных судах, построенных до 1 января 2000 года, и менее 1000 мм на навалочных судах, построенных 1 января 2000 года или после этой даты, но до 1 июля 2006 года, причем расстояние измеряется перпендикулярно к бортовой обшивке.

Такие суда включают комбинированные суда, на которых любая часть грузового трюма ограничена по бортам бортовой обшивкой.

3 Навалочное судно с двойным бортом означает навалочное судно, определенное в [пункте 1](#), на котором все грузовые трюмы ограничены двойным бортом, иным, чем тот, который определен в [пункте 2.2](#).

4 Двойной борт означает конструкцию, в которой каждый борт судна образован бортовой обшивкой и продольной переборкой, соединяющей двойное дно и палубу. Скуловые и подпалубные цистерны, если они установлены, могут представлять собой составную часть конструкции

двойного борта.

5 Длина навалочного судна означает длину, определенную в действующей Международной конвенции о грузовой марке.

6 Навалочный груз означает любой материал, иной чем жидкость или газ, состоящий из сочетания частиц, гранул или более крупных кусков, обычно однородный по составу, который грузится непосредственно в грузовые помещения судна без использования какой-либо промежуточной тары.

7 Стандарты прочности переборок и двойного дна навалочных судов означают "Стандарты для оценки размеров поперечной водонепроницаемой переборки с вертикальными гофрами между первым и вторым грузовыми трюмами и оценки допустимой загрузки первого грузового трюма", принятые 27 ноября 1997 года Резолюцией 4 Конференции Договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года с поправками, которые могут быть внесены Организацией, при условии что такие поправки одобряются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями [статьи VIII](#) настоящей Конвенции, касающимися процедур внесения поправок в [приложение](#), за исключением [главы I](#).

8 Навалочные суда, построенные означают навалочные суда, кили которых заложены или которые находятся в подобной стадии постройки.

9 Подобная стадия постройки означает стадию, на которой:

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

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

10 Ширина (В) навалочного судна означает ширину, определенную в действующей Международной [конвенции](#) о грузовой марке.

Правило 2

Применение

В дополнение к применимым требованиям других глав навалочные суда должны отвечать требованиям настоящей главы.

Правило 3

Календарный план осуществления

Навалочные суда, построенные до 1 июля 1999 года, к которым применяются [правила 4](#) или [6](#), должны отвечать положениям этих правил согласно нижеприведенному календарному плану, принимая во внимание проверки по расширенной программе, требуемые [правилом XI-1/2](#):

.1 навалочные суда, возраст которых на 1 июля 1999 года составляет 20 лет или более, - к дате первого промежуточного освидетельствования или дате первого периодического освидетельствования после 1 июля 1999 года, смотря по тому, какая из этих дат наступит раньше;

.2 навалочные суда, возраст которых на 1 июля 1999 года составляет 15 лет или более, но менее 20 лет, - к дате первого периодического освидетельствования после 1 июля 1999 года, но не позднее 1 июля 2002 года; и

.3 навалочные суда, возраст которых на 1 июля 1999 года составляет менее 15 лет, - к дате первого периодического освидетельствования после даты, на которую возраст судна достигнет 15 лет, но не позднее даты, на которую возраст судна достигнет 17 лет.

Правило 4

Требования к остойчивости в поврежденном состоянии, применимые к навалочным судам

1 Навалочные суда с одинарными бортами длиной 150 м и более, спроектированные для перевозки навалочных грузов плотностью 1000 кг/куб. м и более, построенные 1 июля 1999 года или после этой даты, при загрузке по летнюю грузовую марку должны выдерживать затопление любого одного грузового трюма во всех состояниях загрузки и оставаться на плаву в удовлетворительном состоянии равновесия, как указано в [пункте 4](#).

2 Навалочные суда с двойными бортами длиной 150 м и более, на которых любая часть продольной переборки расположена в пределах 1/5 ширины судна или 11,5 м, смотря по тому, что меньше, от борта внутрь судна под прямым углом к диаметральной плоскости при назначенной летней грузовой марке, спроектированные для перевозки навалочных грузов плотностью 1000 кг/куб. м и более, построенные 1 июля 2006 года или после этой даты, при загрузке по летнюю грузовую марку должны выдерживать затопление любого одного грузового трюма во всех состояниях загрузки и оставаться на плаву в удовлетворительном состоянии равновесия, как указано в [пункте 4](#).

3 Навалочные суда с одинарными бортами длиной 150 м и более, перевозящие навалочные грузы плотностью 1780 кг/куб. м и более,

построенные до 1 июля 1999 года, при загрузке по летнюю грузовую марку должны выдерживать затопление первого грузового трюма во всех состояниях загрузки и оставаться на плаву в удовлетворительном состоянии равновесия, как указано в пункте 4. Это требование должно выполняться в соответствии с календарным планом осуществления, указанным в [правиле 3](#).

4 С учетом положений [пункта 7](#) состояние равновесия после затопления должно удовлетворять состоянию равновесия, установленному в приложении к Резолюции А.320(IX) - правило, эквивалентное [правилу 27](#) Международной конвенции о грузовой марке 1966 года, с поправками, внесенными Резолюцией А.514(13). При предполагаемом затоплении нужно считать затопленным только помещение грузового трюма до уровня воды за бортом судна в этом состоянии затопления. Коэффициент проницаемости загруженного трюма должен приниматься равным 0,9, а коэффициент проницаемости порожнего трюма должен приниматься равным 0,95, если только для занятого грузом объема затопленного трюма не принимается коэффициент проницаемости, соответствующий конкретному грузу, а для оставшегося не заполненным объема трюма - коэффициент проницаемости 0,95.

5 Навалочные суда, построенные до 1 июля 1999 года, которым назначен уменьшенный надводный борт в соответствии с [правилом 27 \(7\)](#) Международной конвенции о грузовой марке 1966 года, в том виде, как она была принята 5 апреля 1966 года, могут считаться отвечающими [пункту 3](#) настоящего правила.

6 Навалочные суда, которым назначен уменьшенный надводный борт в соответствии с положениями пункта 8 правила, эквивалентного [правилу 27](#) Международной конвенции о грузовой марке 1966 года, принятого Резолюцией А.320(IX) с поправками, внесенными Резолюцией А.514(13), могут считаться отвечающими соответственно [пункту 1](#) или [3](#).

7 На навалочных судах, которым назначен уменьшенный надводный борт в соответствии с положениями [правила 27 \(8\)](#) приложения В к Протоколу 1988 года к Международной конвенции о грузовой марке 1966 года, состояние равновесия после затопления должно отвечать соответствующим положениям этого [Протокола](#).

Правило 5

Конструктивная прочность навалочных судов

1 Навалочные суда с одинарными бортами длиной 150 м и более, спроектированные для перевозки навалочных грузов плотностью 1000 кг/куб. м и более, построенные 1 июля 1999 года или после этой даты, должны иметь

достаточную прочность, чтобы выдерживать затопление любого одного грузового трюма до уровня воды за бортом судна в этом состоянии затопления во всех состояниях загрузки и балластировки, учитывая также динамические нагрузки от наличия воды в трюме и принимая во внимание рекомендации, принятые Организацией.

2 Навалочные суда с двойными бортами длиной 150 м и более, на которых любая часть продольной переборки расположена в пределах 1/5 ширины судна или 11,5 м, смотря по тому, что меньше, от борта внутрь судна под прямым углом к диаметральной плоскости при назначенной летней грузовой марке, спроектированные для перевозки навалочных грузов плотностью 1000 кг/куб. м и более, построенные 1 июля 2006 года или после этой даты, должны отвечать положениям о конструктивной прочности, указанным в [пункте 1](#).

Правило 6

Конструктивные и иные требования к навалочным судам

1 Навалочные суда с одинарными бортами длиной 150 м и более, перевозящие навалочные грузы плотностью 1780 кг/куб. м и более, построенные до 1 июля 1999 года, должны отвечать следующим требованиям в соответствии с календарным планом осуществления, указанным в [правиле 3](#):

.1 Поперечная водонепроницаемая переборка между первым и вторым грузовыми трюмами и двойное дно первого грузового трюма должны иметь достаточную прочность, чтобы выдерживать затопление первого грузового трюма, учитывая также динамические нагрузки от наличия воды в трюме, в соответствии со Стандартами прочности переборок и двойного дна навалочных судов. Для целей настоящего правила Стандарты прочности переборок и двойного дна навалочных судов рассматриваются как обязательные.

.2 При рассмотрении вопроса о необходимости и степени подкрепления поперечной водонепроницаемой переборки или двойного дна, с тем чтобы они отвечали требованиям [пункта 1.1](#), могут быть приняты во внимание следующие ограничения:

.1 ограничения в отношении распределения общего веса груза между грузовыми трюмами; и

.2 ограничения в отношении максимального дедвейта.

.3 На навалочных судах, использующих в целях выполнения требований [пункта 1.1](#) одно или оба ограничения, указанные в [пунктах 1.2.1](#) и [1.2.2](#), выше, эти ограничения должны соблюдаться всякий раз, когда перевозятся навалочные грузы плотностью 1780 кг/куб. м и более.

2 Навалочные суда длиной 150 м и более, построенные 1 июля 2006 года или после этой даты, в отношении всех районов, имеющих двойной борт, должны отвечать следующим требованиям:

.1 Главные подкрепляющие конструкции двойного борта не должны быть расположены внутри помещения грузового трюма.

.2 С соблюдением нижеизложенных положений, расстояние между внешней и внутренней обшивками в любом поперечном сечении, измеряемое перпендикулярно к бортовой обшивке, не должно быть менее 1000 мм. Конструкция двойного борта должна быть достаточно широкой, чтобы обеспечить доступ для проверки, как предусмотрено [правилом II-1/3-6](#) и Техническими положениями, упомянутыми в этом правиле.

.1 Указанные ниже свободные пространства могут не соблюдаться в районе распорок, верхних и нижних бимсовых книц поперечного набора или бимсовых книц продольного набора.

.2 Минимальная ширина свободного прохода через пространство двойного борта в районе препятствий, таких как трубопроводы или вертикальные трапы, не должна быть менее 600 мм.

.3 При поперечном наборе внутреннего и/или наружного борта минимальное свободное пространство между внутренними поверхностями шпангоутов не должно быть менее 600 мм.

.4 При продольном наборе внутреннего и наружного борта минимальное свободное пространство между внутренними поверхностями шпангоутов не должно быть менее 800 мм. Данное свободное пространство на длине грузовых трюмов, находящейся вне цилиндрической части корпуса судна, может быть уменьшено, если это обусловлено конфигурацией элементов конструкции, однако ни в коем случае оно не должно быть менее 600 мм.

.5 Указанное выше минимальное свободное пространство должно быть кратчайшим расстоянием, измеряемым между воображаемыми линиями, соединяющими внутренние поверхности шпангоутов на внутренней и наружной бортовой обшивке.

Абзац исключен. - [Резолюция](#) ИМО от 08.12.2006 N MSC.216(82) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2008.

3 Пространства двойного борта, за исключением бортовых подпалубных цистерн, если они установлены, не должны использоваться для перевозки груза.

4 На навалочных судах длиной 150 м и более, перевозящих навалочные

грузы плотностью 1000 кг/куб. м и более, построенных 1 июля 2006 года или после этой даты:

.1 конструкция грузовых трюмов должна быть такой, чтобы все рассматриваемые грузы могли быть погружены и выгружены с использованием стандартного погрузочно-разгрузочного оборудования и процедур без повреждений, которые могут снизить безопасность конструкции;

.2 должна быть обеспечена эффективная непрерывность между конструкцией бортовой обшивки и остальной конструкцией корпуса; и

.3 конструкция грузовых районов должна быть такой, чтобы единичный отказ одного подкрепляющего элемента конструкции не приводил к немедленному последующему отказу других элементов конструкции, потенциально ведущему к разрушению всех подкрепленных панелей.

Правило 7

Освидетельствование и техническое обслуживание навалочных судов

1 Навалочные суда с одинарными бортами длиной 150 м и более, построенные до 1 июля 1999 года, возраст которых составляет 10 лет и более, могут перевозить навалочные грузы плотностью 1780 кг/куб. м и более только в том случае, если они удовлетворительно прошли:

.1 периодическое освидетельствование в соответствии с расширенной программой проверок во время освидетельствований, требуемой [правилом XI-1/2](#); или

.2 освидетельствование всех грузовых трюмов в объеме, требуемом при периодических освидетельствованиях в рамках расширенной программы проверок во время освидетельствований, требуемой [правилом XI-1/2](#).

2 Навалочные суда должны отвечать требованиям к техническому обслуживанию, предусмотренным в [правиле II-1/3-1](#) и [Стандартах](#) по проводимым собственниками судов проверкам и техническому обслуживанию крышек люков навалочных судов, принятых Организацией Резолюцией MSC.169(79), с поправками, которые могут быть внесены Организацией, при условии что такие поправки одобряются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями [статьи VIII](#) настоящей Конвенции, касающимися процедур внесения поправок в [приложение](#), за исключением [главы I](#).

Правило 8

Информация о соответствии требованиям к навалочным судам

1 Буклет, требуемый [правилом VI/7.2](#), должен быть одобрен Администрацией или от ее имени, с тем чтобы указать, что требования [правил 4, 5, 6 и 7](#) в соответствующих случаях выполняются.

2 Любые ограничения, установленные в отношении перевозки навалочных грузов плотностью 1780 кг/куб. м и более в соответствии с требованиями [правил 6 и 14](#), должны быть определены и указаны в буклете, упомянутом в [пункте 1](#).

3 На навалочных судах, к которым применяется [пункт 2](#), на наружной бортовой обшивке в средней части судна, на левом и правом бортах, должен быть постоянно нанесен знак в виде сплошного равностороннего треугольника, стороны которого имеют длину 500 мм, а вершина расположена на 300 мм ниже палубной линии, окрашенный в цвет, контрастирующий с окраской корпуса судна.

Правило 9

Требования к навалочным судам, которые не могут отвечать требованиям правила 4.3 из-за конфигурации их грузовых трюмов

В отношении навалочных судов, построенных до 1 июля 1999 года, на которые распространяется действие [правила 4.3](#), но которые не имеют достаточного количества поперечных водонепроницаемых переборок, чтобы отвечать требованиям этого правила, Администрация может допустить отступление от [правил 4.3 и 6](#), при условии что такие суда отвечают следующим требованиям:

.1 в отношении первого грузового трюма проверки, предписанные для ежегодного освидетельствования в рамках расширенной программы проверок во время освидетельствований, требуемой [правилом XI-1/2](#), должны быть заменены проверками, предписанными этой программой для промежуточного освидетельствования грузовых трюмов;

.2 все грузовые трюмы или, в зависимости от случая, туннели грузового конвейера должны быть снабжены аварийно-предупредительной сигнализацией о высоком уровне воды в осушительных колодцах, подающей звуковые и визуальные сигналы тревоги на ходовом мостике, одобренной Администрацией или организацией, признанной ею в соответствии с положениями [правила XI-1/1](#); и

.3 суда должны быть снабжены подробной информацией о характерных

случаях затопления грузовых трюмов. Эта информация должна сопровождаться подробными инструкциями относительно готовности к эвакуации согласно положениям [раздела 8](#) Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ) и использоваться в качестве основы для подготовки и учений экипажа.

Правило 10

Заявление плотности навалочного груза

1 До погрузки навалочного груза на навалочные суда длиной 150 м и более грузоотправитель, в дополнение к предоставлению информации о грузе согласно [правилу VI/2](#), должен заявить плотность груза.

2 В отношении навалочных судов, к которым применяется [правило 6](#), за исключением случаев, когда они отвечают всем соответствующим требованиям настоящей главы, применимым к перевозке навалочных грузов плотностью 1780 кг/куб. м и более, плотность любого груза, составляющая, согласно заявлению, от 1250 кг/куб. м до 1780 кг/куб. м, должна быть проверена аккредитованной испытательной организацией.

Правило 11

Прибор контроля загрузки

(Если не предусмотрено иное, настоящее правило применяется к навалочным судам независимо от даты их постройки)

1 Навалочные суда длиной 150 м и более должны быть оборудованы прибором контроля загрузки, способным предоставлять информацию о действующих на корпус судна перерезывающих силах и изгибающих моментах, принимая во внимание рекомендацию, принятую Организацией.

2 Навалочные суда длиной 150 м и более, построенные до 1 июля 1999 года, должны отвечать требованиям [пункта 1](#) не позднее даты первого промежуточного или периодического освидетельствования судна, которое должно быть проведено после 1 июля 1999 года.

3 Навалочные суда длиной менее 150 м, построенные 1 июля 2006 года или после этой даты, должны быть оборудованы прибором контроля загрузки, способным предоставлять информацию об остойчивости судна в неповрежденном состоянии. Программное обеспечение в отношении расчетов остойчивости должно быть одобрено Администрацией и должно предоставляться со стандартными условиями для целей проверки, относящейся к одобренной информации об остойчивости.

Правило 12

Сигнализация о поступлении воды в трюмы, балластные и сухие помещения

(Настоящее правило применяется к навалочным судам
независимо от даты их постройки)

1 Навалочные суда должны быть оснащены датчиками уровня воды следующим образом:

.1 в каждом грузовом трюме должны быть установлены датчики уровня воды, которые подают звуковые и световые сигналы: первый - когда уровень воды над внутренним дном в любом трюме достигает высоты 0,5 м, и второй - на высоте не менее чем 15% от высоты грузового трюма, но не более чем 2 м. На навалочных судах, к которым применяется [правило 9.2](#), необходимо устанавливать только второй датчик, подающий только второй сигнал. Датчики уровня воды должны устанавливаться в кормовых оконечностях грузовых трюмов. В грузовых трюмах, которые используются для водяного балласта, может быть установлено устройство, отключающее сигнализацию. Световые сигналы от двух датчиков соответствующих уровней воды, зафиксированных в каждом трюме, должны четко отличаться друг от друга;

.2 в любом балластном танке, расположенном в нос от таранной переборки, требуемой [правилом II-1/12](#), должны быть установлены датчики уровня воды, которые подают звуковой и световой сигналы, когда жидкость в танке достигает уровня, не превышающего 10% вместимости танка. При использовании такого танка может устанавливаться устройство, отключающее сигнализацию; и

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 08.12.2006 N MSC.216(82) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2008)

.3 в любом сухом или пустом помещении, кроме цепного ящика, любая часть которого простирается в нос от первого грузового трюма, должны быть установлены датчики уровня воды, которые подают звуковой и световой сигналы при уровне воды 0,1 м над палубой. Нет необходимости оборудовать такую сигнализацию в закрытых помещениях, объем которых не превышает 0,1% максимального объемного водоизмещения судна.

2 Звуковая и световая сигнализация, указанная в [пункте 1](#), должна размещаться на ходовом мостике.

3 Навалочные суда, построенные до 1 июля 2004 года, должны отвечать требованиям настоящего правила не позднее даты ежегодного

освидетельствования, промежуточного освидетельствования или освидетельствования для возобновления свидетельства судна, которое должно быть выполнено после 1 июля 2004 года, смотря по тому, что произойдет раньше.

Правило 13

Наличие осушительных систем

(Настоящее правило применяется к навалочным судам независимо от даты их постройки)

1 На навалочных судах средства откачки жидкости и осушения балластных танков, расположенных в нос от таранной переборки, и льял сухих помещений, любая часть которых простирается в нос от первого грузового трюма, должны приводиться в действие из легкодоступного закрытого помещения, расположенного так, чтобы в него можно было попасть с ходового мостика или из поста управления главными механизмами, не пересекая незащищенной палубы надводного борта или палубы надстройки. Если трубопроводы, обслуживающие такие танки или льяла, проходят через таранную переборку, то в качестве альтернативы приводу управления клапаном, указанным в [правиле II-1/12](#), может быть принято управление клапаном с помощью дистанционных приводов, при условии что расположение таких приводов управления клапанами отвечает настоящему правилу.

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 08.12.2006 N MSC.216(82) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2008)

2 Навалочные суда, построенные до 1 июля 2004 года, должны отвечать требованиям настоящего правила не позднее даты первого промежуточного освидетельствования или освидетельствования для возобновления свидетельства судна, которое должно быть выполнено после 1 июля 2004 года, однако ни в коем случае не позднее 1 июля 2007 года.

Правило 14

Ограничения на выход в море с каким-либо порожним трюмом

После достижения возраста 10 лет навалочные суда с одинарными бортами длиной 150 м и более, перевозящие грузы плотностью 1780 кг/куб. м и более, если они не отвечают требованиям к выдерживанию затопления любого одного грузового трюма, указанным в [правиле 5.1](#), и [Стандартам](#) и [Критериям](#) для конструкций борта навалочных судов с одинарными бортами, принятым Организацией [Резолюцией](#) MSC.168(79) с поправками, которые могут быть внесены Организацией, при условии что такие поправки

одобряются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями [статьи VIII](#) настоящей Конвенции, касающимися процедур внесения поправок в [приложение](#), за исключением [главы I](#), не должны выходить в море с каким-либо трюмом, загруженным менее чем на 10% максимально допустимой загрузки этого трюма в состоянии полной загрузки. Применимое состояние полной загрузки для целей данного правила представляет собой загрузку, равную или более 90% дедвейта судна при соответствующем назначенном надводном борте.

ГЛАВА XIII. ПРОВЕРКА СООТВЕТСТВИЯ

(глава введена [Резолюцией](#) ИМО от 22.05.2014 N MSC.366(93))

Правило 1

Определения

1 Проверка означает систематический, независимый и документированный процесс получения сведений и их объективной оценки с целью определить, в какой степени выполнены критерии проверки.

2 Система проверки означает Систему проверки государств-членов ИМО, установленную Организацией, с учетом руководства, разработанного Организацией.

3 Кодекс по осуществлению означает [Кодекс](#) по осуществлению документов ИМО (Кодекс ОДИ), принятый Организацией [резолюцией](#) A.1070(28).

4 Стандарт проверки означает [Кодекс](#) по осуществлению.

Правило 2

Применение

Договаривающиеся правительства применяют положения [Кодекса](#) по осуществлению при выполнении своих обязательств и обязанностей, содержащихся в настоящей Конвенции.

Правило 3

Проверка соответствия

1 Каждое Договаривающееся правительство подвергается периодическим проверкам со стороны Организации в соответствии со стандартом проверки с целью проверки соответствия настоящей Конвенции и ее осуществления.

2 Генеральный секретарь Организации несет ответственность за осуществление Системы проверки на основе руководства, разработанного Организацией.

3 Каждое Договаривающееся правительство несет ответственность за способствование проведению проверки и осуществлению программы принятия мер в свете сделанных выводов на основе руководства, разработанного Организацией.

4 Проверка всех Договаривающихся правительств:

.1 основана на общем расписании, подготовленном Генеральным секретарем Организации с учетом руководства, разработанного Организацией; и

.2 проводится с регулярными интервалами с учетом руководства, разработанного Организацией.

ГЛАВА XIV. МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДЛЯ СУДОВ, ЭКСПЛУАТИРУЮЩИХСЯ В ПОЛЯРНЫХ ВОДАХ (глава введена [Резолюцией](#) ИМО от 21.11.2014 N MSC.386(94))

Правило 1

Определения

Для целей настоящей главы:

1 Полярный кодекс означает Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах, которой состоит из [введения](#), [частей I-A, II-A и частей I-B и II-B](#), одобренных резолюциями [MSC.385\(94\)](#) и [Комитета по защите морской среды](#), с поправками, которые могут быть внесены, при условии что:

.1 поправки к относящимся к безопасности положениям [введения](#) и [части I-A](#) Полярного кодекса принимаются, вступают в силу и действуют в соответствии с положениями [статьи VIII](#) настоящей Конвенции, касающимися процедуры внесения поправок в [Приложение](#), за исключением его [главы I](#); и

.2 поправки к [части I-B](#) Полярного кодекса принимаются Комитетом по безопасности на море в соответствии с его Правилами процедуры.

2 Район Антарктики означает морской район к югу от 60° южной широты.

3 Арктические воды означают воды, расположенные к северу от линии, образованной следующими точками: 58°00,0' северной широты и 042°00,0'

западной долготы, 64°37,0' северной широты и 035°27,0' западной долготы, далее по прямой линии до точки 67°03,9' северной широты, 026°33,4' западной долготы, далее по прямой линии до 70°49,56' северной широты и 008°59,61' западной долготы (мыс Серкапп, остров Ян-Майен) и по южному побережью Ян-Майена до точки 73°31,6' северной широты и 019°01,0' западной долготы у острова Медвежий, далее по линии ортодромии до точки 68°38,29' северной широты и 043°23,08' восточной долготы (мыс Канин Нос) и далее по северному побережью Евразии на восток до Берингова пролива, далее от Берингова пролива на запад до 60° северной широты до Ильпырского, далее по 60 параллели северной широты на восток до пролива Этолина включительно, далее по северному побережью Северо-Американского континента на юг до 60° северной широты, далее на восток вдоль параллели 60° северной широты до 056°37,1' западной долготы и далее до точки 58°00,0' северной широты, 042°00,0' западной долготы.

4 Полярные воды означают арктические воды и/или район Антарктики.

5 Судно, находящееся на этапе постройки, означает судно, киль которого заложен или которое находится в подобной стадии постройки.

6 В подобной стадии постройки означает стадию, на которой:

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

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

Правило 2

Применение

1 Если прямо не указано иное, настоящая глава применяется к судам, эксплуатирующимся в полярных водах и имеющим свидетельства в соответствии с [главой I](#).

2 Суда, находящиеся на этапе постройки ранее 1 января 2017 года, должны отвечать соответствующим требованиям Полярного [кодекса](#) к дате первого промежуточного освидетельствования или освидетельствования для возобновления свидетельства, в зависимости оттого, какая дата наступит раньше, после 1 января 2018 года.

3 При применении [части I-A](#) Полярного кодекса необходимо рассмотреть дополнительные руководящие указания, содержащиеся в [части I-B](#) Полярного кодекса.

4 Настоящая глава не применяется к судам, принадлежащим Договаривающемуся правительству или эксплуатируемым им и используемым в настоящее время только для правительственной некоммерческой службы. Однако суда, принадлежащие Договаривающемуся правительству или эксплуатируемые им и используемые в настоящее время только для правительственной некоммерческой службы, поощряются к тому, чтобы действовать, насколько это целесообразно и практически возможно, в соответствии с настоящей главой.

5 Ничто в настоящей главе не наносит ущерба правам или обязательствам государств согласно международному праву.

Правило 3

Требования к судам, к которым применяется настоящая глава

1 Суда, к которым применяется настоящая глава, должны отвечать требованиям относящихся к безопасности положений [введения, части I-A](#) Полярного кодекса, и, в дополнение к требованиям [правил I/7, I/8, I/9 и I/10](#), в зависимости от случая, для них должны проводиться освидетельствования и выдаваться свидетельства, как предусмотрено в этом Кодексе.

2 Суда, к которым применяется настоящая глава и которые имеют свидетельство, выданное согласно положениям [пункта 1](#), подлежат контролю, предписанному [правилами I/19 и XI-I/4](#). Для этой цели такие свидетельства рассматриваются как свидетельства, выданные согласно [правилу I/12](#) или [I/13](#).

Правило 4

Альтернативные конструкции, меры и устройства

1 Цель настоящего правила заключается в том, чтобы предоставить методологию по альтернативным конструкциям, мерам и устройствам в отношении конструкций судна, механических и электрических установок, пожарной безопасности и спасательных средств и устройств.

2 Конструкции, механические и электрические установки, конструктивная пожарная безопасность и противопожарные устройства, а также спасательные средства и устройства могут отступать от предписывающих требований, изложенных в [главах 3, 6, 7 и 8](#) Полярного кодекса, при условии что альтернативные конструкции, меры и устройства отвечают соответствующим целевым установкам и функциональным требованиям и обеспечивают уровень безопасности, равноценный требуемому в указанных главах.

3 Если альтернативные конструкции, меры или устройства отступают от предписывающих требований, изложенных в [главах 3, 6, 7 и 8](#) Полярного кодекса, на основании руководства, одобренного Организацией, должен проводиться технический анализ, оценка и одобрение конструкций, мер и устройств.

4 Любые альтернативные конструкции, меры или устройства, отступающие от предписывающих требований, отражаются в свидетельстве судна полярного плавания и в судовом [Наставлении](#) по эксплуатации в полярных водах, как требуется в Полярном [кодексе](#), при этом также определяются технические и эксплуатационные меры и условия, относящиеся к разрешенному отступлению.

Дополнение

Список изменяющих документов

(в ред. [Протокола](#) от 17.02.1978, Резолюции Конференции Договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года от [09.11.1988](#) N 1, от [24.05.1994](#) N 1 с изменениями, вступившими в силу 01.01.1996, [Протокола](#) от 11.11.1988, [Резолюции](#) ИМО от 26.05.2000 N MSC.91(72), [Протокола](#) от 11.11.1988 (ред. 26.05.2000), [Резолюции](#) ИМО от 05.12.2000 N MSC.99(73), [Протокола](#) от 11.11.1988 (ред. 05.12.2000), [Резолюции](#) ИМО от 24.05.2002 N MSC.123(75), [Протокола](#) от 11.11.1988 (ред. 24.05.2002), [Резолюций](#) ИМО от 20.05.2004 N [MSC.152\(78\)](#), от 09.12.2004 N [MSC.170\(79\)](#), [Протокола](#) от 11.11.1988 (ред. 09.12.2004), [Резолюции](#) ИМО от 08.12.2006 N MSC.216(82) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2008, [Протокола](#) от 11.11.1988 (ред. 08.12.2006), [Резолюций](#) ИМО от 20.05.2005 N [MSC.194\(80\)](#) с изменениями, вступившими в силу 01.01.2009, от 12.10.2007 N [MSC.239\(83\)](#), [Протокола](#) от 11.11.1988 (ред. 12.10.2007), [Резолюции](#) ИМО от 16.05.2008 N MSC.256(84), [Протокола](#) от 11.11.1988 (ред. 16.05.2008), [Резолюции](#) ИМО от 05.06.2009 N MSC.282(86), [Протокола](#) от 11.11.1988 (ред. 05.06.2009), [Резолюции](#) ИМО от 03.12.2010 N MSC.308(88), [Протокола](#) от 11.11.1988 (ред. 03.12.2010), [Резолюции](#) ИМО от 30.11.2012 N MSC.338(91), [Протокола](#) от 11.11.1988 (ред. 30.11.2012), [Резолюций](#) ИМО от 21.11.2014 N [MSC.380\(94\)](#), от 11.06.2015 N [MSC.392\(95\)](#), [Протокола](#) от 11.11.1988 (ред. 11.06.2015),

Резолюции ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

(в ред. Резолюции Конференции Договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года от 09.11.1988 N 1, Протокола от 11.11.1988, Резолюции от 09.12.2004 N MSC.170(79), Протокола от 11.11.1988 (ред. 09.12.2004), Резолюции ИМО от 08.12.2006 N MSC.216(82) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2008, от 20.05.2005 N MSC.194(80) с изменениями, вступившими в силу 01.01.2009, от 12.10.2007 N MSC.239(83), Протокола от 11.11.1988 (ред. 12.10.2007), Резолюции ИМО от 03.12.2010 N MSC.308(88), Протокола от 11.11.1988 (ред. 03.12.2010), Резолюции ИМО от 30.11.2012 N MSC.338(91), Протокола от 11.11.1988 (ред. 30.11.2012), Резолюции ИМО от 11.06.2015 N MSC.392(95), Протокола от 11.11.1988 (ред. 11.06.2015), Резолюции ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))

Форма Свидетельства
о безопасности пассажирского судна

**СВИДЕТЕЛЬСТВО
О БЕЗОПАСНОСТИ ПАССАЖИРСКОГО СУДНА**

Настоящее Свидетельство должно быть дополнено
Перечнем оборудования безопасности для пассажирского судна
(Форма Р)

(Герб государства)

(Государство)

на любой/короткий <*> международный рейс

Выдано на основании положений
МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ
НА МОРЕ 1974 ГОДА, измененной Протоколом 1988 года к ней

по уполномочию Правительства

(название государства)

(уполномоченное лицо или организация)

Сведения о судне <*>

Название судна

Регистровый номер или позывной сигнал

Порт регистрации

Валовая вместимость

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

Номер ИМО

Дата постройки:

Дата заключения контракта на постройку
 Дата закладки киля или дата, на которую судно
 находилось в подобной стадии постройки
 Дата поставки
 Дата, на которую началось переоборудование, или изменение,
 или модификация существенного характера (если применимо)

Все применимые даты должны быть указаны.

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:

1 Что судно освидетельствовано в соответствии с требованиями правила I/7 Конвенции.

2 Что освидетельствованием установлено, что:

2.1 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении:

.1 конструкции, главных и вспомогательных механизмов, котлов и иных сосудов под давлением;

.2 деления на водонепроницаемые отсеки и относящихся к нему устройств и деталей;

.3 следующих грузовых ватерлиний деления на отсеки судна:

Грузовые ватерлинии деления на отсеки, назначенные и нанесенные на борта в средней части судна (правило II-1/18) <***>	Надводный борт	Применять, когда помещения, где перевозятся пассажиры, включают следующие помещения, где могут перевозиться либо пассажиры, либо груз
P1
P2
P3

2.2 судно отвечает части G главы II-1 Конвенции и использует в качестве топлива/НП.

2.3 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении конструктивной противопожарной защиты, противопожарных систем и средств и схем противопожарной защиты;

2.4 спасательные средства и снабжение спасательных шлюпок, спасательных плотов и дежурных шлюпок предусмотрены в соответствии с требованиями Конвенции;

2.5 судно имеет линеметательное устройство и радиоустановки, используемые в спасательных средствах, в соответствии с требованиями Конвенции;

2.6 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении радиоустановок;

2.7 действие радиоустановок, используемых в спасательных средствах, отвечает требованиям Конвенции;

2.8 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении судового навигационного оборудования, средств для посадки лоцманов и морских навигационных пособий;

2.9 судно обеспечено сигнально-отличительными огнями, сигнальными знаками и средствами подачи звуковых сигналов и сигналов бедствия в соответствии с требованиями Конвенции и действующих Международных правил предупреждения столкновений судов в море;

2.10 во всех других отношениях судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции;

2.11 судно было/не было <*> подвергнуто альтернативному проектированию и мерам в соответствии с требованиями правил(а) II-1/55/II-2/17/III/38 <*> Конвенции;

2.12 документ об одобрении альтернативного проектирования и мер по механическим и электрическим установкам/противопожарной защите/спасательным средствам и устройствам <*> прилагается/не прилагается к настоящему Свидетельству.

3 Что выдано/не выдано <*> Свидетельство об изъятии.

Настоящее свидетельство действительно до

Дата окончания освидетельствования, на основании которого выдано настоящее свидетельство: (дд/мм/гггг)

Выдано в
(Место выдачи свидетельства)

.....
(Дата выдачи) (Подпись уполномоченного лица, выдавшего свидетельство)

(Печать или штамп организации, выдавшей свидетельство)

Подтверждение в случае проведения освидетельствования для возобновления свидетельства и применения правила I/14 d)

Судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции, и настоящее

свидетельство в соответствии с правилом I/14 d) Конвенции признается действительным до

Подписано:
(Подпись уполномоченного лица)

Место:

Дата:
(Печать или штамп организации)

Подтверждение продления срока действия свидетельства до прибытия в порт освидетельствования или на льготный срок в случае применения правила I/14 e) или I/14 f)

Настоящее свидетельство в соответствии с правилом I/14 e)/I/14 f) <*> Конвенции признается действительным до

Подписано:
(Подпись уполномоченного лица)

Место:

Дата:
(Печать или штамп организации)

<*> Ненужное зачеркнуть.

<***> По выбору, сведения о судне могут быть помещены в таблицу.

<***> Для судов, построенных до 1 января 2009 года, должен использоваться соответствующий символ деления на отсеки "С.1, С.2 и С.3".

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 05.12.2000 N MSC.99(73),
[Протокола](#) от 11.11.1988 (ред. 05.12.2000),
[Резолюции](#) ИМО от 24.05.2002 N MSC.123(75),
[Протокола](#) от 11.11.1988 (ред. 24.05.2002),
[Резолюции](#) ИМО от 08.12.2006 N MSC.216(82) с изменениями,
вступившими в силу 01.07.2008, [Протокола](#) от 11.11.1988
(ред. 08.12.2006), [Резолюции](#) ИМО от 16.05.2008 N MSC.256(84),
[Протокола](#) от 11.11.1988 (ред. 16.05.2008), [Резолюции](#) ИМО
от 05.06.2009 N MSC.282(86), [Протокола](#) от 11.11.1988
(ред. 05.06.2009), [Резолюций](#) ИМО от 30.11.2012 N MSC.338(91),
от 15.06.2017 N MSC.421(98), от 24.05.2018 N MSC.436(99))

**ПЕРЕЧЕНЬ
ОБОРУДОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДЛЯ ПАССАЖИРСКОГО СУДНА
(ФОРМА Р)**

**ПЕРЕЧЕНЬ ОБОРУДОВАНИЯ СОГЛАСНО МЕЖДУНАРОДНОЙ
КОНВЕНЦИИ
ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА С
ПОПРАВКАМИ**

1 Сведения о судне

Название судна

Регистровый номер или позывной сигнал

Число пассажиров, на которое выдано свидетельство

Минимальное число лиц требуемой квалификации для обеспечения работы
радиоустановок

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 III/21 и раздел 4.5 Кодекса КСС)
2.3 Число самовосстанавливающихся частично закрытых спасательных шлюпок (правило III/43 <1>)
2.4 Число полностью закрытых спасательных шлюпок (правило III/21 и раздел 4.6 Кодекса КСС)

2.5	Другие спасательные шлюпки	...........	.....
2.5.1	Число	...........	.....
2.5.2	Тип	...........	.....
3	Число моторных спасательных шлюпок (входит в вышеуказанное общее число спасательных шлюпок)	..... .....
3.1	Число спасательных шлюпок, имеющих прожектора	..... .....
4	Число дежурных шлюпок	..... .....
4.1	Число шлюпок, которое входит в вышеуказанное общее число спасательных шлюпок	..... .....
4.2	Число шлюпок, которые являются скоростными дежурными шлюпками	..... .....
5	Спасательные плоты		
5.1	Спасательные плоты, требующие спусковых устройств одобренного типа		
5.1.1	Число спасательных плотов	..... .....
5.1.2	Число человек, на которое рассчитаны спасательные плоты	..... .....
5.2	Спасательные плоты, для которых не требуются спусковые устройства одобренного типа		
5.2.1	Число спасательных плотов	..... .....
5.2.2	Число человек, на которое рассчитаны спасательные плоты	..... .....
6	Число морских эвакуационных систем (МЭС)	..... .....

6.1	Число обслуживаемых ими спасательных плотов	.........
6.2	Число человек, на которое рассчитаны морские эвакуационные системы	.........
7	Плавучие приборы	.........
7.1	Число приборов	.........
7.2	Число человек, которое способны поддерживать плавучие приборы	.........
8	Число спасательных кругов	.........
9	Число спасательных жилетов (общее)	..... ....
9.1	Число взрослых спасательных жилетов	.........
9.2	Число детских спасательных жилетов	.........
9.3	Число спасательных жилетов для младенцев	.........
10	Гидротермокостюмы	.........
10.1	Общее число	.........
10.2	Число костюмов, отвечающих требованиям к спасательным жилетам	.........
11	Число защитных костюмов	.........
12	Число теплозащитных средств <2>	..... ....
13	Радиоустановки, используемые в спасательных средствах	
13.1	Число поисково-спасательных устройств для определения местоположения	

13.1.1	Радиолокационные ответчики для поиска и спасания (САРТ)	..... .....
13.1.2	Передатчики АИС для поиска и спасания (АИС-САРТ)	..... .....
13.2	Число УКВ аппаратуры двусторонней радиотелефонной связи	..........

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 признанной подвижной спутниковой службы	.....
	
(п. 1.4 в ред. Резолюции ИМО от 24.05.2018 N MSC.436(99))		
2	Дополнительные средства для подачи сообщения о бедствии	.....
	
3	Устройства для приема информации по безопасности на море	.....
3.1	Приемник НАВТЕКС	.....
	
3.2	Приемник РГВ	.....
	
3.3	Приемник КВ буквопечатающей радиотелеграфии	.....
	
4	Спутниковый АРБ	.....
4.1	КОСПАС/САРСАТ	.....
	
5	УКВ АРБ	.....
	
6	Судовое поисково-спасательное устройство для определения местоположения	.....
6.1	Радиолокационный ответчик для поиска и спасания (САРТ)	.....
	
6.2	Передатчик АИС для поиска и спасания (АИС-САРТ)	.....
	

4 Способы, используемые для обеспечения готовности радиооборудования (правила IV/15.6 и 15.7)

4.1 Дублирование оборудования

4.2 Береговое техническое обслуживание и ремонт

4.3 Обеспечение технического обслуживания и ремонта в море

5 Описание навигационных систем и оборудования

Наименование	Фактическое наличие
1.1 Главный магнитный компас <3>
1.2 Запасной магнитный компас <3>
1.3 Гирокомпас <3>
1.4 Репитер гирокомпаса для указания курса <3>
1.5 Репитер гирокомпаса для пеленгования <3>
1.6 Система управления курсом или траекторией движения <3>
1.7 Пелорус или пеленгаторное устройство компаса <3>
1.8 Средства корректировки курса и пеленгов
1.9 Устройство передачи курса (УПК) <3>
2.1 Морские навигационные карты/Электронная картографическая навигационно-информационная система (ЭКНИС) <4>
2.2 Устройства резервирования ЭКНИС
2.3 Морские навигационные пособия
2.4 Устройства резервирования электронных морских навигационных пособий
3.1 Приемник глобальной навигационной спутниковой системы/наземной радионавигационной системы/многосистемный судовой радионавигационный приемник <3> ,

<4>	
(п. 3.1 в ред. Резолюции ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))	
3.2 Радиолокационная станция, работающая в диапазоне 9 ГГц <3>	..... .....
3.3 Вторая радиолокационная станция (работающая в диапазоне 3 ГГц/9 ГГц <4>) <3>	..... .....
3.4 Средство автоматической радиолокационной прокладки (САРП) <3>	..... .....
3.5 Средство автосопровождения <3>	..... .....
3.6 Второе средство автосопровождения <3>	..... .....
3.7 Средство электронной прокладки <3>	..... .....
4.1 Автоматическая идентификационная система (АИС)	..... .....
4.2 Система опознавания судов и слежения за ними на дальнем расстоянии	..........
5 Прибор регистрации данных о рейсе (ПРД)	..... .....
6.1 Прибор для измерения скорости и пройденного расстояния (относительно воды) <3>	..... .....
6.2 Прибор для измерения скорости и пройденного расстояния (относительно грунта в продольном и поперечном направлениях) <3>	..... .....
7 Эхолот <3>	..... .....
8.1 Указатели руля, гребного винта, упора, шага и режима работы <3>	..... .....
8.2 Указатель скорости поворота <3>	..... .....
9 Система приема звуковых сигналов <3>	..... .....

10	Телефон для связи с аварийным постом управления рулем <3>	..... .....
11	Лампа дневной сигнализации <3>	..... .....
12	Радиолокационный отражатель <3>	..... .....
13	Международный свод сигналов	..........
14	Том III Руководства МАМПС	..........
15	Система аварийной сигнализации для ходовой навигационной вахты на мостике (BNWAS)	..... .....

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)

<1> См. [поправки](#) 1983 года к Конвенции СОЛАС (MSC.6(48)); применяется к судам, построенным 1 июля 1986 года или после этой даты, но до 1 июля 1998 года.

<2> За исключением тех, которые требуются [пунктами 4.1.5.1.24, 4.4.8.31](#) и [5.1.2.2.13](#) Кодекса КСС.

<3> Согласно правилу V/19 допускаются альтернативные средства, отвечающие этому требованию. В случае использования других средств они должны быть указаны.

<4> Ненужное зачеркнуть.

(в ред. [Резолюции](#) Конференцией Договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года от 09.11.1988 N 1, [Протокола](#) от 11.11.1988, [Резолюции](#) ИМО от 26.05.2000 N MSC.91(72), [Протокола](#) от 11.11.1988 (26.05.2000), [Резолюции](#) ИМО от 09.12.2004 N MSC.170(79), [Протокола](#) от 11.11.1988 (ред. 09.12.2004), [Резолюции](#) ИМО от 08.12.2006 N MSC.216(82) с изменениями, вступившими в силу 01.07.2008, [Протокола](#) от 11.11.1988 (ред. 12.10.2007), [Резолюции](#) ИМО от 03.12.2010 N MSC.308(88), [Протокола](#) от 11.11.1988 (ред. 03.12.2010), [Резолюции](#) ИМО от 30.11.2012 N MSC.338(91), [Протокола](#) от 11.11.1988 (ред. 30.11.2012), [Резолюции](#) ИМО от 11.06.2015 N MSC.392(95), [Протокола](#) от 11.11.1988 (ред. 11.06.2015))

Форма Свидетельства
о безопасности грузового судна по конструкции

СВИДЕТЕЛЬСТВО О БЕЗОПАСНОСТИ ГРУЗОВОГО СУДНА ПО КОНСТРУКЦИИ

(Герб государства)

(Государство)

Выдано на основании положений
МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ
НА МОРЕ 1974 ГОДА, измененной Протоколом 1988 года к ней

по уполномочию Правительства

(название государства)

(уполномоченное лицо или организация)

Сведения о судне <1>

Название судна
Регистровый номер или позывной сигнал
Порт регистрации
Валовая вместимость
Дедвейт судна (метрические тонны) <2>
Номер ИМО

Тип судна <3>

Навалочное судно
Нефтяной танкер
Танкер-химовоз
Газовоз
Грузовое судно, иное чем любое из вышеназванных судов

Дата постройки:

Дата заключения контракта на постройку
Дата закладки килля или дата, на которую судно
находилось в подобной стадии постройки
Дата поставки
Дата, на которую началось переоборудование, или изменение,
или модификация существенного характера (если применимо)

Все применимые даты должны быть указаны.

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:

1. Что судно освидетельствовано в соответствии с требованиями правила I/10 Конвенции.

2. Что освидетельствованием установлено, что:

.1 состояние конструкции, механизмов, оборудования и снабжения, определенных в упомянутом выше правиле, удовлетворительно и судно отвечает соответствующим требованиям глав II-1 и II-2 Конвенции (кроме тех требований, которые относятся к противопожарным системам и средствам и схемам противопожарной защиты); и

.2 судно отвечает части G главы II-1 Конвенции и использует в качестве топлива/НП.

3. Что две последние проверки подводной части судна проводились и (даты)

4. Что выдано/не выдано <3> Свидетельство об изъятии.

5. Судно было/не было <3> подвергнуто альтернативному проектированию и мерам в соответствии с требованиями правил(а) II-1/55/II-2/17 <3> Конвенции.

6. Документ об одобрении альтернативного проектирования и мер по механическим и электрическим установкам/противопожарной защите <3> прилагается/не прилагается <3> к настоящему Свидетельству.

Настоящее свидетельство действительно до <4> при условии проведения ежегодных и промежуточных освидетельствований и проверок подводной части судна в соответствии с правилом I/10 Конвенции.

Дата окончания освидетельствования, на основании которого выдано настоящее свидетельство: (дд/мм/гггг)

Выдано в
(Место выдачи свидетельства)

.....
(Дата выдачи) (Подпись уполномоченного лица, выдавшего свидетельство)

(Печать или штамп организации, выдавшей свидетельство)

Подтверждение ежегодного и промежуточного освидетельствований

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при освидетельствовании,

требуемом правилом I/10 Конвенции, установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.

Ежегодное освидетельствование: Подписано:
(Подпись уполномоченного лица)
Место:
Дата:
(Печать или штамп организации)

Ежегодное/промежуточное <3>
освидетельствование: Подписано:
(Подпись уполномоченного лица)
Место:
Дата:
(Печать или штамп организации)

Ежегодное/промежуточное <3>
освидетельствование: Подписано:
(Подпись уполномоченного лица)
Место:
Дата:
(Печать или штамп организации)

Ежегодное освидетельствование: Подписано:
(Подпись уполномоченного лица)
Место:
Дата:
(Печать или штамп организации)

Ежегодное/промежуточное освидетельствование в соответствии с
правилом I/14 h) iii)

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при
ежегодном/промежуточном <3> освидетельствовании в соответствии с
правилом I/14 h) iii) Конвенции установлено, что судно отвечает
соответствующим требованиям Конвенции.

Подписано:
(Подпись уполномоченного лица)
Место:
Дата:
(Печать или штамп организации)

Подтверждение проверок подводной части судна <5>

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при проверке, требуемой
правилом I/10 Конвенции, установлено, что судно отвечает соответствующим
требованиям Конвенции.

Первая проверка: Подписано:
(Подпись уполномоченного лица)
Место:
Дата:
(Печать или штамп организации)

Вторая проверка: Подписано:
(Подпись уполномоченного лица)
Место:

Дата:
(Печать или штамп организации)

Подтверждение продления свидетельства, если срок его действия менее 5 лет, в случае применения правила I/14 c)

Судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции, и настоящее свидетельство в соответствии с правилом I/14 c) Конвенции признается действительным до

Подписано:
(Подпись уполномоченного лица)
Место:
Дата:
(Печать или штамп организации)

Подтверждение в случае проведения освидетельствования для возобновления свидетельства и применения правила I/14 d)

Судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции, и настоящее свидетельство в соответствии с правилом I/14 d) Конвенции признается действительным до

Подписано:
(Подпись уполномоченного лица)
Место:
Дата:
(Печать или штамп организации)

Подтверждение продления срока действия свидетельства до прибытия в порт освидетельствования или на льготный срок в случае применения правила I/14 e) или I/14 f)

Настоящее свидетельство в соответствии с правилом I/14 e)/I/14 f) <3> Конвенции признается действительным до

Подписано:
(Подпись уполномоченного лица)
Место:
Дата:
(Печать или штамп организации)

Подтверждение переноса ежегодной даты в случае применения правила I/14 h)

В соответствии с правилом I/14 h) Конвенции новой ежегодной датой является

Подписано:
(Подпись уполномоченного лица)
Место:

Дата:
(Печать или штамп организации)

В соответствии с правилом I/14 h) Конвенции новой ежегодной датой является

Подписано:
(Подпись уполномоченного лица)

Место:

Дата:
(Печать или штамп организации)

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

<2> Только для нефтяных танкеров, танкеров-химовозов и газовозов.

<3> Ненужное зачеркнуть.

<4> Внести дату истечения срока действия, установленную Администрацией в соответствии с правилом I/14 а) Конвенции. День и месяц этой даты соответствуют ежегодной дате, определенной в правиле I/2 n) Конвенции, если не внесены поправки в соответствии с правилом I/14 h).

<5> Могут быть внесены сведения относительно дополнительных проверок.

(в ред. [Резолюции](#) Конференцией Договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года от 09.11.1988 N 1, [Протокола](#) от 11.11.1988, [Резолюции](#) ИМО от 26.05.2000 N MSC.91(72), [Протокола](#) от 11.11.1988 (26.05.2000), [Резолюции](#) ИМО от 09.12.2004 N MSC.170(79), [Протоколов](#) от 11.11.1988 (ред. [09.12.2004](#)), от 11.11.1988 (ред. [12.10.2007](#)), [Резолюции](#) ИМО от 03.12.2010 N MSC.308(88), [Протокола](#) от 11.11.1988 (ред. 03.12.2010), [Резолюции](#) ИМО от 30.11.2012 N MSC.338(91), [Протокола](#) от 11.11.1988 (ред. 30.11.2012))

Форма Свидетельства
о безопасности грузового судна
по оборудованию и снабжению

СВИДЕТЕЛЬСТВО
О БЕЗОПАСНОСТИ ГРУЗОВОГО СУДНА ПО ОБОРУДОВАНИЮ И
СНАБЖЕНИЮ

Настоящее Свидетельство должно быть дополнено [Перечнем](#)
оборудования безопасности для грузового судна (Форма Е)

(Герб государства)

(Государство)

Выдано на основании положений
МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ
НА МОРЕ 1974 ГОДА, измененной Протоколом 1988 года к ней

по уполномочию Правительства

(название государства)

(уполномоченное лицо или организация)

Сведения о судне <1>

Название судна
Регистровый номер или позывной сигнал
Порт регистрации
Валовая вместимость
Дедвейт судна (метрические тонны) <2>
Длина судна (правило III/3.12)
Номер ИМО

Тип судна <3>

Навалочное судно
Нефтяной танкер
Танкер-химовоз
Газовоз
Грузовое судно, иное чем любое из вышеназванных судов

Дата закладки киля или дата, на которую судно находилось в подобной
стадии постройки, или, где применимо, - дата, на которую началось
переоборудование, или изменение, или модификация существенного
характера

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:

1 Что судно освидетельствовано в соответствии с требованиями правила
I/8 Конвенции.

2 Что освидетельствованием установлено, что:

2.1 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении
противопожарных систем и средств и схем противопожарной защиты;

2.2 спасательные средства и снабжение спасательных шлюпок,
спасательных плотов и дежурных шлюпок предусмотрены в соответствии с
требованиями Конвенции;

2.3 судно имеет линеметательное устройство и радиустановки,

используемые в спасательных средствах, в соответствии с требованиями Конвенции;

2.4 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении судового навигационного оборудования, средств для посадки лоцманов и морских навигационных пособий;

2.5 судно обеспечено сигнально-отличительными огнями, сигнальными знаками и средствами подачи звуковых сигналов и сигналов бедствия в соответствии с требованиями Конвенции и действующих Международных правил предупреждения столкновений судов в море;

2.6 во всех других отношениях судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции;

2.7 судно было/не было <3> подвергнуто альтернативному проектированию и мерам в соответствии с требованиями правил(а) П-2/17/Ш/38 <3> Конвенции;

2.8 документ об одобрении альтернативного проектирования и мер по противопожарной защите/спасательным средствам и устройствам <3> прилагается/не прилагается <3> к настоящему Свидетельству.

3 Что судно эксплуатируется в соответствии с правилом Ш/26.1.1.1 <4> в пределах района перевозок.....

4 Что выдано/не выдано <3> Свидетельство об изъятии.

Настоящее свидетельство действительно до <5> при условии проведения ежегодных и периодических освидетельствований в соответствии с правилом I/8 Конвенции.

Дата окончания освидетельствования, на основании которого выдано настоящее свидетельство: (дд/мм/гггг)

Выдано в
(Место выдачи свидетельства)

.....
(Дата выдачи) (Подпись уполномоченного лица, выдавшего свидетельство)

(Печать или штамп организации, выдавшей свидетельство)

Подтверждение ежегодного и периодического освидетельствований

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при освидетельствовании, требуемом правилом I/8 Конвенции, установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.

свидетельство в соответствии с правилом I/14 d) Конвенции признается действительным до

Подписано:
(Подпись уполномоченного лица)
Место:
Дата:
(Печать или штамп организации)

Подтверждение продления срока действия свидетельства до прибытия в порт освидетельствования или на льготный срок в случае применения правила I/14 e) или I/14 f)

Настоящее свидетельство в соответствии с правилом I/14 e)/I/14 f) <3> Конвенции признается действительным до

Подписано:
(Подпись уполномоченного лица)
Место:
Дата:
(Печать или штамп организации)

Подтверждение переноса ежегодной даты в случае применения правила I/14 h)

В соответствии с правилом I/14 h) Конвенции новой ежегодной датой является

Подписано:
(Подпись уполномоченного лица)
Место:
Дата:
(Печать или штамп организации)

В соответствии с правилом I/14 h) Конвенции новой ежегодной датой является

Подписано:
(Подпись уполномоченного лица)
Место:
Дата:
(Печать или штамп организации)

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

<2> Только для нефтяных танкеров, танкеров-химовозов и газовозов.

<3> Ненужное зачеркнуть.

<4> См. [поправки](#) 1983 года к Конвенции СОЛАС (MSC.6(48)); применяется к судам, построенным 1 июля 1986 года или после этой даты, но до 1 июля 1998 года в случае наличия на судне самовосстанавливающейся(ихся) частично закрытой(ых) спасательной(ых) шлюпки(ок).

<5> Внести дату истечения срока действия, установленную Администрацией в соответствии с правилом I/14 а) Конвенции. День и месяц этой даты соответствуют ежегодной дате, определенной в правиле I/2 n) Конвенции, если не внесены поправки в соответствии с правилом I/14 h).

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 05.12.2000 N MSC.99(73),
[Протокола](#) от 11.11.1988 (ред. 05.12.2000),
 Резолюций ИМО от 20.05.2004 N [MSC.152\(78\)](#),
 от 09.12.2004 N [MSC.170\(79\)](#), [Протокола](#)
 от 11.11.1988 (ред. 09.12.2004), [Резолюции](#) ИМО
 от 08.12.2006 N MSC.216(82) с изменениями, вступившими
 в силу 01.07.2008, [Протокола](#) от 11.11.1988
 (ред. 08.12.2006), [Резолюции](#) ИМО от 16.05.2008 N MSC.256(84),
[Протокола](#) от 11.11.1988 (ред. 16.05.2008),
[Резолюции](#) ИМО от 05.06.2009 N MSC.282(86),
[Протокола](#) от 11.11.1988 (ред. 05.06.2009),
 Резолюций ИМО от 30.11.2012 N [MSC.338\(91\)](#),
 от 21.11.2014 N [MSC.380\(94\)](#), от 15.06.2017 N [MSC.421\(98\)](#))

**ПЕРЕЧЕНЬ
 ОБОРУДОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДЛЯ ГРУЗОВОГО СУДНА (ФОРМА
 Е)**

**ПЕРЕЧЕНЬ ОБОРУДОВАНИЯ СОГЛАСНО
 МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ
 ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА С ПОПРАВКАМИ**

1 Сведения о судне

Название судна

Регистровый номер или позывной сигнал

2 Описание спасательных средств

1	Общее число человек, для которых предусмотрены спасательные
---	---

средства			
2	Общее число спасательных шлюпок, спускаемых с помощью плот-балки	Левый борт	Правый борт
2.1	Общее число человек, на которое они рассчитаны		
2.2	Число самовосстанавливающихся частично закрытых спасательных шлюпок (правило III/43)		
2.3	Число полностью закрытых спасательных шлюпок (правило III/31 и раздел 4.6 Кодекса КСС)		
2.4	Число спасательных шлюпок с автономной системой воздухоснабжения (правило III/31 и раздел 4.8 Кодекса КСС)		
2.5	Число огнезащищенных спасательных шлюпок (правило III/31 и раздел 4.9 Кодекса КСС)		
2.6	Другие спасательные шлюпки		
2.6.1	Число		
2.6.2	Тип		
3	Общее число спасательных шлюпок, спускаемых методом свободного падения		
3.1	Общее число человек, на которое они рассчитаны		
3.2	Число полностью закрытых спасательных шлюпок (правило III/31 и раздел 4.7 Кодекса КСС)		
3.3	Число спасательных шлюпок с автономной системой воздухоснабжения (правило III/31 и раздел 4.8 Кодекса КСС)		
3.4	Число огнезащищенных спасательных шлюпок (правило III/31 и раздел 4.9		

	Кодекса КСС)	
4	Число моторных спасательных шлюпок (входит в общее число спасательных шлюпок, указанное в 2 и 3, выше)	
4.1	Число спасательных шлюпок, имеющих прожектора	
5	Число дежурных шлюпок	
5.1	Число шлюпок, которое входит в общее число спасательных шлюпок, указанное в 2 и 3, выше	
6	Спасательные плоты	
6.1	Спасательные плоты, для которых требуются спусковые устройства одобренного типа	
6.1.1	Число спасательных плотов	
6.1.2	Число человек, на которое они рассчитаны	
6.2	Спасательные плоты, для которых не требуются спусковые устройства одобренного типа	
6.2.1	Число спасательных плотов	
6.2.2	Число человек, на которое они рассчитаны	
6.3	Число спасательных плотов, требуемых правилом III/31.1.4	
7	Число спасательных кругов	
8	Число спасательных жилетов	
9	Гидротермокостюмы	
9.1	Общее число	
9.2	Число костюмов, отвечающих требованиям к спасательным жилетам	
10	Число защитных костюмов	

11	Радиоустановки, используемые в спасательных средствах	
11.1	Число поисково-спасательных устройств для определения местоположения	
11.1.1	Радиолокационные ответчики для поиска и спасания (САРТ)	
11.1.2	Передатчики АИС для поиска и спасания (АИС-САРТ)	
11.2	Число УКВ аппаратуры двусторонней радиотелефонной связи	

3 Описание навигационных систем и оборудования

Наименование	Фактическое наличие
1.1 Главный магнитный компас <*>
1.2 Запасной магнитный компас <*>
1.3 Гирокомпас <*>
1.4 Репитер гирокомпаса для указания курса <*>
1.5 Репитер гирокомпаса для пеленгования <*>
1.6 Система управления курсом или траекторией движения <*>
1.7 Пелорус или пеленгаторное устройство компаса <*>
1.8 Средства корректировки курса и пеленгов
1.9 Устройство передачи курса (УПК) <*>
2.1 Морские навигационные карты/Электронная

картографическая навигационно-информационная система (ЭКНИС) <***>	..
2.2 Устройства резервирования ЭКНИС	.......
2.3 Морские навигационные пособия	.......
2.4 Устройства резервирования электронных морских навигационных пособий	.......
3.1 Приемник глобальной навигационной спутниковой системы/наземной радионавигационной системы/многосистемный судовой радионавигационный приемник <*>, <***>	..... ..
(п. 3.1 в ред. Резолюции ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))	
3.2 Радиолокационная станция, работающая в диапазоне 9 ГГц <*>	..... ..
3.3 Вторая радиолокационная станция (работающая в диапазоне 3 ГГц/9 ГГц <***>) <*>	..... ..
3.4 Средство автоматической радиолокационной прокладки (САРП) <*>	..... ..
3.5 Средство автосопровождения <*>	..... ..
3.6 Второе средство автосопровождения <*>	..... ..
3.7 Средство электронной прокладки <*>	..... ..
4.1 Автоматическая идентификационная система (АИС)	..... ..
4.2 Система опознавания судов и слежения за ними на дальнем расстоянии	.......
5.1 Прибор регистрации данных о рейсе (ПРД) <***>	..... ..
5.2 Упрощенный прибор регистрации данных о рейсе (У-ПРД) <***>	..... ..

6.1	Прибор для измерения скорости и пройденного расстояния (относительно воды) <*>	..... ..
6.2	Прибор для измерения скорости и пройденного расстояния (относительно грунта в продольном и поперечном направлениях) <*>	..... ..
7	Эхолот <*>	..... ..
8.1	Указатели руля, гребного винта, упора, шага и режима работы <*>	..... ..
8.2	Указатель скорости поворота <*>	..... ..
9	Система приема звуковых сигналов <*>	..... ..
10	Телефон для связи с аварийным постом управления рулем <*>	..... ..
11	Лампа дневной сигнализации <*>	..... ..
12	Радиолокационный отражатель <*>	..... ..
13	Международный свод сигналов	.......
14	Том III Руководства МАМПС	.......
15	Система аварийной сигнализации для ходовой навигационной вахты на мостике (BNWAS)	..... ..

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что данный Перечень составлен во всех отношениях правильно.

Выдан в

(Место выдачи Перечня)

.....
(Дата выдачи)

.....
(Подпись должным образом уполномоченного лица,
выдавшего Перечень)

(Печать или штамп организации, выдавшей Перечень)

<*> См. **поправки** 1983 года к Конвенции СОЛАС (MSC.6(48)); применяется к судам, построенным 1 июля 1986 года или после этой даты, но до 1 июля 1998 года.

<*> Согласно правилу V/19 допускаются альтернативные средства, отвечающие этому требованию. В случае использования других средств они должны быть указаны.

<***> Ненужное зачеркнуть.

(в ред. **Резолюции** Конференции Договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года от 09.11.1988 N 1, **Протокола** от 11.11.1988, **Резолюции** ИМО от 09.12.2004 N MSC.170(79), **Протокола** от 11.11.1988 (ред. 09.12.2004), **Резолюции** ИМО от 30.11.2012 N MSC.338(91), **Протокола** от 11.11.1988 (ред. 30.11.2012))

Форма Свидетельства
о безопасности грузового
судна по радиооборудованию

СВИДЕТЕЛЬСТВО О БЕЗОПАСНОСТИ ГРУЗОВОГО СУДНА ПО РАДИООБОРУДОВАНИЮ

Настоящее Свидетельство должно быть дополнено
Перечнем радиооборудования безопасности для грузового судна
(Форма R)

(Герб государства)

(Государство)

Выдано на основании положений
МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ
НА МОРЕ 1974 ГОДА, измененной Протоколом 1988 года к ней

по уполномочию Правительства

(название государства)

(уполномоченное лицо или организация)

Сведения о судне <*>

Название судна

Регистровый номер или позывной сигнал

Порт регистрации
 Валовая вместимость
 Морские районы, на плавание в которых судну
 выдано свидетельство (правило IV/2)
 Номер ИМО

Дата закладки киля или дата, на которую судно находилось в подобной
 стадии постройки, или, где применимо, - дата, на которую началось
 переоборудование, или изменение, или модификация существенного
 характера

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:

1 Что судно освидетельствовано в соответствии с требованиями правила
 I/9 Конвенции.

2 Что освидетельствованием установлено, что:

2.1 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении радиоустановок;

2.2 действие радиоустановок, используемых в спасательных средствах,
 отвечает требованиям Конвенции.

3 Что выдано/не выдано <*> Свидетельство об изъятии.

Настоящее свидетельство действительно до <***> при
 условии проведения периодических освидетельствований в соответствии с
 правилом I/9 Конвенции.

Дата окончания освидетельствования, на основании которого выдано
 настоящее свидетельство: (дд/мм/гггг)

Выдано в
 (Место выдачи свидетельства)

.....
 (Дата выдачи) (Подпись уполномоченного лица, выдавшего свидетельство)

(Печать или штамп организации, выдавшей свидетельство)

Подтверждение периодических освидетельствований

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при освидетельствовании,
 требуемом правилом I/9 Конвенции, установлено, что судно отвечает
 соответствующим требованиям Конвенции.

Периодическое
 освидетельствование:

Подписано:
 (Подпись уполномоченного лица)

Место:

Дата:

(Печать или штамп организации)

Периодическое
освидетельствование :

Подписано:
(Подпись уполномоченного лица)
Место:
Дата:
(Печать или штамп организации)

Периодическое
освидетельствование :

Подписано:
(Подпись уполномоченного лица)
Место:
Дата:
(Печать или штамп организации)

Периодическое
освидетельствование :

Подписано:
(Подпись уполномоченного лица)
Место:
Дата:
(Печать или штамп организации)

Периодическое освидетельствование в соответствии с правилом I/14 h) iii)

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при периодическом освидетельствовании в соответствии с правилом I/14 h) iii) Конвенции установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.

Подписано:
(Подпись уполномоченного лица)
Место:
Дата:
(Печать или штамп организации)

Подтверждение продления свидетельства, если срок его действия менее 5 лет, в случае применения правила I/14 c)

Судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции, и настоящее свидетельство в соответствии с правилом I/14 c) Конвенции признается действительным до

Подписано:
(Подпись уполномоченного лица)
Место:
Дата:
(Печать или штамп организации)

Подтверждение в случае проведения освидетельствования для возобновления свидетельства и применения правила I/14 d)

Судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции, и настоящее свидетельство в соответствии с правилом I/14 d) Конвенции признается действительным до

Подписано:
(Подпись уполномоченного лица)
Место:
Дата:

(Печать или штамп организации)

Подтверждение продления срока действия свидетельства до прибытия в порт освидетельствования или на льготный срок в случае применения правила I/14 e) или I/14 f)

Настоящее свидетельство в соответствии с правилом I/14 e)/I/14 f) <*> Конвенции признается действительным до

Подписано:
(Подпись уполномоченного лица)
Место:
Дата:
(Печать или штамп организации)

Подтверждение переноса ежегодной даты в случае применения правила I/14 h)

В соответствии с правилом I/14 h) Конвенции новой ежегодной датой является

Подписано:
(Подпись уполномоченного лица)
Место:
Дата:
(Печать или штамп организации)

В соответствии с правилом I/14 h) Конвенции новой ежегодной датой является

Подписано:
(Подпись уполномоченного лица)
Место:
Дата:
(Печать или штамп организации)

<*> По выбору, сведения о судне могут быть помещены в таблицу.

<*> Ненужное зачеркнуть.

<***> Внести дату истечения срока действия, установленную Администрацией в соответствии с правилом I/14 a) Конвенции. День и месяц этой даты соответствуют ежегодной дате, определенной в правиле I/2 n) Конвенции, если не внесены поправки в соответствии с правилом I/14 h).

(в ред. [Резолюции](#) ИМО от 24.05.2002 N MSC.123(75),

[Протокола](#) от 11.11.1988 (ред. 24.05.2002),
[Резолюции](#) ИМО от 16.05.2008 N MSC.256(84),
[Протокола](#) от 11.11.1988 (ред. 16.05.2008),
 Резолюций ИМО от 30.11.2012 N MSC.338(91),
 от 24.05.2018 N MSC.436(99))

**ПЕРЕЧЕНЬ РАДИООБОРУДОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДЛЯ ГРУЗОВОГО
 СУДНА
 (ФОРМА R)**

**ПЕРЕЧЕНЬ ОБОРУДОВАНИЯ СОГЛАСНО
 МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ
 ЖИЗНИ
 НА МОРЕ 1974 ГОДА С ПОПРАВКАМИ**

1 Сведения о судне

Название судна

Регистровый номер или позывной сигнал

Минимальное число лиц требуемой квалификации для обеспечения работы
 радиоустановок

2 Описание радиооборудования

Наименование	Фактическое наличие
1 Основные системы	
1.1 УКВ радиоустановка	
1.1.1 Кодированное устройство ЦИВ
1.1.2 Приемник для ведения наблюдения за ЦИВ
1.1.3 Радиотелефония
1.2 ПВ радиоустановка	
1.2.1 Кодированное 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 телеграфия	..........
1.4	Судовая земная станция признанной подвижной спутниковой службы	..........
(п. 1.4 в ред. Резолюции ИМО от 24.05.2018 N MSC.436(99))		
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	..........
5	УКВ АРБ	..........
6	Судовое поисково-спасательное устройство для	

	определения местоположения	
6.1	Радиолокационный ответчик для поиска и спасания (САРТ)	..... .....
6.2	Передачик АИС для поиска и спасания (АИС-САРТ)	..... .....

3 Способы, используемые для обеспечения готовности радиооборудования (правила IV/15.6 и 15.7)

3.1 Дублирование оборудования

3.2 Береговое техническое обслуживание и ремонт

3.3 Обеспечение технического обслуживания и ремонта в море

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что данный Перечень составлен во всех отношениях правильно.

Выдан в

(Место выдачи Перечня)

.....
(Дата выдачи)

.....
(Подпись должным образом уполномоченного лица,
выдавшего Перечень)

(Печать или штамп организации, выдавшей Перечень)

(форма введена [Протоколом](#) от 11.11.1988,
в ред. [Протокола](#) от 11.11.1988 (ред. 26.05.2000),
[Протокола](#) от 11.11.1988 (ред. 09.12.2004),
[Резолюции](#) ИМО от 08.12.2006 N MSC.216(82) с изменениями,
вступившими в силу 01.07.2008, [Протоколов](#) от 11.11.1988
(ред. [12.10.2007](#)), от 11.11.1988 (ред. [03.12.2010](#)),
от 11.11.1988 (ред. [30.11.2012](#)), от 11.11.1988 (ред. [11.06.2015](#)))

Форма
Свидетельства
о безопасности грузового судна

СВИДЕТЕЛЬСТВО
О БЕЗОПАСНОСТИ ГРУЗОВОГО СУДНА

**Настоящее Свидетельство должно быть дополнено
Перечнем оборудования безопасности для грузового судна
(Форма С)**

(Герб государства)

(Государство)

Выдано на основании положений
МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ
НА МОРЕ 1974 ГОДА, измененной Протоколом 1988 года к ней

по уполномочию Правительства

(название государства)

(уполномоченное лицо или организация)

Сведения о судне <1>

Название судна

Регистровый номер или позывной сигнал

Порт регистрации

Валовая вместимость

Дедвейт судна (метрические тонны) <2>

Длина судна (правило III/3.12)

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

Номер ИМО

Тип судна <3>

Навалочное судно

Нефтяной танкер

Танкер-химовоз

Газовоз

Грузовое судно, иное чем любое из вышеназванных судов

Дата постройки:

Дата заключения контракта на постройку

Дата закладки киля или дата, на которую судно
находилось в подобной стадии постройки

Дата поставки

Дата, на которую началось переоборудование, или изменение,
или модификация существенного характера (если применимо)

Все применимые даты должны быть указаны.

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:

1 Что судно освидетельствовано в соответствии с требованиями правил I/8, I/9 и I/10 Конвенции.

2 Что освидетельствованием установлено, что:

2.1 состояние конструкции, механизмов, оборудования и снабжения, определенных в правиле I/10, удовлетворительно и судно отвечает соответствующим требованиям глав II-1 и II-2 Конвенции (кроме тех требований, которые относятся к противопожарным системам и средствам и

схемам противопожарной защиты);

2.2 судно отвечает части G главы II-1 Конвенции и использует в качестве топлива/НП.

2.3 две последние проверки подводной части судна проводились и (даты)

2.4 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении противопожарных систем и средств и схем противопожарной защиты;

2.5 спасательные средства и снабжение спасательных шлюпок, спасательных плотов и дежурных шлюпок предусмотрены в соответствии с требованиями Конвенции;

2.6 судно имеет линеметательное устройство и радиоустановки, используемые в спасательных средствах, в соответствии с требованиями Конвенции;

2.7 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении радиоустановок;

2.8 действие радиоустановок, используемых в спасательных средствах, отвечает требованиям Конвенции;

2.9 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении судового навигационного оборудования, средств для посадки лоцманов и морских навигационных пособий;

2.10 судно обеспечено сигнально-отличительными огнями, сигнальными знаками и средствами подачи звуковых сигналов и сигналов бедствия в соответствии с требованиями Конвенции и действующих Международных правил предупреждения столкновений судов в море;

2.11 во всех других отношениях судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции;

2.12 судно было/не было <3> подвергнуто альтернативному проектированию и мерам в соответствии с требованиями правил(а) II-1/55/II-2/17/III/38 <3> Конвенции;

2.13 документ об одобрении альтернативного проектирования и мер по механическим и электрическим установкам/противопожарной защите/спасательным средствам и устройствам <3> прилагается/не прилагается к настоящему Свидетельству.

3 Что судно эксплуатируется в соответствии с правилом III/26.1.1.1 <4> в

пределах района перевозок.....

4 Что выдано/не выдано <3> Свидетельство об изъятии.

Настоящее свидетельство действительно до <5> при условии проведения ежегодных, промежуточных и периодических освидетельствований и проверок подводной части судна в соответствии с правилами I/8, I/9 и I/10 Конвенции.

Дата окончания освидетельствования, на основании которого выдано настоящее свидетельство: (дд/мм/гггг)

Выдано в
(Место выдачи свидетельства)

.....
(Дата выдачи) (Подпись уполномоченного лица, выдавшего свидетельство)

(Печать или штамп организации, выдавшей свидетельство)

Подтверждение ежегодного и промежуточного освидетельствований, относящихся к конструкции, механизмам, оборудованию и снабжению, указанным в пункте 2.1 настоящего свидетельства

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при освидетельствовании, требуемом правилом I/10 Конвенции, установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.

Ежегодное освидетельствование: Подписано:
(Подпись уполномоченного лица)
Место:
Дата:
(Печать или штамп организации)

Ежегодное/промежуточное <3> освидетельствование: Подписано:
(Подпись уполномоченного лица)
Место:
Дата:
(Печать или штамп организации)

Ежегодное/промежуточное <3> освидетельствование: Подписано:
(Подпись уполномоченного лица)
Место:
Дата:
(Печать или штамп организации)

Ежегодное освидетельствование: Подписано:
(Подпись уполномоченного лица)
Место:
Дата:
(Печать или штамп организации)

Ежегодное/промежуточное освидетельствование в соответствии с правилом I/14 h) iii)

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при ежегодном/промежуточном <3> освидетельствовании в соответствии с правилом I/14 h) iii) Конвенции установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.

Подписано:
(Подпись уполномоченного лица)
Место:
Дата:
(Печать или штамп организации)

Подтверждение проверок подводной части судна <6>

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при проверке, требуемой правилом I/10 Конвенции, установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.

Первая проверка: Подписано:
(Подпись уполномоченного лица)
Место:
Дата:
(Печать или штамп организации)

Вторая проверка: Подписано:
(Подпись уполномоченного лица)
Место:
Дата:
(Печать или штамп организации)

Подтверждение ежегодного и периодического освидетельствований, относящихся к спасательным средствам и прочему оборудованию и снабжению, указанным в пунктах 2.3, 2.4, 2.5, 2.8 и 2.9 настоящего свидетельства

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что при освидетельствовании, требуемом правилом I/8 Конвенции, установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.

Ежегодное освидетельствование: Подписано:
(Подпись уполномоченного лица)
Место:
Дата:
(Печать или штамп организации)

Ежегодное/промежуточное <3> освидетельствование: Подписано:
(Подпись уполномоченного лица)
Место:
Дата:
(Печать или штамп организации)

Ежегодное/промежуточное <3> освидетельствование: Подписано:
(Подпись уполномоченного лица)
Место:
Дата:
(Печать или штамп организации)

освидетельствовании в соответствии с правилами I/9 и I/14 h) iii) Конвенции установлено, что судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции.

Подписано:
(Подпись уполномоченного лица)
Место:
Дата:
(Печать или штамп организации)

Подтверждение продления свидетельства, если срок его действия менее 5 лет, в случае применения правила I/14 с)

Судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции, и настоящее свидетельство в соответствии с правилом I/14 с) Конвенции признается действительным до

Подписано:
(Подпись уполномоченного лица)
Место:
Дата:
(Печать или штамп организации)

Подтверждение в случае проведения освидетельствования для возобновления свидетельства и применения правила I/14 d)

Судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции, и настоящее свидетельство в соответствии с правилом I/14 d) Конвенции признается действительным до

Подписано:
(Подпись уполномоченного лица)
Место:
Дата:
(Печать или штамп организации)

Подтверждение продления срока действия свидетельства до прибытия в порт освидетельствования или на льготный срок в случае применения правила I/14 e) или I/14 f)

Настоящее свидетельство в соответствии с правилом I/14 e)/I/14 f) <3> Конвенции признается действительным до

Подписано:
(Подпись уполномоченного лица)
Место:
Дата:
(Печать или штамп организации)

Подтверждение переноса ежегодной даты в случае применения правила I/14 h)

В соответствии с правилом I/14 h) Конвенции новой ежегодной датой является

Подписано:
(Подпись уполномоченного лица)
Место:
Дата:
(Печать или штамп организации)

В соответствии с правилом I/14 h) Конвенции новой ежегодной датой является

Подписано:
(Подпись уполномоченного лица)
Место:
Дата:
(Печать или штамп организации)

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

<2> Только для нефтяных танкеров, танкеров-химовозов и газовозов.

<3> Ненужное зачеркнуть.

<4> См. [поправки](#) 1983 года к Конвенции СОЛАС (MSC.6(48)); применяется к судам, построенным 1 июля 1986 года или после этой даты, но до 1 июля 1998 года в случае наличия на судне самовосстанавливающейся(ихся) частично закрытой(ых) спасательной(ых) шлюпки(ок).

<5> Внести дату истечения срока действия, установленную Администрацией в соответствии с правилом I/14 а) Конвенции. День и месяц этой даты соответствуют ежегодной дате, определенной в правиле I/2 n) Конвенции, если не внесены поправки в соответствии с правилом I/14 h).

<6> Могут быть внесены сведения относительно дополнительных проверок.

(в ред. Протоколов от 11.11.1988 (ред. [05.12.2000](#)),
от 11.11.1988 (ред. [24.05.2002](#)), от 11.11.1988 (ред. [09.12.2004](#)),
[Резолюции](#) ИМО от 08.12.2006 N MSC.216(82) с изменениями,
вступившими в силу 01.07.2008, Протоколов от 11.11.1988
(ред. [08.12.2006](#)), от 11.11.1988 (ред. [16.05.2008](#)),
от 11.11.1988 (ред. [05.06.2009](#)), Резолюций ИМО
от 21.11.2014 N MSC.380(94), от 15.06.2017 N MSC.421(98),

от 24.05.2018 N MSC.436(99))

ПЕРЕЧЕНЬ ОБОРУДОВАНИЯ
ДЛЯ СВИДЕТЕЛЬСТВА О БЕЗОПАСНОСТИ ГРУЗОВОГО
СУДНА (ФОРМА С)

Настоящий Перечень должен быть постоянно приложен
к [Свидетельству](#) о безопасности грузового судна

ПЕРЕЧЕНЬ ОБОРУДОВАНИЯ СОГЛАСНО МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ
ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА,
ИЗМЕНЕННОЙ ПРОТОКОЛОМ 1988 ГОДА К НЕЙ

1 Сведения о судне
 Название судна _____
 Регистровый номер или позывной сигнал _____
 Минимальное число лиц требуемой квалификации для обеспечения работы
 радиостановок _____

2 Описание спасательных средств

1	Общее число человек, для которых предусмотрены спасательные средства		
2	Общее число спасательных шлюпок, спускаемых с помощью плот-балки	Левый борт	Правый борт
2.1	Общее число человек, на которое они рассчитаны		
2.2	Число самовосстанавливающихся частично закрытых спасательных шлюпок (правило III/43)		
2.3	Число полностью закрытых спасательных шлюпок (правило III/31 и раздел 4.6 Кодекса КСС)		
2.4	Число спасательных шлюпок с автономной системой воздухообеспечения (правило III/31 и раздел 4.8 Кодекса КСС)		
2.5	Число огнезащищенных спасательных шлюпок (правило III/31 и раздел 4.9 Кодекса КСС)		
2.6	Другие спасательные шлюпки		
2.6.1	Число		
2.6.2	Тип		

3	Общее число спасательных шлюпок, спускаемых методом свободного падения	
3.1	Общее число человек, на которое они рассчитаны	
3.2	Число полностью закрытых спасательных шлюпок (правило III/31 и раздел 4.7 Кодекса КСС)	
3.3	Число спасательных шлюпок с автономной системой воздухообеспечения (правило III/31 и раздел 4.8 Кодекса КСС)	
3.4	Число огнезащищенных спасательных шлюпок (правило III/31 и раздел 4.9 Кодекса КСС)	
4	Число моторных спасательных шлюпок (входит в общее число спасательных шлюпок, указанное в 2 и 3 , выше)	
4.1	Число спасательных шлюпок, имеющих прожектора	
5	Число дежурных шлюпок	
5.1	Число шлюпок, которое входит в общее число спасательных шлюпок, указанное в 2 и 3 , выше	
6	Спасательные плоты	
6.1	Спасательные плоты, для которых требуются спусковые устройства одобренного типа	
6.1.1	Число спасательных плотов	
6.1.2	Число человек, на которое они рассчитаны	
6.2	Спасательные плоты, для которых не требуются спусковые устройства одобренного типа	
6.2.1	Число спасательных плотов	

6.2.2	Число человек, на которое они рассчитаны	
6.3	Число спасательных плотов, требуемых правилом III/31.1.4	
7	Число спасательных кругов	
8	Число спасательных жилетов	
9	Гидротермокостюмы	
9.1	Общее число	
9.2	Число костюмов, отвечающих требованиям к спасательным жилетам	
10	Число защитных костюмов	
11	Радиоустановки, используемые в спасательных средствах	
11.1	Число поисково-спасательных устройств для определения местоположения	
11.1.1	Радиолокационные ответчики для поиска и спасания (САРТ)	
11.1.2	Передатчики АИС для поиска и спасания (АИС-САРТ)	
11.2	Число УКВ аппаратуры двусторонней радиотелефонной связи	

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 телеграфия	
1.4	Судовая земная станция признанной подвижной спутниковой службы (п. 1.4 в ред. Резолюции ИМО от 24.05.2018 N MSC.436(99))	
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 поисково-спасательный прибор для определения местоположения	
6.1	Радиолокационный транспондер для поиска и спасания (САРТ)	
6.2	Передатчик АИС для поиска и спасания (АИС-САРТ)	

4 Способы, используемые для обеспечения готовности радиооборудования (правила IV/15.6 и 15.7)

4.1 Дублирование оборудования _____

4.2 Береговое техническое обслуживание и ремонт _____

4.3 Обеспечение технического обслуживания и ремонта в море _____

5 Описание навигационных систем и оборудования

	Наименование	Фактическое наличие
1.1	Главный магнитный компас <*>	
1.2	Запасной магнитный компас <*>	
1.3	Гирокомпас <*>	
1.4	Репитер гирокомпаса для указания курса <*>	
1.5	Репитер гирокомпаса для пеленгования <*>	
1.6	Система управления курсом или траекторией движения <*>	
1.7	Пелорус или пеленгаторное устройство компаса <*>	
1.8	Средства корректировки курса и пеленгов	
1.9	Устройство передачи курса (УПК) <*>	
2.1	Морские навигационные карты/Система отображения электронных карт и информации (ECDIS) <***>	
2.2	Устройства резервирования ECDIS	
2.3	Морские навигационные пособия	
2.4	Устройства резервирования электронных морских навигационных пособий	
3.1	Приемник глобальной навигационной спутниковой системы/наземной радионавигационной системы/многосистемный судовой радионавигационный приемник <***>, <****>	
(п. 3.1 в ред. Резолюции ИМО от 15.06.2017 N MSC.421(98))		
3.2	Радиолокационная станция, работающая в диапазоне 9 ГГц <*>	

3.3	Вторая радиолокационная станция (работающая в диапазоне 3 ГГц/9 ГГц <*>) <*>	
3.4	Средство автоматической радиолокационной прокладки (САРП) <*>	
3.5	Средство автосопровождения <*>	
3.6	Второе средство автосопровождения <*>	
3.7	Средство электронной прокладки <*>	
4.1	Автоматическая система опознавания (АСО)	
4.2	Система опознавания судов и слежения за ними на дальнем расстоянии	
5.1	Прибор регистрации данных о рейсе (ПРД)	
5.2	Упрощенный прибор регистрации данных о рейсе (У-ПРД) <*>	
6.1	Прибор для измерения скорости и пройденного расстояния (относительно воды) <*>	
6.2	Прибор для измерения скорости и пройденного расстояния (относительно грунта в продольном и поперечном направлениях) <*>	
7	Эхолот <*>	
8.1	Указатели руля, гребного винта, упора, шага и режима работы <*>	
8.2	Указатель скорости поворота <*>	
9	Система приема звуковых сигналов <*>	
10	Телефон для связи с аварийным постом управления рулем <*>	
11	Лампа дневной сигнализации <*>	
12	Радиолокационный отражатель <*>	
13	Международный свод сигналов	
14	Том III Руководства МАМПС	
15	Система аварийной сигнализации для ходовой навигационной вахты на мостике (BNWAS)	

<*> Согласно правилу V/19 допускаются альтернативные средства, отвечающие этому требованию. В случае использования других средств они должны быть указаны.

<*> Ненужное зачеркнуть.

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)

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

<2> Только для нефтяных танкеров, танкеров-химовозов и газовозов.

<3> В соответствии с Резолюцией А.600(15) - Система опознавательных номеров ИМО, эта информация может быть включена на добровольной основе.

<4> Ненужное зачеркнуть.

<5> Внести дату истечения срока действия, установленную Администрацией в соответствии с [правилом I/14 "а"](#) Конвенции. День и месяц этой даты соответствуют ежегодной дате, определенной в [правиле I/2 "n"](#) Конвенции, если не внесены поправки в соответствии с [правилом I/14 "h"](#).

<6> Могут быть внесены сведения относительно дополнительных проверок.

(в ред. [Резолюции](#) Конференции Договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года от 09.11.1988 N 1, [Протокола](#) от 11.11.1988, [Резолюции](#) ИМО от 30.11.2012 N MSC.338(91), [Протокола](#) от 11.11.1988 (ред. 30.11.2012))

Форма Свидетельства

СВИДЕТЕЛЬСТВО ОБ ИЗЪЯТИИ

(Герб государства)

(Государство)

Выдано на основании положений
МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ
НА МОРЕ 1974 ГОДА, измененной Протоколом 1988 года к ней

по уполномочию Правительства

(название государства)

(уполномоченное лицо или организация)

Сведения о судне <*>

Название судна
 Регистрационный номер или позывной сигнал
 Порт регистрации
 Валовая вместимость
 Номер ИМО

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:

Что судно в силу положений правила Конвенции
 освобождается от выполнения требований
 Конвенции.

Условия, если они имеются, при которых выдается Свидетельство об изъятии: .

Рейсы, если они имеются, на которые выдается Свидетельство об изъятии:

Настоящее свидетельство действительно до ,
 при условии что Свидетельство к
 которому приложено настоящее свидетельство, действительно.

Выдано в
 (Место выдачи свидетельства)

.....
(Дата выдачи).....
(Подпись уполномоченного лица, выдавшего свидетельство)

(Печать или штамп организации, выдавшей свидетельство)

Подтверждение продления свидетельства, если срок его действия менее 5 лет, в случае применения правила I/14 с)

Настоящее свидетельство в соответствии с правилом I/14 с) Конвенции признается действительным до при условии что Свидетельство к которому приложено настоящее свидетельство, действительно.

Подписано:
 (Подпись уполномоченного лица)

Место:

Дата:
(Печать или штамп организации)

Подтверждение в случае проведения освидетельствования для возобновления свидетельства и применения правила I/14 d)

Настоящее свидетельство в соответствии с правилом I/14 d) Конвенции признается действительным до, при условии что Свидетельство, к которому приложено настоящее свидетельство, действительно.

Подписано:
(Подпись уполномоченного лица)
Место:
Дата:
(Печать или штамп организации)

Подтверждение продления срока действия свидетельства до прибытия в порт освидетельствования или на льготный срок в случае применения правила I/14 e) или I/14 f)

Настоящее свидетельство в соответствии с правилом I/14 e)/I/14 f) <*> Конвенции признается действительным до, при условии что Свидетельство, к которому приложено настоящее свидетельство, действительно.

Подписано:
(Подпись уполномоченного лица)
Место:
Дата:
(Печать или штамп организации)

<*> По выбору, сведения о судне могут быть помещены в таблицу.

<*> Ненужное зачеркнуть.

(в ред. Резолюций ИМО от 09.12.2004 N [MSC.170\(79\)](#),
от 08.12.2006 N [MSC.216\(82\)](#) с изменениями, вступившими
в силу 01.07.2008, от 03.12.2010 N [MSC.308\(88\)](#),
от 30.11.2012 N [MSC.338\(91\)](#))

ФОРМА СВИДЕТЕЛЬСТВА
О БЕЗОПАСНОСТИ ЯДЕРНОГО ПАССАЖИРСКОГО СУДНА

СВИДЕТЕЛЬСТВО О БЕЗОПАСНОСТИ ЯДЕРНОГО ПАССАЖИРСКОГО

СУДНА

Настоящее Свидетельство должно быть дополнено Перечнем
оборудования безопасности для пассажирского судна (Форма Р)

(Герб государства)

(Государство)

на любой/короткий <*> международный рейс

Выдано на основании положений
МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ
ЖИЗНИ
НА МОРЕ 1974 ГОДА с поправками

по уполномочию Правительства

—
(название государства)

—
(уполномоченное лицо или организация)

Сведения о судне <***>

Название судна

Регистровый номер или позывной сигнал

Порт регистрации

Валовая вместимость

Морские районы, на плавание в которых судну выдано свидетельство

(правило IV/2)

Номер ИМО

Дата постройки:

Дата заключения контракта на постройку

Дата закладки киля или дата, на которую судно находилось в подобной
стадии постройки

Дата поставки

Дата, на которую началось переоборудование, или изменение, или модификация существенного характера

Все применимые даты должны быть указаны.

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:

1 Что судно освидетельствовано в соответствии с требованиями правила VIII/9 Конвенции.

2 Что судно, будучи ядерным судном, отвечает всем требованиям главы VIII Конвенции и соответствует информации о безопасности, одобренной для судна, и что:

2.1 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении:

.1 конструкции, главных и вспомогательных механизмов, котлов и иных сосудов под давлением, включая ядерную двигательную установку и конструктивную защиту от столкновения;

.2 деления на водонепроницаемые отсеки и относящихся к нему устройств и деталей;

.3 следующих грузовых ватерлиний деления на отсеки:

Грузовые ватерлинии деления на отсеки, назначенные и нанесенные на борта в средней части судна (правило II-1/18) <***>	Надводный борт	Применять, когда помещения, где перевозятся пассажиры, включают следующие помещения, где могут перевозиться либо пассажиры, либо груз
P.1
P.2
P.3

2.2 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении конструктивной противопожарной защиты, систем и средств пожарной безопасности и схем противопожарной защиты;

2.3 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении систем и оборудования радиационной защиты;

2.4 спасательные средства и снабжение спасательных шлюпок, спасательных

плотов и дежурных шлюпок предусмотрены в соответствии с требованиями Конвенции;

2.5 судно имеет линеметательное устройство и радиоустановки, используемые в спасательных средствах, в соответствии с требованиями Конвенции;

2.6 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении радиоустановок;

2.7 действие радиоустановок, используемых в спасательных средствах, отвечает требованиям Конвенции;

2.8 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении судового навигационного оборудования, средств для посадки лоцманов и морских навигационных пособий;

2.9 судно обеспечено сигнально-отличительными огнями, сигнальными знаками и средствами подачи звуковых сигналов и сигналов бедствия в соответствии с требованиями Конвенции и действующих Международных правил предупреждения столкновений судов в море;

2.10 во всех других отношениях судно отвечает соответствующим требованиям Конвенции;

2.11 судно было/не было <*> подвергнуто альтернативному проектированию и мерам в соответствии с требованиями правил(а) II-1/55/II-2/17/III/38 <*> Конвенции;

2.12 документ об одобрении альтернативного проектирования и мер по механическим и электрическим установкам/противопожарной защите/спасательным средствам и устройствам <*> прилагается/не прилагается <*> к настоящему Свидетельству.

Настоящее свидетельство действительно до

Дата окончания освидетельствования, на основании которого выдано

настоящее свидетельство: (дд/мм/гггг)

Выдано в

(Место выдачи свидетельства)

.....
(Дата выдачи) (Подпись уполномоченного лица, выдавшего свидетельство)

(Печать или штамп организации, выдавшей свидетельство)

<*> Ненужное зачеркнуть.

<***> По выбору, сведения о судне могут быть помещены в таблицу.

<***> Для судов, построенных до 1 января 2009 года, должен использоваться соответствующий символ деления на отсеки "С.1, С.2 и С.3".

(введен [Резолюцией](#) ИМО от 09.12.2004 N MSC.170(79),
в ред. Резолюций ИМО от 16.05.2008 N [MSC.256\(84\)](#),
от 05.06.2009 N [MSC.282\(86\)](#))

ПЕРЕЧЕНЬ ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ СВИДЕТЕЛЬСТВА
О БЕЗОПАСНОСТИ ЯДЕРНОГО ПАССАЖИРСКОГО СУДНА
(Форма PNUC)

Настоящий Перечень должен быть постоянно приложен
к [Свидетельству](#) о безопасности ядерного пассажирского судна

ПЕРЕЧЕНЬ ОБОРУДОВАНИЯ СОГЛАСНО МЕЖДУНАРОДНОЙ
КОНВЕНЦИИ
ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ 1974 ГОДА,
ИЗМЕНЕННОЙ ПРОТОКОЛОМ 1988 ГОДА К НЕЙ

1 Сведения о судне

Название судна _____

Регистровый номер или позывной сигнал _____

Число пассажиров, на которое выдано свидетельство _____

Минимальное число лиц требуемой квалификации для обеспечения работы
радиоустановок _____

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 III/21 и раздел 4.5 Кодекса КСС)		
2.3	Число полностью закрытых спасательных шлюпок (правило III/21 и раздел 4.6 Кодекса КСС)		
2.4	Другие спасательные шлюпки		
2.5.1	Число		
2.5.2	Тип		
3	Число моторных спасательных шлюпок (входит в вышеуказанное общее число спасательных шлюпок)		
3.1	Число спасательных шлюпок, имеющих прожектора		

4	Число дежурных шлюпок		
4.1	Число шлюпок, которое входит в вышеуказанное общее число спасательных шлюпок		
5	Спасательные плоты		
5.1	Спасательные плоты, требующие спусковых устройств одобренного типа		
5.1.1	Число спасательных плотов		
5.1.2	Число человек, на которое рассчитаны спасательные плоты		
5.2	Спасательные плоты, не требующие спусковых устройств одобренного типа		
5.2.1	Число спасательных плотов		
5.2.2	Число человек, на которое рассчитаны спасательные плоты		
6	Плавучие приборы		
6.1	Число приборов		
6.2	Число человек, которое способны поддерживать плавучие приборы		
7	Число спасательных кругов		

8	Число спасательных жилетов		
9	Гидротермокостюмы		
9.1	Общее число		
9.2	Число костюмов, отвечающих требованиям к спасательным жилетам		
10	Число теплозащитных средств <*>		
11	Радиоустановки, используемые в спасательных средствах		
11.1	Количество поисково-спасательных приборов для определения местоположения		
11.1.1	Радиолокационные транспондеры для поиска и спасания (САРТ)		
11.1.2	Передатчики АИС для поиска и спасания (АИС-САРТ)		
11.2	Число УКВ аппаратуры двусторонней радиотелефонной связи		

 <*> За исключением тех, которые требуются [пунктами 4.1.5.1.24, 4.4.8.31 и 5.1.2.2.13](#) Кодекса КСС.

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 подачи сообщения о бедствии	
3	Устройства для приема информации по безопасности на море	
3.1	Приемник НАВТЕКС	
3.2	Приемник РГВ	
3.3	Приемник КВ буквопечатающей радиотелеграфии	
4	Спутниковый АРБ	
4.1	КОСПАС/САРСАТ	
4.2	ИНМАРСАТ	
5	УКВ АРБ	
6	Судовой поисково-спасательный прибор для определения местоположения	
6.1	Радиолокационный транспондер для поиска и спасания (САРТ)	
6.2	Передатчик АИС для поиска и спасания (АИС-САРТ)	

4 Способы, используемые для обеспечения готовности радиооборудования ([правила IV/15.6](#) и [15.7](#))

4.1 Дублирование оборудования _____

4.2 Береговое техническое обслуживание и ремонт _____

4.3 Обеспечение технического обслуживания и ремонта в море _____

5 Описание навигационных систем и оборудования

	Наименование	Фактическое наличие
1.1	Главный магнитный компас <*>	
1.2	Запасной магнитный компас <*>	
1.3	Гирокомпас <*>	
1.4	Репитер гирокомпаса для указания курса <*>	
1.5	Репитер гирокомпаса для пеленгования <*>	
1.6	Система управления курсом или траекторией движения <*>	
1.7	Пелорус или пеленгаторное устройство компаса <*>	
1.8	Средства корректировки курса и пеленгов	
1.9	Устройство передачи курса (УПК) <*>	
2.1	Морские навигационные карты/Электронная картографическая и навигационно-	

	информационная система (ЭКНИС) <*>	
2.2	Устройства резервирования ЭКНИС	
2.3	Морские навигационные пособия	
2.4	Устройства резервирования электронных морских навигационных пособий	
3.1	Приемник глобальной навигационной спутниковой системы/наземной радионавигационной системы <*>, <*>	
3.2	Радиолокационная станция, работающая в диапазоне 9 ГГц <*>	
3.3	Вторая радиолокационная станция (работающая в диапазоне 3 ГГц / 9 ГГц <*>) <*>	
3.4	Средство автоматической радиолокационной прокладки (САРП) <*>	
3.5	Средство автосопровождения <*>	
3.6	Второе средство автосопровождения <*>	
3.7	Средство электронной прокладки <*>	
4	Автоматическая идентификационная система (АИС)	

5	Прибор регистрации данных о рейсе (ПРД)	
6.1	Прибор для измерения скорости и пройденного расстояния (относительно воды) <*>	
6.2	Прибор для измерения скорости и пройденного расстояния (относительно грунта в продольном и поперечном направлениях) <*>	
7	Эхолот <*>	
8.1	Указатель руля, гребного винта, упора, шага и режима работы <*>	
8.2	Указатель скорости поворота <*>	
9	Система приема внешних звуковых сигналов <*>	
10	Телефон для связи с аварийным постом управления рулем <*>	
11	Лампа дневной сигнализации <*>	
12	Радиолокационный отражатель <*>	
13	Международный свод сигналов	
14	Том III Руководства МАМПС	

15	Система аварийной сигнализации для ходовой навигационной вахты на мостике (BNWAS)	
----	---	--

<*> Согласно [правилу V/19](#) допускаются альтернативные средства выполнения этого требования. В случае использования других средств, они должны быть указаны.

<***> Ненужное зачеркнуть.

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ, что данный Перечень во всех отношениях составлен правильно.

Выдано в _____
(Место выдачи Перечня)

(Дата выдачи)

(Подпись должным образом уполномоченного лица,
выдавшего Перечень)

(Печать или штамп организации, выдавшей Перечень)

(в ред. Резолюций ИМО от 09.12.2004 N [MSC.170\(79\)](#),
от 12.10.2007 N [MSC.239\(83\)](#), от 03.12.2010 N [MSC.308\(88\)](#),
от 30.11.2012 N [MSC.338\(91\)](#))

ФОРМА СВИДЕТЕЛЬСТВА О БЕЗОПАСНОСТИ ЯДЕРНОГО ГРУЗОВОГО СУДНА

СВИДЕТЕЛЬСТВО О БЕЗОПАСНОСТИ ЯДЕРНОГО ГРУЗОВОГО СУДНА

Настоящее Свидетельство должно быть дополнено [Перечнем](#) оборудования безопасности для грузового судна (Форма С)

(Герб государства)

(Государство)

Выдано на основании положений

МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ
ЖИЗНИ

НА МОРЕ 1974 ГОДА с поправками

по уполномочию Правительства

(название государства)

(уполномоченное лицо или организация)

Сведения о судне <*>

Название судна

Регистровый номер или позывной сигнал

Порт регистрации

Валовая вместимость

Дедвейт судна (метрические тонны) <*>

Длина судна (правило III/3.12)

Морские районы, на плавание в которых судну выдано свидетельство

(правило IV/2)

Номер ИМО

Тип судна <***>

Навалочное судно

Нефтяной танкер

Танкер-химовоз

Газовоз

Грузовое судно, иное чем любое из вышеуказанных

Дата постройки:

Дата заключения контракта на постройку

Дата закладки киля или дата, на которую судно находилось в подобной
стадии постройки

Дата поставки

Дата, на которую началось переоборудование, или изменение, или
модификация существенного характера

Все применимые даты должны быть указаны.

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ:

1 Что судно освидетельствовано в соответствии с требованиями правила VIII/9 Конвенции.

2 Что судно, будучи ядерным судном, отвечает всем требованиям главы VIII Конвенции и соответствует информации о безопасности, одобренной для судна, и что:

2.1 состояние конструкции, механических установок и оборудования и снабжения, как определено в правиле 1/10 (смотря по тому, что применяется для соответствия правилу VIII/9), включая ядерную двигательную установку и конструктивную защиту от столкновения, является удовлетворительным и судно отвечает соответствующим требованиям главы II-1 и главы II-2 Конвенции (помимо тех, которые относятся к системам и устройствам пожарной безопасности и схемам противопожарной защиты);

2.2 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении систем и средств пожарной безопасности и схем противопожарной защиты;

2.3 спасательные средства и снабжение спасательных шлюпок, спасательных плотов и дежурных шлюпок предусмотрены в соответствии с требованиями Конвенции;

2.4 судно имеет линеметательное устройство и радиоустановки, используемые в спасательных средствах, в соответствии с требованиями Конвенции;

2.5 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении радиоустановок;

2.6 действие радиоустановок, используемых в спасательных средствах, отвечает требованиям Конвенции;

2.7 судно отвечает требованиям Конвенции в отношении судового навигационного оборудования, средств для посадки лоцманов и морских навигационных пособий;

2.8 судно обеспечено сигнально-отличительными огнями, сигнальными знаками и средствами подачи звуковых сигналов и сигналов бедствия в соответствии с требованиями Конвенции и действующих Международных [правил](#) предупреждения столкновений судов в море;

2.9 во всех других отношениях судно отвечает соответствующим требованиям правил в той мере, в какой эти правила к нему применяются;

2.10 судно было/не было <***> подвергнуто альтернативному проектированию и мерам в соответствии с требованиями правил(а) II-1/55/II-

2/17/III/38 <***> Конвенции;

2.11 документ об одобрении альтернативного проектирования и мер по механическим и электрическим установкам/противопожарной защите/спасательным средствам и устройствам <***> прилагается/не прилагается <***> к настоящему Свидетельству.

Настоящее свидетельство действительно до

Дата окончания освидетельствования, на основании которого выдано

настоящее свидетельство: (дд/мм/гггг)

Выдано в

(Место выдачи свидетельства)

.....
(Дата выдачи) (Подпись уполномоченного лица, выдавшего свидетельство)

(Печать или штамп организации, выдавшей свидетельство)

<*> По выбору, сведения о судне могут быть помещены в таблицу.

<***> Только для нефтяных танкеров, танкеров-химовозов и газовозов.

<***> Ненужное зачеркнуть.

(введен [Резолюцией](#) ИМО от 09.12.2004 N MSC.170(79),
в ред. Резолюций ИМО от 16.05.2008 N [MSC.256\(84\)](#),
от 05.06.2009 N [MSC.282\(86\)](#), от 30.11.2012 N [MSC.338\(91\)](#))

ПЕРЕЧЕНЬ ОБОРУДОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ
ДЛЯ ГРУЗОВОГО СУДНА (ФОРМА С)

ПЕРЕЧЕНЬ ОБОРУДОВАНИЯ СОГЛАСНО
МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ
ЖИЗНИ
НА МОРЕ 1974 ГОДА С ПОПРАВКАМИ

1 Сведения о судне

Название судна

Регистровый номер или позывной сигнал

Число пассажиров, на которое выдано свидетельство

Минимальное число лиц требуемой квалификации для обеспечения работы радиостановок

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 самовосстанавливающихся частично закрытых спасательных шлюпок (правило III/43 <*>)	.....	.....
2.3	Число полностью закрытых спасательных шлюпок (правило III/31 и раздел 4.6 Кодекса КСС)	.....	.....
2.4	Число спасательных шлюпок с автономной системой воздухообеспечения (правило III/31 и раздел 4.8 Кодекса КСС)	.....	.....
2.5	Число огнезащищенных спасательных шлюпок (правило III/31 и раздел 4.9 Кодекса КСС)	.....	.....
2.6	Другие спасательные шлюпки	.....	.....
2.6.1	Число	.....	.....
2.6.2	Тип	.....	.....

2.7	Число спасательных шлюпок, спускаемых методом свободного падения	.........
2.7.1	Полностью закрытых (правило III/31 и раздел 4.7 Кодекса КСС)	..... ....
2.7.2	С автономной системой воздухообеспечения (правило III/31 и раздел 4.8 Кодекса КСС)	..... ....
2.7.3	Огнезащищенных (правило III/31 и раздел 4.9 Кодекса КСС)	..... ....
3	Число моторных спасательных шлюпок (входит в вышеуказанное общее число спасательных шлюпок)	..... ....
3.1	Число спасательных шлюпок, имеющих прожектора	.........
4	Число дежурных шлюпок	.........
4.1	Число шлюпок, которое входит в вышеуказанное общее число спасательных шлюпок	.........
5	Спасательные плоты	
5.1	Спасательные плоты, для которых требуются спусковые устройства одобренного типа	.........
5.1.1	Число спасательных плотов	.........
5.1.2	Число человек, на которое рассчитаны спасательные плоты	.........
5.2	Спасательные плоты, для которых не требуются спусковые устройства одобренного типа	
5.2.1	Число спасательных плотов	.........
5.2.2	Число человек, на которое рассчитаны спасательные плоты	.........
5.3	Число спасательных плотов, требуемых правилом III/31.1.4	.........

6	Число спасательных кругов	.........
7	Число спасательных жилетов	.........
8	Гидротермокостюмы	
8.1	Общее число	.........
8.2	Число костюмов, отвечающих требованиям к спасательным жилетам	.........
9	Число защитных костюмов	.........
10	Радиоустановки, используемые в спасательных средствах	
10.1	Число поисково-спасательных устройств для определения местоположения	
10.1.1	Радиолокационные ответчики для поиска и спасания (САРТ)	..... ....
10.1.2	Передатчики АИС для поиска и спасания (АИС-САРТ)	..... ....
10.2	Число УКВ аппаратуры двусторонней радиотелефонной связи	.........

3 Описание радиооборудования

Наименование	Фактическое наличие
1 Основные системы	
1.1 УКВ радиоустановка	
1.1.1 Кодировующее устройство ЦИВ
1.1.1 Приемник для ведения наблюдения за ЦИВ
1.1.1 Радиотелефония

1.2	ПВ радиоустановка	
1.2.	Кодирующее устройство ЦИВ	.....
1		.....
1.2.	Приемник для ведения наблюдения за ЦИВ	.....
2		.....
1.2.	Радиотелефония	.....
3		.....
1.3	ПВ/КВ радиоустановка	
1.3.	Кодирующее устройство ЦИВ	.....
1		.....
1.3.	Приемник для ведения наблюдения за ЦИВ	.....
2		.....
1.3.	Радиотелефония	.....
3		.....
1.3.	Буквопечатающая телеграфия	.....
4		.....
1.4	Судовая земная станция ИНМАРСАТ	.....
	
2	Дополнительные средства для подачи сообщения о бедствии	.....
3	Устройства для приема информации по безопасности на море	
3.1	Приемник НАВТЕКС	.....
	
3.2	Приемник РГВ	.....
	
3.3	Приемник КВ буквопечатающей радиотелеграфии	.....
	
4	Спутниковый АРБ	
4.1	КОСПАС/САРСАТ	.....
	
5	УКВ АРБ	.....
	

6	Судовое поисково-спасательное устройство для определения местоположения	
6.1	Радиолокационный ответчик для поиска и спасания (САРТ)	..... .....
6.2	Передачик АИС для поиска и спасания (АИС-САРТ)	..... .....

4 Способы, используемые для обеспечения готовности радиооборудования (правила IV/15.6 и 15.7)

4.1 Дублирование оборудования

4.2 Береговое техническое обслуживание и ремонт

4.3 Обеспечение технического обслуживания и ремонта в море

5 Описание навигационных систем и оборудования

Наименование	Фактическое наличие
1.1 Главный магнитный компас <*>
1.2 Запасной магнитный компас <*>
1.3 Гирокомпас <*>
1.4 Репитер гирокомпаса для указания курса <*>
1.5 Репитер гирокомпаса для пеленгования <*>
1.6 Система управления курсом или траекторией движения <*>
1.7 Пелорус или пеленгаторное устройство компаса <*>
1.8 Средства корректировки курса и пеленгов
1.9 Устройство передачи курса (УПК) <*>

2.1 Морские навигационные карты/Электронная картографическая навигационно-информационная система (ЭКНИС) <***>	..... .....
2.2 Устройства резервирования ЭКНИС	..........
2.3 Морские навигационные пособия	..........
2.4 Устройства резервирования электронных морских навигационных пособий	..........
3.1 Приемник глобальной навигационной спутниковой системы/наземной радионавигационной системы <*>, <***>	..... .....
3.2 Радиолокационная станция, работающая в диапазоне 9 ГГц <*>	..... .....
3.3 Вторая радиолокационная станция (работающая в диапазоне 3 ГГц/9 ГГц <***>) <*>	..... .....
3.4 Средство автоматической радиолокационной прокладки (САРП) <*>	..... .....
3.5 Средство автосопровождения <*>	..... .....
3.6 Второе средство автосопровождения <*>	..... .....
3.7 Средство электронной прокладки <*>	..... .....
4.1 Автоматическая идентификационная система (АИС)	..... .....
4.2 Система опознавания судов и слежения за ними на дальнем расстоянии	..........
5.1 Прибор регистрации данных о рейсе (ПРД) <***>	..... .....
5.2 Упрощенный прибор регистрации данных о рейсе (У-ПРД) <***>	..... .....

6.1	Прибор для измерения скорости и пройденного расстояния (относительно воды) <*>	..... .....
6.2	Прибор для измерения скорости и пройденного расстояния (относительно грунта в продольном и поперечном направлениях) <*>	..... .....
7	Эхолот <*>	..... .....
8.1	Указатели руля, гребного винта, упора, шага и режима работы <*>	..... .....
8.2	Указатель скорости поворота <*>	..... .....
9	Система приема звуковых сигналов <*>	..... .....
10	Телефон для связи с аварийным постом управления рулем <*>	..... .....
11	Лампа дневной сигнализации <*>	..... .....
12	Радиолокационный отражатель <*>	..... .....
13	Международный свод сигналов	..........
14	Том III Руководства МАМПС	..........
15	Система аварийной сигнализации для ходовой навигационной вахты на мостике (BNWAS)	..... .....

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)

<*> См. [поправки](#) 1983 года к Конвенции СОЛАС (MSC.6(48)); применяется к судам, построенным 1 июля 1986 года или после этой даты, но до 1 июля 1998 года.

<***> Согласно правилу V/19 допускаются альтернативные средства, отвечающие этому требованию. В случае использования других средств они должны быть указаны.

<***> Ненужное зачеркнуть.
